

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1983-1984**

29 FEVRIER 1984

**Projet de loi contenant le budget du Ministère
des Communications de l'année budgétaire 1984**

**Projet de loi ajustant le budget du Ministère des
Communications de l'année budgétaire 1983**

RAPPORT

**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE
PAR M. DALEM**

SOMMAIRE

	Pages
I. Exposé du Ministre	3
1. Le budget 1984	3
2. S.N.C.B.	5

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. De Bondt, président; Aubecq, Belot, Bosmans, Claëys, Decléty, Donnay, Eicher, Férir, Jandrain, R. Maes, Op 't Eynde, Seeuws, Tilquin, Van Daele, Vanderborcht, Vandermarliere, Van Ooteghem, Windels et Dalem, rapporteur.

Membres suppléants : MM. Califice, Conrotte, De Kerpel, Gerits, Grosjean, Reynders et Vannieuwenhuyze.

R. A 12930*Voir :*

Document du Sénat :

5-XIV (1983-1984) + Ann. N° 1 Projet de loi.

R. A 12932*Voir :*

Document du Sénat :

6-XIV (1983-1984) : N° 1 : Projet de loi.

BELGISCHE SENAAAT**ZITTING 1983-1984**

29 FEBRUARI 1984

**Ontwerp van wet houdende de begroting van
het Ministerie van Verkeerswezen voor het
begrotingsjaar 1984**

**Ontwerp van wet houdende aanpassing van de
begroting van het Ministerie van Verkeers-
wezen voor het jaar 1983**

VERSLAG

**NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR UITGEBRACHT
DOOR DE HEER DALEM**

INHOUDSOPGAVE

	Bladz.
I. Uiteenzetting van de Minister	3
1. Begroting 1984	3
2. N.M.B.S.	5

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren De Bondt, voorzitter; Aubecq, Belot, Bosmans, Claëys, Decléty, Donnay, Eicher, Férir, Jandrain, R. Maes, Op 't Eynde, Seeuws, Tilquin, Van Daele, Vanderborcht, Vandermarliere, Van Ooteghem, Windels en Dalem, verslaggever.

Plaatsvervangers : de heren Califice, Conrotte, De Kerpel, Gerits, Grosjean, Reynders en Vannieuwenhuyze.

R. A 12930*Zie :*

Gedr. St. van de Senaat :

5-XIV (1983-1984) + Bijl. N° 1 Ontwerp van wet.

R. A 12932*Zie :*

Gedr. St. van de Senaat :

6-XIV (1983-1984) : N° 1 : Ontwerp van wet.

	Pages		Bladz.
	—		—
3. S.N.C.V. et S.T.I.	8	3. N.M.V.B. en M.I.V.'s	8
4. Transport de marchandises par route	9	4. Goederenvervoer over de weg	9
5. Navigation intérieure	9	5. Binnenvaart	9
6. Marine marchande	11	6. Zeevaart	11
7. Régie des Voies aériennes	16	7. Regie der Luchtwegen	16
8. Réglementation et sécurité routière	17	8. Verkeersreglementering en verkeersveiligheid	17
9. Conclusions	18	9. Conclusies	18
II. Discussion générale	18	II. Algemene bespreking	18
1. Généralités	18	1. Algemeenheden	18
2. S.N.C.B.	28	2. N.M.B.S.	28
3. S.N.C.V.	61	3. N.M.V.B.	61
4. S.T.I.	65	4. M.I.V.'s	65
5. Circulation routière	74	5. Wegverkeer	74
6. Sabena	77	6. Sabena	77
7. Eurocontrol	85	7. Eurocontrol	85
8. Régie des Voies aériennes	91	8. Regie der Luchtwegen	91
9. Administration de la Marine et de la Navigation intérieure	97	9. Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart	97
10. O.R.N.I.	106	10. D.R.B.	106
11. Personnel	106	11. Personeel	106
12. Investissements	112	12. Investerings	112
III. Votes	114	III. Stemmingen	114
IV. Amendement adopté par la Commission	117	IV. Amendement aangenomen door de Commissie	117
V. Erratum	119	V. Erratum	119
VI. Annexes	121	VI. Bijlagen	121

I. EXPOSE DU MINISTRE

1. Le budget 1984

Le budget du Département des Communications porte incontestablement le cachet d'une politique de sobriété de plus en plus marquante. En effet, il n'autorisera des dépenses que pour un montant global de 117 456,4 millions de francs. La comparaison avec le budget 1983, accordant des crédits d'ordonnancement pour un montant de 116 487,1 millions de francs (porté finalement à 116 627 millions) démontre qu'il a été nécessaire d'aiguiser une fois de plus la hache.

Réduire les dépenses reste plus que jamais à l'ordre du jour !

Le montant de 117 456,4 millions de francs est subdivisé en 80 188,1 millions de dépenses courantes (Titre I) et 37 308,3 millions de dépenses de capital (Titre II).

D'autre part, il est réjouissant de pouvoir constater que nous avons pu inscrire dans le budget 1984 un montant de 29 501,8 millions de francs en crédits d'engagement, contre 24 401,1 millions seulement l'année passée, ce qui signifie une augmentation d'environ 21 p.c. On ne peut par conséquent nier que, malgré les mesures de sobriété, un effort réel a été fourni en vue de stimuler notre économie. Cet effet sera d'ailleurs accentué dans les années à venir, ainsi qu'en témoignent les programmes d'investissement 1984-1986 (en effet, plus de 30 milliards d'investissements ont également été prévus pour 1985 et 1986).

Analysant rapidement les chiffres susmentionnés, il est aisé de constater que les crédits prévus au budget des Communications seront quasi complètement absorbés par le transport public.

Débutons avec la S.N.C.B. : 75 879 millions de francs lui sont destinés (= 64,5 p.c. du budget). Suivent, avec 31 493,3 millions de francs (= 26,8 p.c.) les autres sociétés de transport en commun (S.N.C.V. + les six sociétés de transport intercommunal), avec 2 483,1 millions de francs (= 2,2 p.c.) le trafic aérien (Régie des Voies aériennes et Sabena) et, finalement, 3 681 millions de francs (= 3,1 p.c.) sont destinés au maintien et au renouvellement de notre flotte. De cette façon nous totalisons 113 536,4 millions de francs (96,6 p.c. du budget).

Il reste par conséquent à peine 4 milliards pour la rémunération du personnel ($\pm$ 2 500 unités) et pour les dépenses courantes et de fonctionnement des différentes administrations qui relèvent de la compétence du Département des Communications (transport, aéronautique, marine et navigation intérieure, école de marine, commissariat-général au tourisme, services généraux communs aux Communications et P.T.T.).

a) Les crédits accordés à la S.N.C.B. (répétons-le, 75 879 millions de francs) peuvent être répartis comme suit : plus de 51 milliards sont destinés à couvrir le défi-

I. UITEENZETTING VAN DE MINISTER

1. Begroting 1984

De begroting 1984 van het Departement van Verkeerswezen draagt duidelijk de stempel mee van het verder doorgedreven versoberingsbeleid. Inderdaad, ze zal slechts uitgaven toelaten voor een globaal bedrag van 117 456,4 miljoen frank. Maken we even de vergelijking met 1983 waarvoor 116 487,1 miljoen frank aan betalingsmiddelen waren voorzien (uiteindelijk gebracht op 116 627,0 miljoen) dan moeten we tot de nuchtere vaststelling komen dat we noodgedwongen de hakbijl nog wat meer hebben moeten aanscherpen.

Zuinigheid is bijgevolg het parool !

Het bedrag van 117 456,4 miljoen frank is onderverdeeld in 80 188,1 miljoen lopende uitgaven (Titel I) en 37 308,3 miljoen kapitaaluitgaven (Titel II).

We mogen het anderzijds als een verheugend feit beschouwen dat voor 29 501,8 miljoen frank vastleggingskredieten konden worden ingeschreven, tegenover slechts 24 401,1 miljoen frank verleden jaar, hetgeen een stijging betekent van circa 21 pct. Er kan bijgevolg niet worden ontkend dat, ondanks de versoberingsmaatregelen, een ernstige inspanning werd geleverd om onze economie een flink duwtje in de rug te geven. Die inspanning zal trouwens worden voortgezet in de komende jaren, getuige de cijfers van onze investeringsprogramma's 1984-1986 (ook voor 1985 en 1986 worden voor meer dan 30 miljard frank investeringen voorzien).

Wanneer we vluchtig de reeds aangehaalde cijfers ontleden, is het niet moeilijk te constateren dat de kredieten uitgetrokken op de begroting van Verkeerswezen praktisch volledig worden besteed aan het openbaar vervoer.

75 879 miljoen frank is immers bestemd voor de N.M.B.S., d.i. 64,5 pct. van de begroting; 31 493,3 miljoen frank (= 26,8 pct.) gaat naar de andere vervoermaatschappijen te lande (N.M.V.B. + zes maatschappijen voor intercommunaal vervoer), 2 483,1 miljoen frank (= 2,2 pct.) is bestemd voor het luchtverkeer (Regie der Luchtwegen en Sabena) en 3 281 miljoen frank (= 3,1 pct.) is bestemd voor het in stand houden en de vernieuwing van onze vloot. Op die manier totaliseren we 113 536,4 miljoen frank (= 96,6 pct. van de begroting).

Er blijven bijgevolg nauwelijks 4 miljard frank over voor de bezoldiging van het personeel ($\pm$ 2 500 eenheden) en voor de werkings- en andere lopende uitgaven van de verschillende besturen die onder het Departement van Verkeerswezen ressorteren (vervoer, luchtvaart, zeewezen en binnenvaart, zeevaartschool, commissariaat-generaal voor toerisme, algemene diensten gemeenschappelijk voor Verkeerswezen en P.T.T.).

a) Van de ruim 75 miljard kredieten die aan de N.M.B.S. zijn toegekend, is meer dan 51 miljard bestemd voor het dekken van het exploitatietekort (34 miljard voor het in

cit d'exploitation (34 milliards pour équilibrer les comptes d'exploitation et 17 milliards pour la normalisation des comptes en matière de pensions du personnel), 3,5 milliards sont destinés à contribuer au déficit de la Caisse des soins de santé et 5,2 milliards vont aux charges d'emprunts (amortissements et intérêts) contractés par la Société.

Les mesures d'assainissement dictées par les arrêtés royaux n° 97 du 28 septembre 1982 et n° 140 du 30 décembre 1982, visant à améliorer les résultats des comptes d'exploitation de la Société de 1 p.c. à partir de l'année 1984, ainsi que la mise en application, en juin 1984, du plan de restructuration doivent contribuer à diminuer sensiblement l'intervention financière de l'Etat dans les pertes d'exploitation.

Au surplus, une firme spécialisée sera chargée d'une étude approfondie de la gestion de la S.N.C.B. en vue de pouvoir prendre, en temps opportun, les mesures qui s'imposent pour l'assainissement fondamental de la situation financière de cet organisme.

Plus de 15 milliards constituent des crédits d'investissements qui mèneront à une plus grande productivité de l'entreprise, grâce à une augmentation judicieuse de la vitesse, sans négliger pour autant les facteurs sécurité et confort des voyageurs. Dans cette optique, un effort spécial sera fourni en augmentant les crédits pour une électrification accélérée du réseau ferroviaire (8 360 millions de crédits en 1984, contre 6 987 millions en 1983), tandis qu'un crédit de 600 millions sera absorbé par l'exécution de travaux de modernisation en vue d'augmenter la vitesse (au total donc environ 9 milliards).

Les autres 6 milliards sont destinés à l'adaptation du réseau industriel, la suppression de passages à niveau (ou la sécurité à ces passages), l'amélioration du confort (crédit de 95 millions contre 50 millions en 1983), l'adaptation des lignes ferroviaires desservant les grandes agglomérations et « last but not least » le renouvellement et l'entretien du matériel roulant.

b) Les crédits accordés à la S.N.C.V. et aux S.T.I. (31 493,3 millions) comportent 19 945 millions de dépenses courantes, destinés à combler les pertes d'exploitation (18 844 millions), à contribuer, à raison de 3 p.c., aux charges d'intérêts d'emprunts conclus (576 millions) et aux charges occasionnées par des réductions de tarif, imposées en faveur de certaines catégories de voyageurs (525 millions).

Les plans d'assainissement prévus par les arrêtés royaux n° 97 et 140, et qui devront mener à une diminution des subsides de l'Etat dans les années à venir, sont également applicables à la S.N.C.V. et aux six S.T.I.

Les autres crédits représentent 800 millions de dépenses de capital, prévues comme intervention dans les charges d'amortissement des emprunts, et 10 748 millions de dépenses d'investissements, dont la plus grande partie (10 500 millions) sera accordée par intermédiaire du Service pour la

evenwicht brengen van de exploitatierekeningen en 17 miljard om de rekeningen inzake pensioenen van het personeel te normaliseren), ruim 3,5 miljard is bestemd als bijdrage voor de Kas der Geneeskundige Verzorging en 5,2 miljard heeft betrekking op de leningslasten (aflossingen en interesten) aangegaan door de Maatschappij.

De saneringsmaatregelen opgelegd door de koninklijke besluiten nr. 97 van 28 september 1982 en nr. 140 van 31 december 1982, waarbij een verbetering van het resultaat van de exploitatierekeningen van de Maatschappij met 1 pct. per jaar vanaf 1984 werd beoogd, alsmede het in voeg treden vanaf juni 1984 van het herstructuratieplan, moeten het in de komende jaren de staatstussenkomst in de exploitatieverliezen gevoelig in te krimpen mogelijk maken.

Bovendien werd tot een uitgebreide audit van het beheer van de N.M.B.S. besloten om tijdig de noodzakelijke maatregelen te kunnen treffen met het oog op een fundamentele gezondmaking van de financiële toestand van dat organisme.

Meer dan 15 miljard zijn investeringskredieten die moeten leiden naar een grotere productiviteit van de onderneming, dank zij het oordeelkundig opvoeren van de snelheid, zonder hierbij de factoren veiligheid en comfort van de reizigers te veronachtzamen. In die optiek werd een bijzondere inspanning geleverd door het verhogen van de kredieten voor een versnelde elektrificatie van het spoorwegnet (8 360 miljoen kredieten in 1984 tegenover 6 987 miljoen in 1983), terwijl een krediet van 600 miljoen zal worden aangewend voor het uitvoeren van moderniseringswerken met het oog op het opdrijven van de snelheid (in totaal dus circa 9 miljard).

De overige 6 miljard zijn bestemd voor de aanpassing van het industrieel net, de afschaffing en de veiligheid der overwegen, het verbeteren van het comfort (krediet 95 miljoen tegenover 50 miljoen in 1983), de aanpassing van de spoorlijnen die de grote agglomeraties bedienen en « last but not least » de vernieuwing en het onderhoud van het rollend materieel.

b) De aan de Buurtspoorwegen en de Maatschappijen voor het Intercommunaal Vervoer toegekende kredieten (31 493,3 miljoen) bevatten voor 19 945 miljoen lopende uitgaven, bestemd om de exploitatieverliezen van die maatschappijen op te vangen (18 844 miljoen), om voor 3 pct. bij te dragen in de interestlasten van aangegane leningen (576 miljoen) en in de lasten veroorzaakt door tariefverminderingen, opgelegd ten voordele van bepaalde categorieën van reizigers (525 miljoen).

De saneringsmaatregelen uitgevaardigd met de koninklijke besluiten nrs. 97 en 140, die moeten leiden tot een vermindering van de Staatstussenkomst in de komende jaren zijn eveneens van toepassing op de N.M.V.B. en op de zes M.I.V.'s.

De andere kredieten vertegenwoordigen 800 miljoen kapitaaluitgaven, bestemd als tussenkomst in de aflossingslasten van leningen en 10 748 miljoen investeringsuitgaven waarvan de hoofdbrok (10 500 miljoen) zal worden toegekend via de Dienst voor de Bevordering van het Stedelijk Vervoer. Bij

Promotion des Transports urbains. A défaut de moyens pour les programmes d'investissements, des sociétés mettent à charge de l'Etat certains projets.

A signaler que ces crédits d'investissements de 10 500 millions ne sont plus, comme avant 1983, destinés exclusivement aux S.T.I.; en effet, la S.N.C.V. en recevra sa part — peut-être jugée insuffisante par certains.

Cette part (500 millions en 1984 contre 300 millions en 1983) sera destinée à la réalisation de projets bien définis (liaison terminus tram à La Panne avec la gare de la S.N.C.B. à Adinkerke; travaux d'adaptation des gares d'autobus; étude poussée du trafic en vue de la réalisation d'investissements ultérieurs).

c) Les crédits en rapport avec le trafic aérien, 1 729,8 millions, sont destinés aux projets d'investissements de la R.V.A. (bâtiments, travaux de modernisation, achat de matériel, de véhicules, installations techniques, etc.) et 420,3 millions constituent la contribution belge dans les frais de fonctionnement de l'Agence « Eurocontrol ».

La Sabena recevra 333 millions comme intervention de l'Etat dans les charges d'intérêts de ses emprunts. Une évolution récente de cette société permet de prévoir que, pour la première fois depuis de longues années, elle clôturera en 1983 ses comptes avec un boni d'exploitation.

d) En dernier lieu, nous examinerons les crédits pour la navigation et la marine. Le fonds destiné au maintien et à l'extension de notre flotte marchande et de pêche se voit attribuer en 1984 un crédit de 1 900 millions, qui servira à des projets prioritaires pour la flotte marchande nationale, compte tenu de la situation dans le secteur naval.

Il est important de souligner que la limite des dotations annuelles du fonds des crédits pour la construction navale est portée de 40 à 50 milliards, ce qui facilitera sensiblement l'extension et le renouvellement de notre flotte.

L'Etat interviendra pour 386 millions dans les charges d'intérêts résultant de crédits accordés au secteur de la construction navale. La commande de navires pour la marine nécessitera 250 millions : en 1983 un navire hydrographique a été commandé, tandis qu'en 1984 il sera passé commande d'un bateau-pilote.

Enfin, le budget 1984 prévoit une dépense de 1 085 millions pour l'établissement le long de l'Escaut et de la côte belge d'une chaîne de radar, équipée d'un système de télécommunications (accord conclu en 1978 avec les Pays-Bas).

2. S.N.C.B.

1. *Compte d'exploitation*

Dans le cadre de l'arrêté royal n° 140 relatif aux mesures d'assainissement applicables à certains organismes d'intérêt public, ressortissant au Ministère des Communications, la S.N.C.B. a été obligée d'élaborer un plan d'assainissement pour la période 1983-1988.

gebrek aan eigen middelen voor investeringsprogramma's van de maatschappijen, is die dienst genoodzaakt bepaalde projecten ten laste te brengen van de Staat alleen.

Aan te stippen valt dat het laatstvermeld investeringskrediet van 10 500 miljoen niet meer, zoals vóór 1983, uitsluitend bestemd is voor de Maatschappijen van Intercommunale Vervoer, want ook de Buurtspoorwegen zullen een deel ervan krijgen, dat sommigen te klein vinden.

Dat deel (500 miljoen in 1984 tegenover 300 miljoen in 1983) zal bestemd zijn voor welomschreven projecten (verbinding eindpunt van de tram in De Panne met N.M.B.S.-station Adinkerke, aanpassingswerken aan autobusstations, grondige studie van het verkeer met het oog op het verwezenlijken van latere investeringen).

c) Wat de kredieten in verband met het luchtverkeer betreft, 1 729,8 miljoen zijn bestemd voor investeringsprojecten van de R.L.W. (gebouwen, modernisatiewerken, aankopen van materieel, van voertuigen, technische installaties, enz.) en 420,3 miljoen als Belgisch aandeel in de werkingskosten van het « Eurocontrol »-agentschap.

Voor de Sabena is 333 miljoen uitgetrokken als staats-tussenkost in de interestlasten van leningen. De recent waargenomen evolutie laat vermoeden dat die maatschappij, voor het eerst sedert lange jaren, haar rekeningen voor het jaar 1983 met een exploitatiebonus zal afsluiten.

d) Tenslotte zijn er de kredieten bestemd voor het vervoer te water. Op het fonds bestemd voor het in stand houden en het uitbreiden van de koopvaardij- en vissersvloot zijn 1 900 miljoen voorzien die zullen toegekend worden aan prioritaire projecten voor de nationale handelsvloot rekening houdend met de situatie in de scheepsbouwsector.

Belangrijk is ook te weten dat de grens van de jaarlijkse dotaties van het fonds voor scheepskredieten werd opgevoerd van 40 naar 50 miljard, wat meer armslag zal geven voor de uitbreiding en de vernieuwing van onze vloot.

Voor de interestlast van leningen aangegaan in verband met de scheepskredieten is 386 miljoen uitgetrokken. Voor de bestelling van vaartuigen voor het zeewezen is 250 miljoen voorzien : in 1983 werd een hydrografisch vaartuig besteld en in 1984 zal een nieuwe loodsboot worden besteld.

Voor de inrichting van een radarketen met televerbindingssysteem langs de Schelde en de Belgische kust (overeenkomst gesloten met Nederland in 1978) wordt in 1984 een uitgave voorzien van 1 085 miljoen.

2. N.M.B.S.

1. *Exploitatierkening*

In het kader van het koninklijk besluit nr. 140 betreffende de saneringsmaatregelen van toepassing op sommige instellingen van openbaar nut behorend tot het Ministerie van Verkeerswezen werd de N.M.B.S. verplicht een saneringsplan op te stellen voor de periode 1983-1988.

Ce plan prévoit non seulement le dépôt d'un compte d'exploitation en équilibre, mais également une diminution annuelle en termes constants de 1 p.c. des dépenses de l'Etat en faveur du compte d'exploitation. Cela signifie un effort considérable de la part de la S.N.C.B., puisque les exercices 1981 et 1982 ont été clôturés avec un déficit résiduel de plus de 5 milliards de francs.

En vue d'améliorer les résultats de l'entreprise, des mesures ont été prises en 1983, visant d'une part une augmentation des recettes, d'autre part une diminution des frais d'exploitation.

Ces mesures comportent principalement :

— une diminution du personnel et des frais y afférents, poursuivant la politique de blocage des recrutements;

— une diminution sensible des charges financières brutes, lesquelles s'élevaient en 1982 encore à 10 milliards de francs. On s'attend à un accroissement significatif des recettes, découlant de l'augmentation des tarifs, entrée en vigueur au 1^{er} mai 1983 pour le transport des voyageurs et au 1^{er} octobre 1983 pour le transport des marchandises.

Le coefficient de couverture de la S.N.C.B., c'est-à-dire le rapport entre les recettes provenant de l'application des tarifs et les frais d'exploitation globaux avant normalisation qui était seulement de l'ordre de 32,6 p.c. en 1982, s'élèvera probablement à 35,6 p.c. en 1983.

2. Investissements

Afin de diversifier les sources d'énergie primaire et de réduire la subordination au fuel pour la traction des trains, une partie importante des moyens d'investissement sera consacrée à l'électrification des lignes ferroviaires, ainsi qu'au matériel de traction y afférent.

Les projets principaux du programme d'investissement de la S.N.C.B. en 1983 sont :

— l'électrification e.a. des lignes Bruges-Courtrai; Zottegem-Courtrai; Marchienne-Piéton-La Louvière; Tournai-Ath-Hal et Ath-Jurbise-Ottignies-Charleroi;

— la modernisation avec renouvellement de l'infrastructure sur les lignes à électrifier. En 1983 1,2 milliard de crédits d'engagement sont prévus pour ces travaux;

— travaux d'extension de l'infrastructure ferroviaire dans les ports e.a. le dock Delwaide à Anvers.

Il a également été décidé de moderniser complètement, dans un proche avenir, la station de formation d'Anvers-Nord;

— en vue d'aboutir à une intégration optimale du transport train, bus et privé, des efforts considérables seront fournis pour l'aménagement de stations de correspondance train-

Dit saneringsplan voorziet niet alleen het voorleggen van een bedrijfsrekening in evenwicht, maar eveneens een jaarlijkse vermindering in constante termen met 1 pct. van de Staatscompensaties ten voordele van de bedrijfsrekening. Dit betekent dat een aanzienlijke inspanning wordt geëist van de N.M.B.S., vermits de boekjaren 1981 en 1982 telkens werden afgesloten met een residueel tekort van meer dan 5 miljard frank.

Met het oog op het verbeteren van de bedrijfsresultaten werden in 1983 maatregelen genomen die ofwel een verhoging van de opbrengst ofwel een vermindering van de exploitatiekosten beogen.

De voornaamste maatregelen betreffen :

— een vermindering van het personeel en de eraan verbonden kosten, hoofdzakelijk door een voortzetten van het beleid van de blokkering der aanwervingen;

— een gevoelige vermindering van de bruto-financiële lasten, die in 1982 10 miljard frank bedroegen. Een gunstige invloed op de tariefopbrengsten wordt verwacht van de tariefverhoging die voor het reizigersvervoer is ingegaan op 1 mei 1983 en voor het goederenvervoer op 1 oktober 1983.

De dekkingsgraad van de N.M.B.S. (d.w.z. de verhouding tussen de tariefopbrengsten en de totale exploitatiekosten voor normalisatie) die in 1982 nog slechts 32,6 pct. bedroeg zal in 1983 vermoedelijk reeds 35,6 p.c. bedragen.

2. Investerings

Met het oog op een diversifiëring van de primaire energiebronnen en een vermindering van de afhankelijkheid van brandstof voor de tractie van treinen, wordt nog steeds een belangrijk deel van de investeringsmiddelen besteed aan de elektrificatie alsook voor het daartoe vereist tractiemateriaal.

De voornaamste projecten van het N.M.B.S.-investeringsprogramma in 1983 hadden betrekking op :

— de elektrificatie van o.m. de lijnen Brugge-Kortrijk; Zottegem-Kortrijk; Marchienne-Piéton-La Louvière; Tournai-Ath-Halle en Ath-Jurbise-Ottignies-Charleroi;

— de modernisering met vernieuwing van de infrastructuur op te elektrificeren lijnen. In 1983 werd 1,2 miljard frank vastleggingskredieten voor deze werken voorzien;

— werken tot uitbreiding van de spoorweginfrastructuur in de havens o.m. die voor het Delwaidedok in Antwerpen;

Er werd ook beslist om in de nabije toekomst het vormingsstation van Antwerpen Noord volledig te moderniseren;

— met het oog op een optimale integratie van trein-, bus- en particulier vervoer zullen bijzondere inspanningen worden geleverd voor het aanleggen van trein-bus-overstapstations

bus et pour l'aménagement ou l'extension de parkings pour bicyclettes;

— dans le cadre de l'augmentation de la vitesse, de la sécurité et de la régularité des trains, un crédit de 420 millions de francs a été engagé en 1983 pour le Memo-stop automatique des trains;

— en vue d'éviter une catastrophe dans le secteur du matériel roulant ferroviaire suite à la pénurie de commandes, un plan de crise a été élaboré qui permettra de passer annuellement de nouvelles commandes pour un montant de 6 milliards de francs pendant 3 ans.

En 1983, les commandes suivantes ont été faites :

— 12 locomotives, type 11, destinées à la liaison Bruxelles-Amsterdam;

— 12 locomotives, type 12, destinées à la liaison Anvers-Lille et Bruxelles-Lille;

— 65 voitures à double étage, type M5. Ce matériel sera utilisé aux heures de pointes dans la grande périphérie de Bruxelles, visant à diminuer les frais inhérents à ce phénomène et à assurer aux voyageurs une plus grande régularité du trafic;

— 750 wagons de marchandises, type H-bis, avec parois coulissantes, destinés au transport de marchandises volumineuses.

3. Réorganisation du transport des voyageurs et des marchandises

Transport de marchandises

La réorganisation de ce transport vise à maintenir et étendre la quote-part de la S.N.C.B. dans le marché, aussi bien par une amélioration de l'offre que des prestations et elle amènera une diminution des frais; elle a déjà été appliquée partiellement en 1983, tout au moins dans une première phase.

Dans cette phase ont été désignées les gares qui peuvent traiter et envoyer les marchandises d'un façon rationnelle. Le système de service de ces gares sera également réformé.

En moins d'un an, plus de 70 cours de marchandises ont été supprimées, ainsi que quelques voies de raccordement privées et ponts à peser peu utilisés.

Suite à cette réorganisation, une économie annuelle d'environ 500 millions de francs a été réalisée.

Transport des voyageurs

La date décisive du 3 juin 1984, à laquelle démarrera le plan de réorganisation du transport des voyageurs approche à grands pas.

En étroite collaboration avec la S.N.C.V., une offre intégrée train-bus a été mise au point; une attention toute particulière a été consacrée aux correspondances optimales entre les 2 modes de transport.

en voor het aanleggen of uitbreiden van parkeerplaatsen voor auto's en bergplaatsen voor fietsen;

— in het kader van het opvoeren van de snelheid, de veiligheid en de regelmatigheid van de treinen, werd in 1983 420 miljoen frank vastgelegd voor de automatische Memo-stop van de treinen;

— ten einde te voorkomen dat, door het uitblijven van bestellingen voor rollend spoorwagematerieel, deze sector op termijn zou verdwijnen, werd een noodplan opgesteld dat gedurende 3 jaar ongeveer 6 miljard frank nieuwe bestellingen van rollend spoorwagematerieel bevat.

In 1983 werden volgende bestellingen geplaatst :

— 12 locomotieven, type 11, bestemd voor de verbinding Brussel-Amsterdam;

— 12 locomotieven, type 12, bestemd voor de verbinding Antwerpen-Rijssel en Brussel-Rijssel;

— 65 dubbeldekrijtuigen, type M5. Dit soort materieel zal worden ingezet tijdens de piekuren in de grote ster rond Brussel met het doel zowel de kosten verbonden aan het piekfenomeen te verminderen als de regelmatigheid van het reizigersverkeer te verbeteren;

— 750 goederenwagens, type H-bis, met schuifwanden bestemd voor het vervoer van volumineuze goederen.

3. Reorganisatie van het reizigers- en het goederenvervoer

Goederenvervoer

De reorganisatie van het goederenvervoer die tot doel heeft het marktaandeel 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 1983 reeds gedeeltelijk 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.

In minder dan een jaar tijd werden reeds meer dan 70 weinig benutte goederenruimten afgeschaft, alsook bepaalde particuliere aansluitingssporen en weinig gebruikte weegbruggen.

De jaarlijkse besparing der exploitatiekosten ten gevolge van deze reorganisatie bedraagt ongeveer 500 miljoen frank.

Reizigersvervoer

Voor de reorganisatie van het reizigersvervoer nadert de beslissende datum van 1 juni 1984 met rasse schreden.

In nauwe samenwerking met de N.M.V.B. wordt een geïntegreerd trein-bus aanbod uitgewerkt, waarbij bijzondere aandacht wordt besteed aan optimale aansluitingen tussen de 2 vervoermodi.

En sa séance du 30 août 1983, le Conseil d'administration de la S.N.C.B. a approuvé un plan intégré pour la commercialisation de la nouvelle offre de transport en commun (S.N.C.B. et S.N.C.V.).

Ce plan de commercialisation et de valorisation de la nouvelle offre de transport prévoit des actions coordonnées à 3 niveaux :

1. une information générale (destinée à l'opinion publique en général, à la clientèle, au personnel et aux autorités politiques, sociales et économiques, ainsi qu'aux établissements d'enseignement);

2. le service de caractère national (les trains intercity et interrégionaux);

3. le service de caractère régional et local (les omnibus et les liaisons par bus).

Un timing ponctuel des actions à mener a également été établi.

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

Les mesures d'assainissement prises en 1982 et 1983 continueront à être appliquées dans leur ensemble.

Les Sociétés de transport assumeront de plus en plus la responsabilité de la politique qu'elles mènent.

A signaler que, en ce qui concerne la S.N.C.V. et pour la S.T.I. dans le cadre de l'étude SOBEMAP, des décisions importantes seront prises très prochainement; elles détermineront l'avenir du réseau pour de longues années.

L'arrêté royal n° 140 oblige les sociétés de transport public à introduire un budget d'exploitation en équilibre.

De plus, des mesures doivent être prises pour une amélioration du résultat des comptes d'exploitation de 1984 à 1988 de 1 p.c. par an.

L'exécution des plans d'assainissement est régulièrement contrôlée par les responsables.

Ils comprennent :

— Diminution du personnel;

a) Les départs naturels ne sont pas remplacés;

b) Pour la S.N.C.V. des départs anticipés sont prévus (55 ans au lieu de 58);

— Augmentation de la productivité par la réintroduction ou l'extension des services coupés;

— Prolongation de la durée des autobus;

— Augmentation de tarif;

— Réduction des programmes d'investissement;

— Introduction de projets de bus vicinaux;

— Suppression de services AB non rentables durant le week-end;

De Raad van Beheer van de N.M.B.S. heeft in zijn zitting van 30 augustus 1983 een geïntegreerd plan voor de commercialisering van het nieuw aanbod van gemeenschappelijk vervoer (N.M.B.S. en N.M.V.B.) goedgekeurd.

Dit plan tot commercialisering en valorisering van het nieuw vervoersaanbod voorziet gecoördineerde acties op drie niveaus :

1. de algemene informatie (bestemd voor de publieke opinie in het algemeen, de cliënteel, het personeel en de politieke, sociale en economische overheden evenals de onderwijsinstellingen;

2. de dienst met nationaal karakter (dit zijn de Intercity en Interregio-treinen);

3. de dienst met regionaal en lokaal karakter (dit zijn de stoptreinen en de busverbindingen).

Een nauwkeurige timing van de te voeren acties werd eveneens opgesteld.

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

De saneringsmaatregelen genomen in 1982 en 1983 zullen verder in hun geheel worden toegepast.

De vervoermaatschappijen zullen grotere verantwoordelijkheid dragen voor het beleid dat ze zullen voeren.

Wat inzonderheid de N.M.V.B. en de M.I.V.'s betreft, zij aangestipt dat in het kader van de studie ondernomen door SOBEMAP binnenkort belangrijke beslissingen zullen worden genomen; ze zullen voor vele jaren de toekomst van het net bepalen.

Het koninklijk besluit nr. 140 heeft de openbare vervoermaatschappijen de verplichting opgelegd voor 1983 een exploitatiebegroting in evenwicht in te dienen.

Bovendien zullen maatregelen moeten worden genomen om de exploitatieresultaten van 1984 tot 1988 telken jare met 1 pct. te verbeteren.

De uitvoering van de saneringsplannen wordt regelmatig door de verantwoordelijken gecontroleerd.

Zij omvatten :

— Vermindering van het personeelsbestand;

a) Natuurlijke afvloeiingen worden niet vervangen;

b) Voor de N.M.V.B. worden daarenboven vervroegde afvloeiingen voorzien (55 jaar in plaats van 58 jaar);

— Produktiviteitsverhoging door wederinvoering of door uitbreiding van onderbroken diensten;

— Verlenging van de gebruiksduur van de autobussen;

— Tariefverhogingen;

— Vermindering van het investeringsprogramma;

— Uitvoering van buurtbusprojecten;

— Afschaffing van niet renderende AB-diensten tijdens het weekeinde;

— Organisation de journées de promotion au profit du transport public en collaboration avec les médias;

— En coopération avec le Ministère de l'Education nationale, un arrangement optimal du transport des élèves est recherché.

4. Transport de marchandises par route

Les résultats d'enquête les plus récents, à savoir ceux du deuxième trimestre de 1983, font apparaître qu'un grand nombre d'entreprises de transport belges signalent une hausse du tonnage transporté en comparaison avec le premier trimestre. Une augmentation moyenne de l'ordre de 9,4 p.c. pouvait être déduite des chiffres de tonnage communiqués. Vis-à-vis du deuxième trimestre de 1982, une hausse de 6,5 p.c. peut être escomptée.

Cette hausse est principalement due à un accroissement du transport international. Il convient de signaler que pour 1983 quelques importantes augmentations des contingents de licences de transport bilatérales pouvaient être notées, entre autres dans les relations Belgique-Allemagne; Belgique-Autriche; Belgique-France; Belgique-Yougoslavie.

En ce qui concerne le contingent de licences italiennes, tout est pour l'instant mis en œuvre pour porter de 18 000 à 25 000 le nombre de trajets.

L'utilisation du parc de véhicules a fortement augmenté et 21,5 p.c. des participants à une enquête signalaient un recrutement de personnel roulant pour le transport international.

Afin de permettre une évolution du transport en fonction des possibilités techniques, et afin de réduire les coûts, une proposition d'augmentation des poids totaux des véhicules utilitaires a été élaborée. Cependant, dans le but de mieux protéger les routes, une réduction de la charge sur l'essieu a été avancée comme condition. Une augmentation de la charge utile de l'ordre de 20 p.c. est du domaine des possibilités.

Sur le plan du contrôle technique des véhicules, le service a été sensiblement amélioré. En effet, il a été convenu que toutes les stations disposant d'un personnel de plus de huit membres, à savoir 41 stations sur 62, seront dorénavant ouvertes 45 heures par semaine, y compris le vendredi après midi.

En outre, dans une première phase, le choix de la station au sein du même organisme sera possible.

Après l'introduction de l'informatique nécessaire, il est à envisager d'étendre l'application du libre choix à toutes les stations. La date visée est ici fin 1984.

L'année 1984 sera également caractérisée par l'introduction d'un permis de conduire belge d'après le modèle européen.

5. Navigation intérieure

La navigation intérieure en Belgique a certes l'avantage de bénéficier d'une excellente infrastructure dont on poursuit

— Organisatie van promotiedagen ten bate van het openbaar vervoer in samenwerking met de media;

— In samenwerking met het Ministerie van Nationale Opvoeding wordt gezocht naar een optimale regeling voor het leerlingenvervoer.

4. Goederenvervoer over de weg

Uit de meest recente enquêteresultaten, te weten die van het tweede kwartaal 1983, blijkt dat een groot aantal Belgische transportbedrijven een stijging van de vervoerde tonnage signaleren ten opzichte van het eerste kwartaal. Uit de meegedeelde tonnagedata kon een gemiddelde stijging van 9,4 pct. worden afgeleid. Ten opzichte van het tweede kwartaal 1982 kon een stijging van 6,5 pct. berekend worden.

De stijging is vooral het gevolg van de toename van het internationaal transport. Daarbij zij aangestipt dat voor 1983 enkele belangrijke verhogingen van de contingenten bilaterale vervoervergunningen konden opgetekend worden, onder andere in de relaties : België-Duitsland; België-Oostenrijk; België-Frankrijk; België-Joegoslavië.

Wat betreft het contingent Italiaanse vergunningen, wordt momenteel alles in het werk gesteld om van 18 000 ritten naar 25 000 ritten te kunnen komen.

Het gebruik van het voertuigenpark is fel toegenomen en 21,5 pct. van de enquêtedeelnemers signaleerden een aanwerving van rijdend personeel voor internationaal vervoer.

Om het transport volgens de technische mogelijkheden te laten evolueren en de kosten te drukken werd een voorstel tot verhoging van de totale gewichten van de bedrijfsvoertuigen uitgewerkt. Om echter ook de wegen beter te beschermen wordt daarbij nochtans een vermindering van de asdruk als voorwaarde gesteld. En verhoging van het nuttig laadvermogen met zowat 20 pct. zal tot de mogelijkheden behoren.

Op het vlak van de technische keuring van de voertuigen werd de dienstverlening gevoelig verbeterd. Er werd namelijk overeengekomen dat al de stations met meer dan acht personeelsleden, dit zijn 41 stations op 62, voortaan 45 uur per week open zijn, met inbegrip van de vrijdagnamiddag.

Tevens werd in een eerste fase de keuze van station bij dezelfde instelling mogelijk.

Na het invoeren van de noodzakelijke informatica moet overwogen worden de vrije keuze tot alle stations uit te breiden. Eind 1984 wordt als streefdatum genomen.

In 1984 wordt tevens een Belgisch rijbewijs ingevoerd naar Europees model.

5. Binnenvaart

De Belgische binnenvaart heeft het voordeel te kunnen beschikken over een uitstekende infrastructuur waarvoor men

activement la modernisation et l'adaptation aux nouvelles techniques d'exploitation.

La faible consommation en énergie fait de ce moyen de communication le type de transport le moins onéreux, surtout en ce qui concerne les matières pondéreuses et le matériel lourd.

Les transports de marchandises par voies navigables intérieures sont toujours soumis à la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial ainsi qu'au régime de l'affrètement à tour de rôle pour les transports à l'intérieur des frontières. En vertu de ce régime, le Ministre fixe les taux de fret, les prix de location et toutes autres conditions auxquelles les affrètements et les locations effectuées par les bureaux d'affrètement doivent nécessairement être conclus.

Depuis quelque temps, des critiques sont formulées à l'égard du fonctionnement de ce système qui dans la conjoncture actuelle apparaît comme trop rigide.

L'Administration a modifié la réglementation afin de pouvoir mieux l'adapter aux besoins économiques actuels en instaurant notamment une procédure d'urgence. L'Office régulateur de la Navigation intérieure a été investi de pouvoirs juridiques qui lui permettent de suivre une politique plus dynamique en matière de transport par voie d'eau. A la suite de l'arrêté royal nr. 173 du 30 décembre 1982, pris dans le cadre de la loi sur les pouvoirs spéciaux, le statut de l'Office régulateur de la Navigation intérieure a été revu.

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 ambiguïté quant à l'application du tour de rôle 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 en ce qui concerne notamment la tenue de la comptabilité et l'introduction des rapports de mission, afin de lui permettre de se consacrer davantage à sa mission organique;

- augmentation de la réserve générale afin qu'il puisse disposer, en permanence, d'une assise financière pour faire face à ses frais de fonctionnement en cas d'interruption de recettes à la suite de causes étrangères à sa mission.

L'administration se penche sur le projet d'une nouvelle tarification pour le transport par voie d'eau, soumis au régime de l'affrètement à tour de rôle. Les barèmes actuels existent depuis 1953 et doivent, en conséquence, être adaptés afin de les mettre en concordance avec la modernisation de l'infrastructure.

voortdurend de modernisering en aanpassing aan nieuwe exploitatietechnieken nastreeft.

Het geringe energieverbruik maakt van dit communicatiemiddel het minst dure vervoertype, vooral wat zware goederen en zwaar materieel betreft.

Het goederenvervoer langs de binnenwateren is nog steeds onderworpen aan de wet van 5 mei 1936 op de rivierbevrachting alsook aan het stelsel van de beurtbevrachting voor de transporten binnen de grenzen van het Rijk. Krachtens dit statuut stelt de Minister het vrachtenpeil, de prijs voor de verhuring en alle andere voorwaarden vast, volgens welke de bevrachtingen en de verhuringen langs de beurtbevrachtungskantoren moeten worden afgesloten.

Sinds geruime tijd wordt kritiek uitgeoefend op dit stelsel waarvan de werking als strak overkomt in de huidige conjunctuur.

De administratie heeft de reglementering gewijzigd om ze beter aan te passen aan de economische noden van het ogenblik, door het voorzien van een spoedprocedure waarbij de Dienst voor Regeling der Binnenvaart bekleed werd met juridische instrumenten die het hem mogelijk maken een meer dynamische politiek inzake het vervoer te water te voeren. Tevens werd bij koninklijk besluit nr. 173 van 30 december 1982, genomen in het kader van de wet op de bijzondere machten, het statuut van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart herzien.

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 wat de toepassing van de beurtrol voor de uitvoering van het transport van goederen betreft, waarvan het uitgangspunt gelegen is binnen de grenzen van het Rijk, terwijl een buurland wordt doorvaren;

- afschaffing van zekere administratieve dwangmaatregelen van het bureaucratische type, bij het lopende beheer, wat het houden van de boekhouding en het indienen van de verslagen over de uitvoering van de opdracht betreft, ten einde hem in staat te stellen zich nog meer te wijden aan zijn organieke opdracht;

- verhoging van de algemene reserve ten einde permanent te kunnen beschikken over een financiële basis om het hoofd te kunnen bieden aan de werkingskosten in geval van opschorting van inkomsten tengevolge van oorzaken vreemd aan zijn opdracht.

De administratie buigt zich over een ontwerp van nieuwe tarifiering van het vervoer langs de binnenwateren dat onderworpen is aan het stelsel van beurtbevrachting. De bestaande barema's stammen uit 1953 en zijn aan een aanpassing toe, mede om ze in overeenstemming te brengen met de gedomerniseerde infrastructuur.

1. *Tarif de la navigation intérieure*

Le trafic total par voie d'eau au cours de 1981 s'est élevé à 97 204 000 tonnes représentant 5 442 millions de t/km.

2. *Importance de la flotte de navigation intérieure*

Notre flotte de navigation intérieure, au 1^{er} janvier 1983, se composait de 2 758 bateaux d'une capacité totale de 1 785 064 tonnes. Depuis 1973 le nombre de bateaux a diminué de 2 181 unités, soit 44,16 p.c. Quant à la capacité, elle est passée de 2 485 837 t à 1 785 064 t, soit une diminution de 28 p.c.

Cette situation découle partiellement de la politique de déchargement dont l'objectif était d'assainir la flotte intérieure par la suppression des bateaux vétustes ou de faible capacité et d'améliorer ainsi la rentabilité de notre batellerie. Pour mémoire, il est signalé qu'au 31 mars 1983, 369 demandes de primes ont été accordées, le montant total des primes accordées s'élevant à 147 823 700 francs.

D'autres mesures ont également été prises pour favoriser la modernisation de notre flotte intérieure et l'accroissement de sa productivité, à savoir : l'octroi d'une aide à la batellerie sous forme d'une subvention en intérêt ou d'une prime en capital dans le cadre des lois sur l'expansion économique (17 et 18 juillet 1959, 14 février 1961 et 30 juillet 1963).

3. *Le transport des marchandises dangereuses*

Un projet de loi a été élaboré en accord avec le Ministère des Travaux publics en vue de réglementer le transport des marchandises dangereuses. Il est actuellement à l'examen au Conseil d'Etat.

Il a pour objet de rendre applicable sur notre réseau tout ou partie des règles en vigueur sur le Rhin (A.D.N.R.).

4. *Les problèmes internationaux*

Les problèmes touchant ces transports sont débattus au sein de diverses institutions internationales, à savoir la Commission centrale pour la navigation du Rhin, les Communautés européennes, la Commission économique pour l'Europe à Genève et la Conférence européenne des Ministres des Transports. L'essentiel des travaux de ces instances vise à l'harmonisation des règles administratives en vigueur dans les différents pays.

6. *Marine marchande*

1. *Approche générale*

Le Gouvernement poursuit la politique de relance élaborée dans les limites des moyens mis à sa disposition par le budget, et ceci tant pour la marine marchande que pour la pêche maritime. L'application de la loi du 23 août 1948 sur le crédit maritime permettra à notre marine marchande de s'adapter plus efficacement au cours de l'exercice 1984,

1. *Binnenvaartverkeer*

In 1981 bedroeg het totale verkeer over de waterwegen 97 204 000 ton, wat 5 442 t/km voorstelt.

2. *Belang van de binnenvaartvloot*

Op 1 januari 1983 bestaat de Belgische binnenvaartvloot uit 2 758 schepen met een totale capaciteit van 1 785 064 t. In de loop van de laatste tien jaar is het aantal schepen gedaald met 2 181 eenheden of 44,16 pct. De inhoud is gedaald van 2 485 837 t naar 1 785 064 t, wat een vermindering met 28 pct. betekent.

Die toestand is ten dele het gevolg van een slooppolitiek die tot doel had de binnenvloot gezond te maken door het doen verdwijnen van verouderde schepen en schepen met kleine capaciteit en haar aldus een betere rendabiliteit te verschaffen. Pro memorie : op 31 maart, 369 slooppremies werden uitbetaald voor een bedrag van 147 823 700 frank.

Andere maatregelen werden eveneens genomen tot bevordering van de modernisering van onze binnenvloot en tot de aangroei van haar produktiviteit, te weten toekenning van steun aan de schipperij in de vorm van een rentetoelage of van een kapitaalpremie, in het kader van de economische expansiewetten (17 en 18 juli 1959, 14 februari 1961 en 30 juli 1963).

3. *Vervoer van gevaarlijke stoffen*

Een wetsontwerp werd in overleg met het Ministerie van Openbare Werken uitgewerkt met het oog op de regeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het wordt momenteel aan de Raad van State voorgelegd voor onderzoek.

Het heeft tot doel de regeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen op de Rijn geheel of ten dele toepasselijk te maken op onze binnenwateren (A.D.N.R.).

4. *Internationale problemen*

De problemen in verband met het vervoer te water worden behandeld door verschillende internationale instellingen, waarvan de voornaamste zijn de Centrale Rijnvaartcommissie, de Europese Gemeenschappen, de Economische Commissie voor Europa te Genève en de Europese Conferentie van Ministers van Vervoer. De voornaamste taak van deze instanties is het nastreven van de harmonisatie van de administratieve regelen, die van kracht zijn in de verschillende landen.

6. *Zeevaart*

1. *Nationale 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. De toepassing van de wet van 23 augustus 1948 op het scheepskrediet maakt het voor 1984 mogelijk onze koopvaardijvloot verder aan te passen aan de zich snel wijzi-

à l'évolution de la politique maritime mondiale, elle-même influencée par l'évolution économique.

En ce qui concerne la pêche maritime, on est progressivement arrivé à une rénovation de la flotte pendant les dernières années. Dans ce secteur il est même, à l'heure actuelle, indispensable d'encourager les efforts appropriées, c'est-à-dire la démolition de navires déclassés dans le but de moderniser notre flotte de sorte qu'elle puisse répondre aux exigences des techniques de la pêche maritime actuelle.

2. Politique maritime internationale

A. Communauté européenne

Comme souligné les années précédentes, il s'avère que la Communauté européenne est de plus en plus intéressée à la politique maritime des Etats membres de la C.E.E. Tous les Pays membres ont déjà marqué leur accord pour certains problèmes dans le domaine des mesures de sécurité, de la pollution, des pavillons de complaisance, du transport en vrac.

D'autres problèmes comme par exemple la quote-part des armateurs nationaux dans les trafics d'importations et d'exportations nationaux, les accords maritimes bilatéraux permettant à la Belgique de défendre les propres intérêts de ses armateurs, donnent lieu à des divergences d'opinion.

En plus la Belgique fait un effort considérable afin de protéger la marine marchande nationale vis-à-vis de la concurrence des flottes nationales des pays de l'Est, tout en soutenant les négociations du Hard-Core des cinq pays de l'Europe de l'Ouest.

Les règles de concurrence pour le transport maritime de la C.E.E. stipuleront dans la directive que dans certaines circonstances, les conférences maritimes ne tomberont pas sous l'application des dispositions anti-cartel de la Communauté et de cette façon elles démontreront aux Etats-Unis que les pratiques des conférences maritimes, qui ne sont pas acceptées dans ce pays, sont effectivement admises par la Communauté. A noter que l'appui que notre pays apporte à ce règlement n'est point négligeable.

B. Autres institutions internationales

Au sein de la C.N.U.C.E.D. (conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement) les pays du groupe B, dont fait partie la Belgique, sont opposés à une répartition stricte du transport en vrac (*cf. C.E.E. supra*). Les pavillons de complaisance constituent également un problème. La Belgique participe aux négociations pour élaborer un nouveau régime pour l'enregistrement des navires.

Au sein de l'O.M.I. (Organisation maritime internationale) la Belgique donne son plein appui à la rédaction ainsi qu'à l'application de conventions internationales concernant la sécurité maritime et la prévention de la pollution des mers.

genda maritieme wereld politiek, zoals zij beïnvloed wordt door het economisch gebeuren.

Wat de zeevisserij betreft, kon de jongste jaren tot een geleidelijke vernieuwing worden gekomen. In die sector moeten degelijke inspanningen worden aangemoedigd mede door sloping van oude schepen waardoor aldus een aan de moderne visserijtechniek aangepaste vloot uitgebouwd wordt.

2. Internationale maritieme politiek

A. Europese Gemeenschap

Zoals vroeger reeds werd onderstreept interesseert de E.E.G. zich meer en meer voor de maritieme politiek gevoerd door de Lidstaten. België sluit zich aan bij de overige E.E.G.-Lidstaten i.v.m. maatregelen betreffende veiligheid van scheepvaart, verontreiniging, goedkope vlaggen en bulkvervoer.

Andere problemen zoals bijvoorbeeld het aandeel van onze nationale reders in de nationale in- en uitvoer, en de bilaterale maritieme akkoorden waardoor België de eigen belangen van zijn reders kan verdedigen, geven aanleiding tot meningsverschillen.

Bovendien levert België een aanzienlijke inspanning om de nationale koopvaardij te beschermen tegen de mededinging van de koopvaardijen van de Oostbloklanden. België neemt dan ook deel aan de « Hard-Core »-onderhandelingen van de vijf Westeuropese landen.

De mededingingsregelen van de E.E.G. betreffende maritiem transport moeten in de richtlijn bepalen dat maritieme conferenties, in bepaalde omstandigheden, niet onder toepassing vallen van de anti-cartelvoorschriften van de Gemeenschap. Zo zal de Gemeenschap aan de Verenigde Staten duidelijk maken dat de praktijken van maritieme conferenties, welke in de Verenigde Staten niet worden geduld, wel worden aanvaard in de Gemeenschap. De bijdrage van ons land in deze regeling is niet te verwaarlozen.

B. Andere internationale organisaties

De groep-B-landen, waartoe België behoort hebben zich in het kader van de U.N.C.T.A.D. (Conferentie van de Verenigde Naties voor Handel en Ontwikkeling) tot op heden steeds verzet tegen een vrachtverdeling voor het bulkvervoer (*cf. E.E.G. supra*). Het probleem van de goedkope vlaggen wordt geregeld in het kader van de werkgroep inzake de voorwaarden voor registratie van schepen. België neemt eveneens deel aan deze onderhandelingen.

In de schoot van de I.M.O. (Internationale Maritieme Organisatie) werkt België verder mede aan het opstellen en de uitvoering van conventies inzake veiligheid op zee en ter voorkoming van verontreiniging der zeeën.

En plus, notre pays exerce un contrôle efficace dans les ports, dans le cadre du Mémorandum d'Entente de Paris (Port State Control) afin d'éliminer les navires ne répondant pas aux normes de sécurité.

La Belgique participe également à la concertation internationale maritime au sein de l'O.C.D.E. (Organisation pour la Coopération et l'Aide au Développement). Notre pays, comme la France, l'Allemagne fédérale et l'Italie y sont régulièrement confrontés avec la politique maritime des grandes nations maritimes comme le Royaume-Uni, les pays scandinaves, etc.

Notre pays accorde également une grande importance au dialogue entre les pays européens et le Japon (G.M.C.) d'une part et les Etats-Unis d'autre part, afin d'essayer d'influencer favorablement la politique maritime américaine, et de favoriser une application plus souple de la législation américaine « anti-trust » en vigueur.

C. Promotion du transport maritime sous pavillon belge

A l'heure actuelle la Belgique tient à promouvoir le transport maritime des importations et des exportations assurées ou financées par l'Etat (cf. l'Office national du Ducroire, l'Institut de Réescompte, etc.) pour autant que pris en charge par les lignes nationales belges.

3. Les accords maritimes bilatéraux

Il reste du plus grand intérêt pour les armateurs belges que le plus grand nombre possible d'accords maritimes bilatéraux soit conclu vu que le Code sur les pratiques des conférences de ligne est entré en vigueur le 6 octobre 1983, et ceci avant que le Règlement de la C.E.E. y afférent n'entre en application.

La Belgique fait un effort pour que de tels accords soient conclus.

4. Marine marchande nationale

Au 1^{er} janvier 1983 notre flotte marchande comportait 105 navires représentant 2 085 601 t.j.b.

La capacité de charge s'élevait à 3 394 461 t.

Notre flotte présente une grande diversité de navires, à savoir :

22 vraquiers, 6 vraquiers/porte-conteneurs, 16 navires de charge, 2 navires pour le transport de marchandises combinées, 7 navires porte-conteneurs, 4 navires réfrigérés, 2 navires polyvalents, 6 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, 4 navires rouliers, 4 gaziers, 1 navire transporteur de bétail vif, 1 navire de forage pétrolier, 2 navires de ravitaillement, 1 paquebot, 9 carferries, 2 hydroptères et 2 navires « O.B.O. ».

Au 1^{er} octobre 1983 la flotte marchande avait augmenté de deux unités jusqu'à 2 187 856 t.j.b. avec une capacité de charge de 3 587 729 t.

Bovendien wordt via de Westeuropese Port State Control (cf. Memorandum van Overeenstemming inzake Havenstaatcontrole van Parijs) toegezien op het weren van onveilige substandaardschepen uit de havens.

België neemt eveneens deel aan de concertatie in de O.E.S.O. (Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling) betreffende internationale economische aangelegenheden van het zeevervoer. Ons land stelt zich daar samen met Frankrijk, Duitsland en Italië teweer tegen de traditionele sterke maritieme naties zoals het Verenigd Koninkrijk, de Scandinavische landen, enz.

Ons land is tevens betrokken bij de C.S.G./V.S.A.-dialoog samen met de Westeuropese landen en Japan, inzake de wijziging van de maritieme politiek van de Verenigde Staten ten einde een soepelere toepassing te verkrijgen van de vigerende V.S.A.-antitrustwetgeving op maritiem transport.

C. Bevorderen van het zeevervoer door Belgische reders

Heden wordt gestreefd de uitvoer van goederen die door de Staat wordt gefinancierd of verzekerd (via Delcredere, Herdiscontering- en Waarborginstituut) te laten geschieden via de Belgische nationale lijnen.

3. Bilaterale maritieme akkoorden

Het blijft van het grootste belang voor de Belgische reders dat zoveel mogelijk bilaterale maritieme akkoorden worden afgesloten nu de Code voor Lijnvaartconferenties op 6 oktober 1983 internationaal van kracht is geworden, en vóór het in werking treden van de bijhorende E.E.G.-verordening.

België probeert dan ook de verdere afsluiting van dergelijke akkoorden in de hand te werken.

4. Nationale koopvaardij

Op 1 januari 1983 bestond onze koopvaardijvloot uit 105 schepen met een brutotonnenmaat groot 2 085 601.

Het laadvermogen bedroeg 3 394 461 ton.

Onze vloot vertoont een grote diversiteit van schepen, te weten :

22 bulkvrachtschepen, 6 bulk-containerschepen, 16 vrachtschepen, 2 combinatieschepen, 7 containerschepen, 4 koelschepen, 2 polyvalente vaartuigen, 6 olietankers, 4 produkt-tankers, 1 ertsschip, 1 passagiers/vrachtschip, 6 zeelichters, 2 afvaltankers, 4 roll-on-roll-off-schepen, 4 gastankers, 1 schip bestemd voor het vervoer van levend vee, 1 olieboorschip, 2 bevoorradingschepen, 1 pakketboot, 9 carferries, 2 draagvleugelboten en 2 O.B.O.-schepen.

Op 1 oktober 1983 is de koopvaardijvloot met twee eenheden gegroeid tot 2 187 856 tonnenmaat en een laadvermogen van 3 587 729 ton.

Grâce notamment à l'aide financière énergique dans le cadre de la loi du 23 août 1948, on peut enregistrer l'extension permanente de la flotte.

Actuellement environ 16 navires sont en commande, ce qui fait que grâce à cette construction nouvelle notre flotte sera en moyenne rajeunie.

5. La pêche maritime

Notre flotte de pêche comptait au 1^{er} janvier 1983 203 bâtiments avec une puissance globale en chevaux-vapeur de 90 403 c.v.

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

— 45 000 000 de francs. Bâtiments, travaux, etc., dont :

— 35 000 000 de francs. Travaux d'aménagement et d'amélioration. Bâtiment du Pilotage à Anvers.

Les services (Ministère des Communications et Ministère des Travaux Publics), logés au bâtiment du pilotage à Anvers, souffrent depuis longtemps de pénurie de locaux.

D'autre part, les bureaux démodés nécessitent d'urgence un réaménagement approfondi et adéquat (le bâtiment du pilotage date de 1897); il est convenu entre les deux départements de faire exécuter conjointement, chacun pour son compte, les travaux d'aménagement et d'amélioration nécessaires. La quote-part de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure est estimée à 35 Mfr.; elle comprend particulièrement la transformation en bureaux des combles ainsi que le renouvellement des châssis des fenêtres.

— 10 000 000 de francs pour le décompte de divers menus travaux d'aménagement en cours d'exécution et comme provision pour menus travaux urgents d'aménagement.

— 30 000 000 de francs. 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 programme relatif à l'enlèvement d'épaves s'étend sur quatre ans. L'enlèvement se fait conjointement avec le Ministère des Travaux Publics. Les dépenses sont réparties entre les deux Départements.

Il convient de souligner qu'il est capital pour chaque pays de maintenir ouvertes les voies d'accès maritimes. Il est notoire que les travaux d'extension du port de Zeebrugge se poursuivent. Un certain nombre d'épaves entravent la circulation dans les chenaux d'accès et constituent un danger pour la navigation. Les crédits sollicités sont destinés à l'enlèvement de ces épaves.

— 15 000 000 de francs. 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.

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

Tevens staan nog een 16-tal schepen op stapel, zodat dank zij deze nieuwbouw de vloot gemiddeld steeds jonger wordt.

5. Zeevisserij

Onze vissersvloot telde op 1 januari 1983, 203 vaartuigen met een globale paardekracht van 90 403 pk.

Het investeringsprogramma voor het Bestuur van het Zee- en van de Binnenvaart omvat :

— 45 000 000 frank. Gebouwen, werken, enz., onderverdeeld als volgt :

— 35 000 000 frank. Aanpassings- en verbeteringswerken. Loodsgebouw Antwerpen.

De diensten (Ministerie van Verkeerswezen en Ministerie van Openbare Werken), gehuisvest in het loodsgebouw Antwerpen, kampen sinds geruime tijd met plaatsgebrek.

Anderzijds zijn de kantoren dringend aan verbetering toe (het loodsgebouw dateert van 1897) zodat beide betrokken Departementen besloten hebben de nodige aanpassings- en verbeteringswerken, elk voor hun deel, gezamenlijk uit te voeren. Het aandeel voor het Bestuur van het Zee- en van de Binnenvaart wordt geraamd op 35 Mfr. en omvat inzonderheid de ombouw van de zolderverdieping tot kantoren en de vernieuwing van het raamwerk.

— 10 000 000 frank voor afrekening van diverse aan de gang zijnde kleine aanpassingswerken en provisie voor nieuwe dringende kleine aanpassingswerken.

— 30 000 000 frank. 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.

Het programma van de wrakruiming is gespreid over vier jaar. De ruiming gebeurt gezamenlijk met het Ministerie van Openbare Werken. De uitgaven worden verdeeld tussen de twee Departementen.

Het valt te onderstrepen dat het voor elk land van essentieel belang is zijn maritieme toegangswegen open te houden. Zoals bekend vordert de uitbouw van de haven van Zeebrugge. Enkele wrakken in de toegangseulen belemmeren een veilige vaart. De aangevraagde kredieten zijn bestemd voor de opruiming van die wrakken.

— 15 000 000 frank. 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 120 boeien uit.

— 350 000 000 de francs. Construction d'un bateau-pilote.

Le bateau-pilote « Loodsboot 1 » (année de construction 1968) sera transformé en nouveau navire d'instruction pratique en remplacement du navire d'instruction pratique « Commandant Fourcault » (année de construction 1937 - ex « Loodsboot 8 »).

Cette transformation implique la commande d'un nouveau bateau-pilote afin de maintenir en nombre (4) la flotte des bateaux-pilotes. Ce nombre est nécessaire pour garantir la sécurité de fonctionnement des services de pilotage à Ostende.

En 1977-1978, trois bateaux-pilotes (n^{os} 2, 6 et 7) ont été mis en service en remplacement d'unités anciennes et démodées.

Une flotte de quatre unités est indispensable étant donné que deux bateaux-pilotes sont opérationnels en permanence (pilotage et tender), tandis que le troisième est soumis à des travaux d'entretien et de réparation et que le quatrième est tenu en réserve.

— 65 000 000 de francs. Construction de deux vedettes de rade pour les services maritimes à Anvers.

Première tranche : remplacement de deux des quatre 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.

— 2 870 000 000 de francs pour l'établissement le long de l'Escaut et de la côte belge d'une chaîne de radar et d'un système de télécommunications, dont :

— 20 000 000 de francs pour les décomptes de travaux et de fournitures en cours (installations de radar à Anvers et à Zeebrugge).

— 2 850 000 000 de francs. Extension de la chaîne de radar le long de l'Escaut et ses embouchures.

La construction de la chaîne de radar résulte de la Convention conclue le 29 novembre 1978 entre la Belgique et les Pays-Bas. Pour la réalisation le Gouvernement belge s'est engagé à prévoir les crédits nécessaires au budget 1984 (C.M.C.E.S. - séance du 30 mars 1983).

En fait, il est envisagé l'extension de la chaîne de radar le long de l'Escaut et ses embouchures avec construction et équipement le long de l'Escaut de postes de radar avec centrale à Flessingue.

Les images radar des postes radar seront transmises à la centrale de radar de Flessingue au moyen d'un réseau hertzien. Cette chaîne doit être raccordée à ladite « chaîne radar restreinte » existante de Zandvliet-Saafdinge-Waarde (avec centrale à Zandvliet) et au poste de radar à Zeebrugge en construction.

La chaîne radar restreinte de l'Escaut occidental et son extension devront, dès que l'intégration sera entièrement terminée, constituer une chaîne unique couvrant l'Escaut d'Anvers à la mer.

— 350 000 000 frank. Bouw van een loodsboot.

De bestaande « Loodsboot 1 » (bouwjaar 1968) wordt omgebouwd tot nieuw oefenschip-schoonschip ter vervanging van het oefenschip-schoonschip « Commandant Fourcault » (bouwjaar 1937 - ex « Loodsboot 8 »).

Die ombouw noodzaakt de bestelling van een nieuwe loodsboot ten einde de vloot Loodsboten (4) op peil te houden. Dit aantal is vereist om de werkingszekerheid van de loodsdiensten te Oostende te waarborgen.

Drie loodsboten (nrs. 2, 6 en 7) werden in dienst genomen in 1977-1978 ter vervanging van verouderde eenheden.

Vier loodsboten zijn noodzakelijk : twee zijn steeds operationeel (kotter- en tenderdienst), terwijl de derde in oplegbeurt (onderhoud - herstelling) is en de vierde als reserve dient.

— 65 000 000 frank. Bouw van twee redebotten voor de zeediensten der Schelde.

Eerste schijf : vervanging van twee van de vier redebotten, bouwjaar 1963-1964.

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

— 2 870 000 000 frank voor de inrichting van een radar-keten met televerbindingssysteem langs de Schelde en de Belgische kust, onderverdeeld als volgt :

— 20 000 000 frank voor verrekeningen van aan de gang zijnde werken en leveringen (radarinstallaties te Antwerpen en te Zeebrugge).

— 2 850 000 000 frank. Uitbreiding van de walradarketen (Schelde) langs de Westerschelde en haar mondingen.

De bouw van de walradarketen vloeit voort uit de Overeenkomst die op 29 november 1978 tussen België en Nederland werd gesloten. De Regering heeft zich ertoe verbonden de nodige kredieten voor de realisatie te voorzien in de begroting van 1984 (M.C.E.S.C. - vergadering van 30 maart 1983).

In wezen wordt de uitbreiding beoogd van de walradarketen gevormd door meerdere onbemande radarost en een bemande radarcentrale te Vlissingen langs de Westerschelde en haar mondingen.

De radarbeelden van de radarposten zullen door middel van een straalverbindingssysteem worden overgebracht naar de radarcentrale te Vlissingen. Deze radarketen moet aansluiten op de bestaande zogeheten « beperkte walradarketen » van Zandvliet-Saafdingen-Waarde (met centrale te Zandvliet) en op de in aanbouw zijnde radarpost te Zeebrugge.

De beperkte en de uitbreidingswalradarketen Westerschelde moeten uiteindelijk, volledig geïntegreerd, de enige walradarketen worden op de Schelde vanaf Antwerpen tot in zee.

L'accord conclu le 29 novembre 1978 avec les Pays-Bas pour la construction de la chaîne radar prévue, détermine entre autres les obligations financières entre la Belgique et les Pays-Bas pour ce qui concerne notamment les investissements, l'exploitation, l'entretien et le renouvellement de la chaîne radar.

Il est notoire qu'Anvers et ses utilisateurs font de la réalisation de la chaîne radar scaldienne une affaire prioritaire. Les Pays-Bas sont également d'avis qu'il est temps d'entamer la construction de la chaîne radar. Tous n'ont qu'un seul et même objectif : améliorer la sécurité de la navigation sur l'Escaut et dans ses embouchures.

Le délai d'exécution de l'ensemble du projet s'étend sur quatre ans.

— 5 000 000 de francs. Achat de matériel informatique, d'appareillages audiovisuels et extension du matériel didactique des écoles de navigation (Anvers et Ostende).

7. Régie des Voies aériennes — Budget 1984

Le cumul des résultats positifs annuels, hors amortissement cela s'entend, du compte d'exploitation de la Régie des Voies aériennes enregistrés depuis 1978 a permis des réductions des interventions de l'Etat au poste des dotations pour renouvellements et immobilisations.

Le boni important constaté à la clôture de l'exercice 1982 provient d'une part de recettes exceptionnelles de redevances d'atterrissage, de magasins hors douane et du produit des remboursements pour des prestations de contrôle aérien et, d'autre part, des restrictions appliquées sur le plan des dépenses.

Pour l'ajustement du budget 1983, il a été tenu compte du boni probable cumulé à la fin de l'exercice correspondant, à savoir 221 968 563 francs, pour la fixation de la dotation pour renouvellement qui a été adaptée en conséquence à titre de régularisation.

Tableau 4 : Budget de la R.V.A.

(En millions de francs)

Années — Jaren	Exploitation (1) — Exploitatie (1)			Intervention de l'Etat — Staatssamenkomst	
	Recettes — Ontvangsten	Dépenses — Uitgaven	Déficit ou boni — Boni en mali	Dotation renouvellement — Dotatie voor vernieuwing	Pour immobilisations — Voor beleggingen
1977	1 750,0	1 762,5	— 12,5	347,3	1 946,7
1978	1 809,4	1 880,4	+ 71,0	564,4	234,6
1979	2 190,4	1 889,7	+ 301,2	621,4	278,6
1980	2 394,6	2 095,1	+ 299,5	683,2	666,8
1981 (2)	2 634,4	2 390,2	+ 244,2	689,3	945,4
1982 (2)	3 020,9	2 496,2	+ 524,7	682,2	1 570,8
1983 (2)	2 994,6	2 989,5	+ 5,1	747,2	1 524,8
1984 (2)	3 201,7	3 015,5	+ 186,2	720,9	1 008,9

(1) Pour 1977 à 1980 les résultats d'exploitation se basent sur les bilans respectifs.

(2) Estimation.

De met Nederland op 29 november 1978 gesloten overeenkomst inzake de aanleg van de geplande walradarketen stelt o.m. de financiële verplichtingen vast tussen België en Nederland v.w.b. de investeringen, de exploitatie, het onderhoud en de vernieuwing van de radarketen.

Het is bekend dat Antwerpen en haar havengebruikers de realisatie van de Schelderadarketen als een prioritaire zaak stellen. Ook Nederland is de vaste mening toegedaan dat de tijd voor de bouw van de radarketen is aangebroken. Allen beogen slechts één doel : het opdrijven van de veiligheid van de scheepvaart op de Schelde en in haar mondingen.

De uitvoeringstermijn van het project loopt over vier jaar.

— 5 000 000 frank. Aankoop van informatieverwerkend materieel, audiovisuele apparatuur en uitbreiding van het didactisch materieel van de zeevaartscholen (Antwerpen en Oostende).

7. Regie der Luchtwegen — Begroting 1984

De jaarlijkse gecumuleerde positieve resultaten op de exploitatierekening van de Regie der Luchtwegen die sedert 1978 werden opgetekend, vanzelfsprekend zonder dat er rekening werd gehouden met de afschrijvingen, maakten het mogelijk de staatssamenkomst op de post dotaties voor vernieuwingen en beleggingen te verminderen.

Het belangrijk overschot, dat vastgesteld werd bij het afsluiten van het boekjaar 1982, komt enerzijds voort uit de uitzonderlijke ontvangsten van landingsgelden, taksvrije winkels, terugbetalingen inzake luchtverkeersdiensten en anderzijds uit de opgelegde beperkingen op het vlak van de uitgaven.

Inzake de aanpassing van het budget 1983, werd voor het einde van het overeenkomstig boekjaar rekening gehouden met een gecumuleerd overschot vermoedelijk van 221 968 563 frank, voor de vaststelling van de dotatie voor vernieuwing, die dienovereenkomstig bij wijze van regularisatie aangepast werd.

Tabel 4 : Begroting R.L.W.

(In miljoenen franken)

(1) Voor 1977-1980 zijn de exploitatieresultaten gebaseerd op de respectieve balans gegevens.

(2) Raming.

La crise économique continuera certainement à avoir des répercussions sur le transport aérien.

Le compte d'exploitation 1984 se clôture néanmoins par un boni de 186 252 000 francs.

Dans le cadre des mesures prises ou à prendre à l'effet d'au moins en maintenir l'équilibre jusqu'en 1990, le fonctionnaire dirigeant de la Régie devra introduire avant le 30 septembre 1984 un plan de réorganisation des services. Il a été tenu compte du boni probable de 1984 pour fixer le montant de l'intervention de l'Etat au titre de dotation de renouvellement.

8. Réglementation et sécurité routière

Réalisations :

Un arrêté royal du 8 avril 1983 (*Moniteur belge* du 20 avril 1983) a déterminé les conditions pour la fixation des ralentisseurs de vitesse, ainsi que les prescriptions techniques auxquels ils sont soumis.

En voie de réalisation :

1. Projet de loi sur la perception immédiate d'amendes à charge des étrangers.

Ce projet a déjà été approuvé par la Chambre.

2. Groupe consultatif circulation.

Un projet de plan de gestion pour la sécurité routière et la qualité de l'environnement routier a été dressé. Ce projet, accompagné d'une demande d'avis, a été soumis à tous les membres du Conseil supérieur pour la sécurité routière ainsi qu'à tous les autres organismes intéressés à la sécurité routière (215 au total).

Beaucoup de réponses, pour la plupart positives, ont déjà été récoltées. Ces réponses sont examinées par un groupe de travail restreint : jusqu'à ce jour 53 réunions ont eu lieu.

3. Un projet d'arrêté royal relatif aux problèmes « du parcage résidentiel » est pour l'instant à l'étude. Une solution définitive peut être attendue prochainement.

4. Les deux-roues.

Cet arrêté royal sera très prochainement soumis à la signature du Roi.

5. Emploi de produits réfléchissants.

A l'étude.

6. Parcage de véhicules publicitaires sur la voie publique.
Dossier en préparation.

7. Réglementation sur les mobilhomes.

Une étude est en cours.

De economische crisis zal ongetwijfeld gevolgen blijven hebben op het luchtverkeer.

De exploitatierekening 1984 zal niettemin met een overschot van 186 252 000 frank afgesloten worden.

In het raam van de dienaangaande genomen of te nemen beslissingen om tenminste het evenwicht te behouden tot 1990, zal de leidende ambtenaar van de Regie der Luchtweegen vóór 30 september 1984 een reorganisatieplan van zijn diensten moeten voorleggen. Er werd rekening gehouden met het vermoedelijk boni voor 1984 om het bedrag van de staatstussenkomst als dotatie van vernieuwing vast te stellen.

8. Verkeersreglementering en verkeersveiligheid

Gerealiseerd :

Koninklijk besluit tot bepaling van de vereisten voor de aanleg van verkeersdrempels en van de technische voorschriften waaraan ze moeten voldoen — koninklijk besluit van 8 april 1983 (*Belgisch Staatsblad* van 20 april 1983).

In voorbereiding :

1. Wetsontwerp : onmiddellijke boetes voor vreemdelingen.

Dit wetsontwerp werd reeds goedgekeurd door de Kamer.

2. Adviesgroep verkeer.

Een ontwerp-beleidsplan verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid werd opgesteld. Dit werd aan alle leden van de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid en aan andere instellingen, die rechtstreeks betrokken zijn bij de verkeersveiligheid voor advies toegestuurd (215 in totaal).

Er werden reeds zeer vele antwoorden ontvangen, meestal met positieve reacties. Deze worden door een beperkte werkgroep verder onderzocht. Tot op heden werden reeds 53 vergaderingen gehouden.

3. Ontwerp-koninklijk besluit « residentieel parkeren » is momenteel ter studie. Een definitieve oplossing mag verwacht worden.

4. Tweewielers.

Dit koninklijk besluit wordt eerstdaags ter handtekening voorgelegd aan de Koning.

5. Gebruik van reflecterende produkten.

Ter studie.

6. Parkeren van reclamevoertuigen op de openbare weg.
Dossier in voorbereiding.

7. Reglementering betreffende mobilhomes.

Een studie ter zake is bezig.

Seront examinés :

- définition, emploi, catégorie de permis de conduire;
- âge minimum;
- ceinture de sécurité;
- extincteur d'incendie, trousse de secours;
- parcage et aménagement.

8. 1984 : Année de la sécurité routière et de la qualité de l'environnement routier.

Le groupe de travail ad hoc a déjà consacré plusieurs réunions, principalement aux problèmes de l'organisation générale, le budget pour l'année 1984, etc.

Une réglementation adaptée sera élaborée.

9. Mot final

1. Un des principaux objectifs de ce Gouvernement consiste sans aucun doute en un assainissement des finances publiques. Etant donné que bon nombre de crédits, inscrits au budget du Ministère des Communications, sont destinés à couvrir sous l'une ou l'autre forme des déficits d'exploitation d'organismes d'intérêt public (dans son sens le plus large), il n'aurait pas été possible de maintenir les interventions de l'Etat dans des limites raisonnables, sans prendre des mesures particulières.

En exécution de la loi du 2 février 1982, conférant au Roi des pouvoirs spéciaux, des mesures pouvaient déjà être élaborées cette année-là en faveur de la S.N.C.B., de la S.N.C.V., des six S.T.I. et de la Sabena, en vue d'une amélioration progressive des résultats de leurs comptes d'exploitation.

Ce travail a été achevé en 1983 : la loi du 6 juillet 1983 a maintenant permis d'imposer également des mesures d'assainissement particulières à la Régie des Transports maritimes et à la Régie des Voies aériennes.

De cette façon, tous les organismes d'intérêt public ressortissant au Département des Communications sont mis sur pied d'égalité quant à leur contribution à l'assainissement des finances publiques.

2. Du fait que 1984 a été proclamée Année de la Sécurité routière et de la qualité de l'environnement routier, le Département des Communications fournira, en dépit des moyens financiers limités dont il dispose, un effort extraordinaire dans le but de sensibiliser tous les citoyens, de quelque rang ou de quelque classe qu'ils soient, à ces problèmes qui — on ne peut le nier — constituent un intérêt vital pour chacun.

II. DISCUSSION GENERALE

1. Généralités

QUESTION

Un membre regrette que le budget du Département des Communications et celui des Travaux Publics ne soient pas

Volgende zaken worden onderzocht :

- definitie, gebruik, categorie van rijbewijs;
- minimumleeftijd;
- veiligheidsgordel;
- blusapparaat, verbandkist of verbandétui;
- parkeren en inrichting.

8. 1984 : Jaar van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.

Er werden reeds verschillende vergaderingen van een werkgroep ad hoc gehouden, vooral met betrekking tot de problemen in verband met de algemene organisatie, budget van het jaar 1984, enz.

Een aangepaste reglementering zal worden uitgewerkt.

9. Conclusie

1. Een van de voornaamste doelstellingen van deze Regering is ongetwijfeld de gezondmaking van de openbare financiën. Aangezien tal van kredieten, ingeschreven op de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen, bestemd zijn om, onder een of andere vorm, exploitatiekosten van instellingen van openbaar nut (opgevat in de ruimst mogelijke zin) te dekken, zou het niet mogelijk zijn geweest de staatstussenskomsten binnen redelijke perken te houden zonder het nemen van bijzondere maatregelen.

In uitvoering van de wet van 2 februari 1982 die aan de Koning bijzondere machten heeft toegekend, konden in dat jaar reeds voor de N.M.B.S., de N.M.V.B., de zes M.I.V.'s en de Sabena begeleidende maatregelen worden uitgewerkt met het oog op een geleidelijke verbetering van de resultaten van hun exploitatierekeningen.

Dat werk werd voltooid in 1983 : de wet van 6 juli 1983 heeft het mogelijk gemaakt thans ook aan de Regie voor Maritiem Transport en aan de Regie der Luchtwegen bijzondere saneringsplannen op te leggen.

Op die manier zijn alle onder het Departement van Verkeerswezen ressorterende instellingen van openbaar nut op voet van gelijkheid geplaatst wat betreft hun bijdrage in de sanering van de openbare financiën.

2. Aangezien 1984 werd uitgeroepen als het jaar van de Verkeersveiligheid en de Verkeersleefbaarheid zal door het Departement van Verkeerswezen, in weerwil van de beperkte financiële middelen waarover het beschikt, een bijzondere inspanning worden geleverd om alle burgers, van welke rang of stand ook, te sensibiliseren voor deze problemen, welke — het kan niet worden ontkend — voor iedereen van levensbelang zijn.

II. ALGEMENE BESPREKING

1. Algemeenheden

VRAAG

Een lid betreurt dat de begroting van het Departement van Verkeerswezen en die van Openbare Werken in de Com-

discutés en même temps à la Commission. Il souhaite connaître les vues du Ministre en ce qui concerne l'avenir du transport public et se demande si la privatisation dans ce domaine n'est pas de nature à mettre fin au rôle que le transport public est amené à devoir jouer.

REPONSE

Le Ministre répond que le transport public à l'instar de tout service public doit continuer à jouer un rôle prépondérant dans notre société au bénéfice de chacun des citoyens. Les dépenses qui en découlent doivent cependant rester à l'intérieur des limites supportables, pour la bonne raison que la communauté est amenée à devoir en supporter le prix. Pour ce qui est des missions que le transport public n'est pas en mesure d'assumer à lui seul, il convient de donner l'occasion au secteur privé de participer. Une collaboration harmonieuse entre les deux secteurs constitue un objectif, afin que le citoyen puisse bénéficier d'un service convenable.

QUESTION

Un membre souhaiterait savoir pour les cinq dernières années écoulées, quel est le coût des transports en commun urbains, tant en investissements qu'en exploitation.

REPONSE

Le Ministre répond qu'un tableau annexé au rapport de la Commission fournira les renseignements demandés.

QUESTION

Un membre souligne que la politique des transports doit être abordée d'une façon globale. Or, il se fait que, le Ministre des Travaux Publics, a publié une brochure reprenant une enquête effectuée à sa demande et dont les conclusions paraissent quelque peu unilatérales. On peut se poser des questions au sujet de la façon dont les questions ont été posées. On peut aussi s'étonner du fait qu'il s'agit, somme toute, d'un plaidoyer pour le transport individuel par voiture. Par la même occasion, il s'agit d'un plaidoyer unilatéral pour la construction des routes.

REPONSE

Le Ministre fait remarquer qu'effectivement diverses organisations professionnelles ont confié à un bureau le soin de faire un sondage d'opinion parmi la population au sujet du transport. Les résultats de ce sondage sont réunis dans une brochure éditée par le Ministère des Travaux Publics, brochure qui a été présentée le 19 janvier 1984 à l'occasion du Salon de l'automobile. Le Ministre souligne que le Département des Communications n'a pas été mêlé à cette étude.

Certes, il est souhaitable que les problèmes de transport soient abordés dans un contexte étroit de collaboration des divers secteurs intéressés; cette concertation est parfois rendue difficile du fait que les compétences ressortissent à divers secteurs.

QUESTION

Un membre souhaiterait être informé au sujet des évaluations que l'on n'a pu faire à propos de la journée train-tram-bus.

missie niet samen worden besproken. Hij wil vernemen hoe de Minister de toekomst van het openbaar vervoer ziet en hij vraagt zich af of de privatisering ervan niet het einde kan betekenen van de taak die weggelegd is voor dit soort van vervoer.

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat, zoals elke openbare dienst, ook het openbaar vervoer een overwegende taak te vervullen heeft in onze maatschappij ten gunste van elke burger. De uitgaven die eruit voortvloeien, moeten binnen toelaatbare grenzen blijven, omdat de gemeenschap de prijs ervan dient te betalen. Voor die taken die het openbaar vervoer alleen niet aankan, moet aan de particuliere sector de mogelijkheid worden geboden om mee te werken. Er wordt gestreefd naar een harmonische samenwerking tussen de twee sectoren, opdat de burger een behoorlijke dienstverlening kan genieten.

VRAAG

Een lid vraagt hoeveel het openbaar stadsvervoer gedurende de jongste vijf jaar heeft gekost, zowel aan investeringen als aan exploitatie.

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat de gevraagde gegevens voorkomen in een tabel bij het verslag van de Commissie.

VRAAG

Een lid onderstreept dat het vervoerbeleid in zijn geheel moet worden benaderd. Het is nu echter zo dat de Minister van Openbare Werken een brochure heeft gepubliceerd waarin een enquête is opgenomen die op zijn verzoek werd verricht, waarvan de conclusies enigszins eenzijdig lijken te zijn. De manier waarop de vragen zijn gesteld doen problemen rijzen. Dat het in feite een pleidooi betreft voor het individueel vervoer per wagen kan verbazing wekken. Tegelijk is het een eenzijdig pleidooi voor de aanleg van wegen.

ANTWOORD

De Minister merkt op dat inderdaad verscheidene beroepsorganisaties aan een bureau de opdracht hebben verleend bij de bevolking een opiniepeiling te houden omtrent het vervoer. De resultaten van die peiling zijn opgenomen in een brochure uitgegeven door het Ministerie van Openbare Werken, die op 19 januari 1984 ter gelegenheid van het Autosalon werd voorgesteld. De Minister onderstreept dat het Departement van Verkeerswezen niet bij de studie werd betrokken.

Het is absoluut wenselijk dat de vervoerproblemen worden besproken in nauwe samenwerking tussen de verschillende betrokken sectoren; dit overleg wordt dikwijls bemoeilijkt door het feit dat die verschillende sectoren ervoor bevoegd zijn.

VRAAG

Een lid wil inlichtingen over het feit dat geen evaluatie kon worden gemaakt van de trein-tram-busdag.

Il souligne, par ailleurs, certains cas où des « infractions » à la réglementation en matière de délivrances de billets de réductions aux invalides ont amené des amendes assez lourdes ($2 \times 8\,000$ francs) alors que l'intéressé était de bonne foi. Le cas a pu être réglé, mais tout le monde n'est pas en mesure d'avoir recours à un sénateur pour voir régler son cas en toute équité. En l'occurrence il s'agissait d'un manque d'information d'un employé des postes chargé de la délivrance de cartes de réductions.

REPONSE

Le Ministre répond que, en ce qui concerne la journée train-tram-bus, il s'agissait d'une promotion des transports en commun à caractère plutôt spectaculaire, sans recherche de bénéfice. Le bilan financier de l'opération n'a pas été établi. Une telle opération sera reprise à l'avenir.

Pour ce qui est de l'application des amendes aux voyageurs en infraction, il est évident que, si le règlement doit être appliqué, il convient de le faire en ayant égard aux circonstances, aux cas particuliers, mais qu'il serait dangereux de l'assouplir sous peine de le vider de sa substance.

QUESTION

Un membre exprime l'impression que les subsides n'ont cessé d'augmenter vis-à-vis du total des dépenses. La question est posée, tendant à savoir quand la loi portant augmentation du plafond des crédits pour la construction navale (de 40 à 50 milliards) sera votée à la Chambre. L'arrêté royal n° 140 ne comporte-t-il pas une immixtion dans les plans de circulation des communes et des provinces? Un manque de concertation avec les autorités locales ne risque-t-il pas de faire échouer ces plans?

REPONSE

Le Ministre répond qu'en tout état de cause les subsides importants demeurent dans les limites fixées par les arrêtés pris en vertu des pouvoirs spéciaux. Les autres subsides ne dépassent pas le taux de croissance établi pour les dépenses de l'Etat. La Commission de la Chambre se prononcera la semaine suivante sur le projet de loi adaptant le plafond des crédits maritimes. Le texte pourra être soumis à la Chambre prochainement. Par ailleurs, il est bien évident que les pouvoirs subordonnés sont consultés. Il est bien évident aussi qu'on ne peut admettre que des manœuvres dilatoires puissent faire en sorte qu'un frein soit mis à l'exécution des plans de circulation.

QUESTION

Un membre se demande si les diverses augmentations tarifaires ne constituent pas un frein trop important pour la clientèle. Ce genre de politique d'augmentation des prix, n'est-elle pas en contradiction avec les efforts qui sont fournis pour attirer une clientèle de plus en plus nombreuse? Par ailleurs, il se demande si la concurrence entre la voie

Hij onderstreept dat bepaalde gevallen waarin overtredingen werden vastgesteld van de reglementering inzake het afleveren van verminderingstickets voor invaliden tot vrij zware boeten hebben geleid ($2 \times 8\,000$ frank), terwijl de betrokkene te goeder trouw was. Het geval werd geregeld, maar niet iedereen is in staat om op een senator een beroep te doen om een bepaald geval naar billijkheid te regelen. Hier betrof het een gebrek aan informatie van een postbediende die belast was met de aflevering van verminderingskaarten.

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat de trein-tram-busdag een promotiecampagne voor het openbaar vervoer was, met een nogal spectaculair karakter, zonder de bedoeling winst te maken. De financiële balans van de operatie werd niet opgemaakt. In de toekomst zal nogmaals een dergelijk initiatief worden genomen.

In verband met het toepassen van boetes voor de reizigers in overtreding, spreekt het vanzelf dat bij de toepassing van het reglement rekening moet worden gehouden met de omstandigheden en met bijzondere gevallen, maar dat het gevaarlijk zou zijn de regeling te versoepelen, omdat die dan uitgehold zou worden.

VRAAG

Een lid heeft de indruk dat de subsidies voortdurend zijn vermeerderd ten opzichte van het totale bedrag van de uitgaven. De vraag rijst wanneer de wet houdende vermeerdering van het plafond van de kredieten voor de scheepsbouw (van 40 tot 50 miljard) in de Kamer zal worden aangenomen. Vormt het koninklijk besluit nr. 140 geen inmenging in de verkeersplannen van de gemeenten en provincies? Dreigt gebrek aan overleg met de plaatselijke overheden die plannen niet te doen mislukken?

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat de belangrijke subsidies in elk geval binnen de grenzen blijven die zijn vastgelegd door de besluiten genomen krachtens de bijzondere machten. De andere subsidies bedragen niet meer dan het groeitempo vastgesteld voor de rijksuitgaven. De Kamercommissie zal zich de week erna uitspreken over het ontwerp van wet tot aanpassing van het plafond van de maritieme kredieten. De tekst zal eerlang aan de Kamer kunnen worden voorgelegd. Het ligt trouwens voor de hand dat de ondergeschikte besturen zullen worden geraadpleegd. Het is ook duidelijk dat men niet kan aanvaarden dat verdragingsmanoeuvres een rem zouden kunnen vormen voor de tenuitvoerlegging van de verkeersplannen.

VRAAG

Een lid vraagt zich af of de verschillende tariefverhogingen geen al te sterke rem vormen voor de klanten. Is dat soort van beleid inzake prijsverhogingen niet in strijd met de inspanningen die men zich getroost om steeds meer klanten aan te trekken? Hij vraagt zich ook af of de concurrentie tussen de waterweg, het wegvervoer en het spoor

d'eau, les transports par route et les transports par voie ferrée est bien souhaitable. Ne serait-il pas préférable de canaliser les interventions de l'Etat dans un secteur bien déterminé ?

REPONSE

Les augmentations tarifaires ne sont pas décisives en ce qui concerne l'évolution du nombre d'usagers. Référence est faite, par exemple, à la période 1973-1981, au cours de laquelle les précédents gouvernements malgré une augmentation progressive des coûts énergétiques n'ont pas procédé à une augmentation des tarifs, ou du moins n'ont procédé qu'à des augmentations très limitées; cela n'a pas empêché une diminution du nombre de voyageurs. Le retard pris dans les adaptations tarifaires du transport public devenait insupportable et il n'a pas encore été possible de rattraper ce retard. Il convient en effet, d'établir un équilibre, entre les coûts qui sont à charge des usagers et la charge à supporter par la collectivité. Le Ministre exprime sa conviction qu'une amélioration de la qualité du service rendu (augmentation de la vitesse, confort et sécurité) constitue en définitive un élément de nature à sauver le transport public. Le Ministre exprime par ailleurs, sa satisfaction d'avoir pu en ce qui concerne la concurrence venant de l'extérieur, mettre un certain frein à cette dernière (par exemple la concurrence manifestée en matière de navigation intérieure de la part du pays du bloc de l'Est). Pour ce qui est de la concurrence des divers modes de transport entre eux, il serait particulièrement délicat de favoriser l'un au détriment de l'autre. Il convient de tenir compte de nombreux facteurs tels que l'emploi, l'équilibre économique, la dispersion régionale, la justification sociale, etc.

QUESTION

Un membre pose la question suivante :

En 1983, une campagne de promotion a été menée en faveur des transports publics.

Cette campagne, bien qu'ayant eu lieu en période de grève, semble avoir connu un réel succès.

Ce succès peut-il être mesuré ?

Des campagnes semblables sont-elles encore prévues ?

La S.N.C.B. dispose-t-elle de personnel de cadre en nombre suffisant pour évaluer en permanence de telles campagnes, les compléter et prendre les initiatives nécessaires pour continuer à assurer la rentabilisation de cette promotion ?

REPONSE

Le Ministre répond que la journée « train-tram-bus » a, en effet, connu un vif succès pour ce qui est du nombre de voyageurs.

Sur le plan financier, cette opération ne peut cependant guère être qualifiée d'intéressante, en raison du prix modique appliqué et de la mise en service des moyens supplémentaires qui a été nécessaire.

Ces moyens supplémentaires sont d'ailleurs fort coûteux, vu le jour où sont organisées de telles opérations (indemnités dominicales, etc.).

wel wenselijk is. Is het niet beter de tegemoetkomingen van de Staat te kanaliseren in een welbepaalde sector ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat de tariefverhogingen niet beslissend zijn voor de evolutie van het aantal gebruikers. Er wordt verwezen naar het tijdvak 1973-1981 bijvoorbeeld, tijdens hetwelk de vorige regeringen, ondanks een geleidelijke vermeerdering van de energiekosten, de tarieven niet of althans slechts in zeer beperkte mate hebben verhoogd; dat heeft niet verhinderd dat het aantal reizigers terugliep. De vertraging bij de tariefaanpassingen van het openbaar vervoer werd ondraaglijk en het is nog niet mogelijk geweest die achterstand in te halen. Er moet immers een evenwicht worden tot stand gebracht tussen de kosten die op de gebruikers drukken en de last die de gemeenschap moet dragen. De Minister is ervan overtuigd dat een verbetering van de kwaliteit van de geboden dienst (verhoging van de snelheid, comfort en veiligheid) per slot van rekening een element vormt dat het openbaar vervoer kan redden. De Minister geeft uiting aan zijn tevredenheid dat hij, wat de concurrentie uit het buitenland betreft, deze tot op bepaalde hoogte heeft kunnen afremmen (bijvoorbeeld de concurrentie inzake de binnenvaart vanwege landen uit het Oostblok). Wat betreft de concurrentie tussen de verschillende soorten van vervoer, zou het bijzonder delicaat zijn een ervan te begunstigen ten nadele van de andere. Er moet met vele factoren rekening worden gehouden, zoals de tewerkstelling, het economische evenwicht, de gewestelijke spreiding, de sociale verantwoording, enz.

VRAAG

Een lid stelt de volgende vraag :

In 1983 werd een campagne gevoerd als promotie voor het openbaar vervoer.

Deze campagne viel in een periode van staking, maar schijnt toch een reëel succes gekend te hebben.

Kan dit succes worden gemeten ?

Zijn er nog dergelijke campagnes voorzien ?

Beschikt de N.M.B.S. over voldoende kaderpersoneel om dergelijke campagnes permanent te evalueren, aan te vullen en de nodige initiatieven te nemen om die promotie blijvend renderend te maken ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat de « trein-tram-bus »-dag inderdaad een groot succes heeft gekend qua aantal reizigers.

Men kan echter moeilijk spreken van een interessante operatie op financieel gebied, gezien de lage prijs die werd gevraagd en gezien de extra-middelen die moesten worden ingelegd.

De extra-middelen waarvan sprake kosten ook extra-duur gezien de dag waarop dergelijke operaties doorgaan (zondagvergoedingen, enz.).

Des manifestations de cette espèce seront encore renouvelées, mais il n'est pas indiqué de le faire sur une base permanente (prix de revient, perte d'impact).

Cette opération est à considérer comme une initiative de promotion et, à ce point de vue, la dernière journée « train-tram-bus » fut un grand succès.

QUESTION

Un membre se pose la question de savoir quelle est la signification des crédits inscrits au budget des Communications en matière de tourisme et sur les compétences respectives des uns et des autres en matière de tourisme.

REPONSE

Le Ministre répond que le problème s'insère dans une suite de dispositions légales et réglementaires compliquées. La base constitutionnelle se trouve dans l'article 59bis, § 2, et 107quater. L'article 59bis, § 2, stipule que les Conseils des Communautés, chacun pour ce qui le concerne, règle par décrets les matières culturelles.

Une loi adoptée à la majorité prévue au § 1^{er}, alinéa 3, arrête les matières culturelles visées (loi spéciale du 8 août 1980, dont il est question ci-après).

L'article 107quater stipule que la loi attribue aux organes régionaux qu'elle crée et qui sont composés de mandataires élus, la compétence de régler les matières qu'elle détermine (voir la loi spéciale du 8 août 1980).

L'article 4, 10°, de la loi spéciale du 8 août 1980 des réformes institutionnelles stipule que les matières culturelles visées à l'article 59bis, § 2, 1° de la Constitution sont : 10° les loisirs et le tourisme. Par ailleurs l'article 6, § 1^{er}, VI, stipule sous le quater C que les matières visées à l'article 107quater de la Constitution sont : « l'aide à l'industrie du tourisme » et sous le sexto que les régions ne sont « pas compétentes en matière de politique des prix et des conditions d'accès à la profession ».

On constate par ailleurs, que le législateur n'a pas précisé les termes « tourisme et loisirs » et les travaux préparatoires sont également muets à ce propos comme l'a relevé le Conseil d'Etat.

Le Conseil d'Etat s'est prononcé à plusieurs reprises à propos du tourisme. Ses avis permettent de cerner ce qu'il faut entendre par « tourisme ». (Avis du 18 octobre 1976 concernant la réorganisation du Commissariat général au Tourisme). Il ressort de cet avis, entre autres, que :

1. Le constituant et le législateur ont considéré que le tourisme comporte plusieurs aspects; certains de caractère culturel, d'autres de caractère économique.

2. Les compétences *ratione materiae* des Conseils culturels ne s'étendent pas aux matières mixtes où les aspects non culturels sont prépondérants.

3. Les compétences en matière d'installations hôtelières et en matière de bureaux de voyages concernent des matières

Dergelijke manifestaties zullen nog worden georganiseerd, maar het is niet aangewezen dit te doen op bestendige basis (kostprijs, verlies aan impact).

Men moet deze operatie beschouwen als een promotieinitiatief, en op dat punt was de laatste « trein-tram-busdag » een groot succes.

VRAAG

Een lid vraagt zich af wat de kredieten op de begroting van Verkeerswezen betekenen betreffende toerisme en de respectieve bevoegdheden van een ieder inzake toerisme.

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat die kwestie deel uitmaakt van een reeks ingewikkelde wettelijke en reglementaire bepalingen. De grondslag ervan vindt men in artikel 59bis, § 2, en 107quater van de Grondwet. In artikel 59bis, § 2, wordt bepaald dat de Gemeenschapsraden ieder wat hen betreft bij decreet de culturele materies regelen.

Een wet, aangenomen met de in § 1, derde lid, bepaalde meerderheid, stelt de in 1° vermelde culturele aangelegenheden vast (bijzondere wet van 8 augustus 1980 waarover hieronder sprake).

In artikel 107quater staat dat de wet aan de gewestelijke organen welke zij opricht en welke samengesteld zijn uit verkozen mandatarissen de bevoegdheid opdraagt om de aangelegenheden te regelen welke zij aanduidt (zie bijzondere wet van 8 augustus 1980).

Artikel 4, 10°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, bepaalt dat de culturele aangelegenheden, bedoeld in artikel 59bis, § 2, 1°, van de Grondwet zijn : 10° de vrijetijdsbesteding en het toerisme. Bovendien wordt in artikel 6, § 1, VI, 4° C bepaald dat de aangelegenheden bedoeld in artikel 107quater van de Grondwet zijn : « de hulp aan de toeristische nijverheid » en onder het 6° dat « de gewesten niet bevoegd zijn inzake prijsbeleid en vestigingsvoorwaarden ».

Daarenboven kan worden vastgesteld dat de wetgever de woorden « toerisme en vrijetijdsbesteding » niet heeft omschreven en dat, zoals de Raad van State heeft opgemerkt, de voorbereidende werkzaamheden daarover niets bevatten.

De Raad van State heeft verscheidene malen uitspraak gedaan over het toerisme. Met zijn adviezen is het mogelijk te bepalen wat toerisme betekent. (Advies van 18 oktober 1976 over de reorganisatie van het Commissariaat-Generaal voor Toerisme). Uit dit advies blijkt onder meer dat :

1. De grondwetgever en de wetgever ervan uitgaan dat toerisme verschillende facetten bevat; sommige ervan zijn cultureel, andere economisch.

2. De bevoegdheden *ratione materiae* van de Cultuurraden niet gelden voor de gemengde materies waar de niet-culturele aspecten overwegen.

3. De bevoegdheden betreffende hotels en reisbureaus betrekking hebben op materies die onder bepaalde aspecten

qui ressortissent, sous certains aspects, au tourisme mais, comportent un aspect économique prépondérant.

L'avis en question a été précisé en Chambres réunies le 9 décembre 1981 à propos du statut des agences de voyages.

1. Les expressions « loisirs » et « tourisme » ont une signification propre. Cette signification n'a pas été précisée, ni dans la loi, ni dans les travaux parlementaires préparatoires.

2. Les dispositions relatives aux agences de voyages ne constituent pas une matière culturelle. Elles visent en premier lieu à régler l'exercice d'une activité commerciale.

3. Du texte de la Constitution on déduit que seules les affaires qualifiées de culturelles ou qualifiables de culturelles sont à prendre en considération pour le transfert aux Communautés.

4. L'organisation d'une activité économique ne peut s'insérer dans la qualification d'une affaire culturelle.

5. On doit dès lors, conclure qu'il n'y a pas d'éléments suffisants qui permettent de déclarer que le Conseil culturel flamand est compétent pour établir par voie de décrets la réglementation contenue dans le projet en question. Ces matières restent dès lors de la compétence du législateur national.

Cette prise de position a été explicitement confirmée par l'avis du 28 avril 1983.

Il résulte de tout cela qu'en matière de tourisme certaines compétences sont restées nationales. Plusieurs comités de concertation ont été consacrés à l'examen de ces problèmes.

Un fonctionnaire du département des Communications a été promu commissaire général au Tourisme. A noter, en passant, qu'il s'agit d'un fonctionnaire qui avait une longue ancienneté à faire valoir. Cette promotion est intervenue avec promesse de transformer la fonction de commissaire général au Tourisme en celle de directeur général qui reprendrait sous sa direction trois activités du Secrétariat général : le Service de la promotion et de la coordination des Communications, le Service juridique et la Cellule de Tourisme restée nationale. Chacun sait que la transformation d'un grade en un autre grade demande beaucoup de temps et une laborieuse procédure.

QUESTION

Un autre membre fait remarquer qu'une coordination s'impose d'autant plus que vient de se manifester, en matière touristique, le Ministère des Travaux publics qui déploie des actions le long des autoroutes.

REPONSE

Le Ministre souligne qu'une coopération existe avec les Travaux publics en matière de signalisation de certains édifices publics (par exemple les gares, parkings, etc.)

bij het toerisme horen, doch een overwegend economische kant bezitten.

Het advies waarvan sprake werd nader verklaard in de Verenigde Kamers op 9 december 1981, naar aanleiding van het statuut van de reisagentschappen.

1. De uitdrukkingen « vrijetijdsbesteding » en « toerisme » hebben een eigen betekenis. Deze betekenis werd niet nader omschreven, noch in de wet, noch in de parlementaire voorbereiding.

2. De bepalingen in verband met de reisagentschappen zijn geen culturele materie. Zij bedoelen in de eerste plaats de regeling van een handelsactiviteit.

3. Uit de tekst van de Grondwet kan worden afgeleid dat alleen de aangelegenheden die als cultureel worden of kunnen worden beschouwd, in aanmerking moeten worden genomen voor de overdracht aan de gemeenschappen.

4. De organisatie van een economische activiteit kan niet als een culturele aangelegenheid worden beschouwd.

5. Bijgevolg moet worden besloten dat er niet voldoende gegevens zijn om te stellen dat de Vlaamse Raad bevoegd is om door middel van decreten de inhoud van het ontwerp te regelen. Deze aangelegenheden blijven derhalve tot de bevoegdheid van de nationale wetgever behoren.

Deze stellingname werd uitdrukkelijk bevestigd door het advies van 28 april 1983.

Uit dat alles blijkt dat in toeristische aangelegenheden bepaalde bevoegdheden nationaal zijn gebleven. Verschillende vergaderingen van het overlegcomité werden aan het onderzoek van die problemen gewijd.

Een ambtenaar van het departement van Verkeerswezen werd bevorderd tot Commissaris-Generaal voor toerisme. Hierbij valt op te merken dat het een ambtenaar betreft met een lange dienstanciënniteit. Deze bevordering is er gekomen met de belofte het ambt van Commissaris-Generaal voor toerisme om te vormen tot dat van Directeur-Generaal die onder zijn leiding drie activiteiten van het Secretariaat-Generaal zou opnemen : de dienst voor de bevordering en de coördinatie van het verkeer, de juridische dienst en de toeristische cel die nationaal is gebleven. Elkeen weet dat de omschakeling van een graad op een andere veel tijd vraagt en een lastige procedure is.

VRAAG

Een ander lid merkt op dat er coördinatie nodig is, te meer daar ook het Ministerie van Openbare Werken in toeristische aangelegenheden begint op te treden, door acties langs de autosnelwegen.

ANTWOORD

De Minister onderstreept dat er samenwerking is met Openbare Werken op het gebied van de signalisatie voor bepaalde openbare gebouwen (b.v. stations, parkeerterreinen, enz.).

QUESTION

Un membre fait observer que les articles 11.03 et 11.04 accusent une augmentation des dépenses de personnel de 6,2 millions par rapport à 1983.

Comme le tourisme relève de la compétence des communautés (article IV-10°, loi 1980), le but de cette augmentation ne lui apparaît pas clairement.

REPONSE

Le Ministre répond que l'augmentation des articles 11.03 et 11.04 n'est pas de 6,2 mais de 4,2 millions.

La hausse est due :

— aux adaptations de l'indice des prix qui ne sont plus freinées comme en 1982 et 1983;

— aux primes de fin d'année 1983 et 1984, à liquider en 1984;

— à l'extension de 3 p.c. de l'effectif en faveur de jeunes stagiaires;

— au fait que, dans le cadre d'une réorganisation générale des services du secrétariat général, un directeur général se verra confier la direction de la cellule du Tourisme restée nationale, du Service juridique, du Service pour la Promotion et la Coordination de la Circulation (compétences dès lors réparties sur différents services, mais rémunération prévue intégralement à la section 36).

QUESTION

Un membre pose la question suivante : la section 36 est entièrement maintenue avec 28 agents. Quelle est leur compétence ? Puisque pratiquement toutes les compétences relèvent des communautés.

REPONSE

Le Ministre répond que la compétence de la cellule nationale du commissariat général au Tourisme couvre les domaines suivants :

— le statut des bureaux de voyage, pour autant qu'il s'agisse des conditions d'établissement;

— la propagande touristique à l'étranger, qui peut être menée tant par l'Etat que par chacune des communautés;

— exception faite de l'aide octroyée à l'industrie touristique, le tourisme à Bruxelles-Capitale relève encore toujours du législateur national et du pouvoir exécutif central;

— la représentation auprès des institutions internationales et la conclusion de traités sont encore toujours de la compétence nationale.

— par ailleurs, la cellule nationale compte également coordonner les activités S.N.C.B.-Sabena-R.M.T. etc. à l'étranger.

QUESTION

Le même membre aimerait savoir quel est le résultat des discussions tenues au sein du comité de concertation en ce qui concerne cette répartition des compétences.

VRAAG

Een lid merkt op dat de artikelen 11.03 en 11.04 met 6,2 miljoen voor personeelsuitgaven stijgen tegenover 1983.

Aangezien het toerisme behoort tot bevoegdheid van de gemeenschappen (artikel IV-10°, wet 1980) schijnt het hem onduidelijk waarvoor deze verhoging dient.

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat de stijging van de artikelen 11.03 en 11.04 geen 6,2 miljoen maar 4,2 miljoen bedraagt.

De stijging is te wijten aan :

— de indexaanpassingen die niet meer zoals in 1982 en 1983 — worden afgeremd;

— de eindejaarstoelagen 1983 en 1984 die in 1984 moeten worden uitbetaald;

— de uitbreiding met 3 pct. van het personeelseffectief voor stagedoende jongeren;

— het feit dat in het kader van een algemene reorganisatie van de diensten van het secretariaat-generaal, een directeur-generaal met de leiding zal worden belast van de nationaal gebleven cel voor Toerisme, de Juridische Dienst, Dienst Bevorderen en Coördineren Verkeer (bevoegdheden bijgevolg verspreid over verschillende diensten, doch bezoldiging integraal voorzien op sectie 36).

VRAAG

Een lid stelt de volgende vraag : sectie 36 wordt volledig behouden met 28 personeelsleden. Welke is hun bevoegdheid ? Aangezien praktisch alle bevoegdheden behoren aan de gemeenschappen.

ANTWOORD

De Minister verklaart dat de bevoegdheid van de nationale cel van het Commissariaat-Generaal voor Toerisme uit volgende taken bestaat :

— het statuut van de reisbureaus in zoverre het de vestigingsvoorwaarden betreft;

— de toeristische propaganda in het buitenland kan zowel door de Staat als door elk van de gemeenschappen gevoerd worden;

— het toerisme te Brussel-Hoofdstad blijft met uitzondering van de hulp aan de toeristische nijverheid tot de bevoegdheid behoren van de nationale wetgever en de nationale uitvoerende macht;

— de vertegenwoordiging bij de internationale instellingen en het afsluiten van verdragen blijven behoren tot de nationale bevoegdheid;

— het is anderzijds ook de bedoeling van de nationale cel de activiteiten in het buitenland van N.M.B.S. - Sabena - R.M.T. enz. te coördineren.

VRAAG

Het zelfde lid zou willen weten welk het resultaat is van de besprekingen in het overlegcomité inzake deze bevoegdheidsverdeling.

Les arrêtés royaux du 29 juin 1982 et du 21 septembre 1983 sur le cadre du personnel ne font-ils pas l'objet d'une contestation ?

REPONSE

Le Ministre répond que les arrêtés royaux du 29 juin 1982 et du 21 septembre 1983 sont en effet contestés. Le Comité de concertation a décidé, le mardi 17 janvier, de poursuivre la discussion du sujet dans un groupe de travail qui doit encore être créé.

QUESTION

Un membre se souvient qu'un des prédécesseurs du Ministre a érigé au sein du département une commission de l'énergie.

Cette commission est-elle toujours active et quelle est la suite donnée à ses rapports périodiques.

REPONSE

Le Ministre fournit l'explication suivante :

1. A l'occasion de la discussion parlementaire relative au budget du Ministère des Communications de l'année 1980, l'un de ses prédécesseurs a effectivement créé au sein du Département une commission « Energie ».

Peu après, cette commission départementale a été intégrée dans la Commission interdépartementale pour les économies d'énergie dont la création fut décidée par le C.M.C.E.S.; la Commission « Energie » devint ainsi la « Sous-Commission Transports » de la Commission interdépartementale précitée; la présidence et le Secrétariat de cette Sous-Commission restèrent entre les mains du Département.

2. Au cours des années 1980 et 1981, la Sous-Commission Transports mit au point un « programme complet d'actions en faveur des économies d'énergie et de la stabilité des approvisionnements en combustibles du secteur des transports touchant tous les aspects du transport :

- transports en commun;
- circulation routière;
- secteur routier;
- aspects fiscaux;
- véhicules électriques;
- navigation intérieure;
- promotion du transport combiné rail-route.

3. La Commission interdépartementale pour les économies d'énergie ne s'est plus réunie depuis la fin de l'année 1981; il en est de même en ce qui concerne la Sous-Commission « Transports ». Nonobstant, par le biais de plusieurs actions et décisions, le Département a mis en œuvre le programme d'action qui avait été élaboré, notamment dans les domaines suivants :

- poursuite des programmes d'investissements en faveur des transports ferroviaires (électrification) et des transports urbains (métro, pré-métro) permettant une diversification des sources d'énergie primaire;

Worden de koninklijke besluiten van 29 juni 1982 en 21 september 1983 over het personeelskader niet aangevochten ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat het inderdaad zo is. Het Overlegcomité heeft dinsdag 17 januari besloten deze zaak verder te bespreken in een nog op te richten werkgroep.

VRAAG

Een lid herinnert zich dat één van de voorgangers van de Minister bij het Departement een energielcommissie heeft ingesteld.

Is die commissie nog altijd actief en welk gevolg wordt aan haar periodieke rapporten gegeven ?

ANTWOORD

De Minister verstrekt het volgende antwoord :

1. Bij de parlementaire bespreking van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het jaar 1980 heeft één van zijn voorgangers inderdaad bij het Departement een « Energielcommissie » ingesteld.

Kort daarop werd die departementale commissie opgenomen in de Interdepartementale Commissie voor energiebesparing, tot de oprichting waarvan werd besloten door het M.C.E.C.; de « Energielcommissie » werd aldus de « Subcommissie Vervoer » van de voornoemde interdepartementale commissie; het voorzitterschap en het Secretariaat van die Subcommissie bleven aldus in handen van het Departement.

2. In de loop van de jaren 1980 en 1981 heeft de Subcommissie Vervoer een « volledig actieprogramma tot energiebesparing en stabilisering van de brandstofbevoorrading in de vervoersector » opgemaakt in verband met al de aspecten van het vervoer :

- gemeenschappelijk vervoer;
- wegverkeer;
- wegsector;
- fiscale aspecten;
- elektrische voertuigen;
- binnenvaart;
- bevordering van het gecombineerde vervoer spoor-weg.

3. De Interdepartementale Commissie voor energiebesparing is sedert eind 1981 niet meer samengekomen; hetzelfde geldt voor de Subcommissie « Vervoer ». Niettemin heeft het Departement, door middel van verscheidene handelingen en beslissingen, het opgemaakt actieprogramma ten uitvoer gelegd, inzonderheid op de volgende gebieden :

- voortzetting van het investeringsprogramma ten bate van het spoorwegvervoer (elektrificatie) en van het stadsvervoer (metro, pre-metro), waarbij een diversificatie van de primaire energiebronnen mogelijk is;

— prise d'une disposition réglementaire accordant des priorités et des facilités de circulation aux véhicules des transports en commun;

— passation d'un « contrat de consommation » avec la S.N.C.B.;

— imposition de normes en matière d'isolation des bâtiments des sociétés des transports en commun;

— participation à une étude internationale COST relative à la mise en service d'autobus bi-modes; recherche d'une solution concrète applicable au réseau de la M.I.V.G.;

— réduction de l'éclairage sur les autoroutes;

— recherches en cours pour imposer le placement de limiteur de vitesse sur certaines catégories de véhicules utilitaires (notamment ceux transportant des marchandises dangereuses);

— promotion des transports combinés rail/route par la mise en application d'un programme d'investissement (développement des infrastructures dans trois centres de transbordement; acquisition de wagons spéciaux);

— diverses études sont en cours actuellement pour développer l'usage des véhicules de transport en commun plus performant sur le plan énergétique (tramways, autobus).

QUESTION

Un membre pose la question suivante :

A l'article 12.19, au coût de fonctionnement du Cabinet 1983 est prévu un crédit supplémentaire de 7,1 millions sur un crédit de 9,1 millions. Une explication peut-elle être fournie à ce sujet ?

REPONSE

Le Ministre répond ce qui suit :

7,1 millions de crédits supplémentaires ont en effet été accordés.

Le Cabinet est réparti dans trois bâtiments dont une ancienne maison de maître. Les frais de fonctionnement, d'entretien et de consommation d'énergie sont beaucoup plus élevés dans pareil complexe qu'ils ne le sont dans un seul bâtiment moderne.

Par ailleurs, il peut affirmer qu'en cette période de crise, il s'efforce de promouvoir au maximum les relations commerciales.

La prospection nécessaire à cet effet axée sur l'étranger, ainsi que l'accueil de personnalités étrangères justifient également la majoration accordée.

Ses honorables prédécesseurs disposaient des montants suivants pour frais de fonctionnement :

En 1979 : 17 159 000 francs;

En 1980 : 21 000 000 de francs;

En 1981 : 15 200 000 francs.

L'honorable membre est sans doute suffisamment au courant de l'index et des autres éléments qui ont fait accroître les frais.

— nemen van een reglementsbeplating tot verlening van prioriteiten en verkeersfaciliteiten voor de voertuigen van het gemeenschappelijk vervoer;

— sluiting van een « verbruikscontract » met de N.M.B.S.;

— oplegging van normen inzake isolering van de gebouwen van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer;

— deelneming aan een internationale studie COST betreffende de inlegging van bi-modale autobussen; zoeken naar een concrete oplossing toepasselijk op het net van de M.I.V.G.;

— vermindering van de verlichting op de autosnelwegen;

— aan de gang zijnde onderzoeken in verband met het verplicht plaatsen van snelheidsbeperkers op sommige categorieën van bedrijfsvoertuigen (inzonderheid die welke gevaarlijke goederen vervoeren);

— bevordering van het gecombineerde spoor-wegvervoer door de tenuitvoerlegging van een investeringsprogramma (uitbreiding van de infrastructuur in drie overslagcentra; aankoop van speciale wagens);

— thans zijn verscheidene studies aan de gang voor de ontwikkeling van het gebruik van voertuigen voor het gemeenschappelijk vervoer met een beter energetisch rendement (trams, autobussen).

VRAAG

Een lid vraagt de volgende inlichting :

Op artikel 12.19, werkingskosten van het Kabinet 1983 is een bijkrediet van 7,1 miljoen op een voorzien krediet van 9,1 miljoen. Kan hierbij enige toelichting worden verstrekt ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt wat volgt :

Er werden inderdaad 7,1 miljoen bijkredieten toegekend.

Het Kabinet is verspreid over drie gebouwen, waaronder een oud herenhuis. De kosten voor de werking, het onderhoud en het energieverbruik in dergelijk complex geheel lopen veel hoger op dan in één enkel modern gebouw.

Daarbij kan hij erop wijzen dat hij in deze crisistijd alles in het werk stel om onze handelsrelaties zoveel mogelijk te bevorderen.

De daartoe vereiste prospectie in het buitenland en de ontvangst van vreemde prominenten verklaren eveneens de toegepaste verhoging.

Zijn achtbare voorgangers hadden volgende bedragen nodig als werkingskosten :

In 1979 : 17 159 000 frank;

In 1980 : 21 000 000 frank;

In 1981 : 15 200 000 frank.

De index en de andere elementen die de kosten hebben doen stijgen zijn het geachte lid waarschijnlijk wel voldoende bekend.

En outre, l'honorable membre n'ignore pas que la compétence du Ministre s'étend sur deux départements.

QUESTION

Un membre fait remarquer qu'il n'ignore pas que le Ministre a fourni des données chiffrées concernant les dépenses de son département, mais serait-il possible d'obtenir une ventilation par mode de transport des dépenses courantes (titre I) et de capital (titre II) apparaissant au budget des Communications ?

REPOSE

En réponse à cette question le Ministre fournit le tableau suivant :

Ventilation des crédits par mode de transport :

1. S.N.C.B.

	(En millions de francs)
Dépenses courantes	55 336,6
Dépenses de capital (investissements)	15 610,0
(charges emprunts)	4 932,4
Total	75 879,0

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

	(En millions de francs)
Dépenses courantes	19 945,3
Dépenses de capital (investissements)	10 748,0
(charges emprunts)	800,0
Total	31.493,3

3. a) SABENA

Dépenses courantes (intérêts sur emprunts) : 333 millions.

b) Régie des Voies aériennes

	(En millions de francs)
Dépenses courantes (frais de fonctionnement Euro-control)	420,3
Dépenses de capital (investissements)	1 729,8
Total	2 483,1

4. Navigation

	(En millions de francs)
Dépenses courantes (intérêts crédits accordés à la construction navale)	386
Dépenses de capital (investissements)	1 485
(crédits construction navale)	1 900
Total	3 671

QUESTION

Un membre constate que, comme chaque année, figurent à nouveau, aux articles 34.01 et 34.02, des crédits destinés à l'Institut Von Karman.

Ils représentent la part belge dans les frais de cet institut, qui se chiffre apparemment à 44,6 p.c.

Quel est le pourcentage d'intervention des autres partenaires; qui sont-ils et comment se compose le personnel en

Hij laat daarenboven het achtbaar lid opmerken dat zijn bevoegdheid zich uitstrekt over twee departementen.

VRAAG

Het is een lid niet onbekend dat de Minister becijferde gegevens heeft verstrekt over de uitgaven van het departement, maar hij vraagt of het mogelijk is een ventilatie te verkrijgen, per soort van vervoer, van de lopende uitgaven (titel I) en van de kapitaaluitgaven (titel II) die voorkomen in de begroting van Verkeerswezen.

ANTWOORD

Als antwoord op deze vraag verstrekt de Minister de volgende tabel :

Verdeling van de kredieten per vervoermiddel :

1. N.M.B.S.

	(In miljoenen franken)
Lopende uitgaven	55 336,6
Kapitaaluitgaven (investeringen)	15 610,0
(leninglasten)	4 932,4
Totaal	75 879,0

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

	(In miljoenen franken)
Lopende uitgaven	19 945,3
Kapitaaluitgaven (investeringen)	10 748,0
(leninglasten)	800,0
Totaal	31 493,3

3. a) SABENA

Lopende uitgaven (intresten op leningen) : 333 miljoen.

b) Regie der Luchtwegen

	(In miljoenen franken)
Lopende uitgaven (werkingskosten Eurocontrol)	420,3
Kapitaaluitgaven (investeringen)	1 729,8
Totaal	2 483,1

4. Zeewezen

	(In miljoenen franken)
Lopende uitgaven (kredietintresten verleend voor de scheepsbouw)	386
Kapitaaluitgaven (investeringen)	1 485
(kredieten scheepsbouw)	1 900
Totaal	3 671

VRAAG

Een lid ziet dat op de artikelen 34.01 en 34.02, zoals ook elk jaar, weer kredieten komen bestemd voor het Von Karmaninstituut.

Zij vertegenwoordigen het Belgisch aandeel in de kosten van dit instituut, dat blijkbaar 44,6 pct. bedraagt.

Wat is het percentage van de tussenkomst van de andere partners; wie zijn zij en hoe is het personeel samengesteld

fonction des nationalités et, pour ce qui est du personnel belge, en fonction du rôle ou de l'appartenance linguistiques.

REPONSE

Le Ministre répond comme suit :

Article 34.01. — 34,8 millions de francs belges inscrits au budget 1984.

Ventilation/Etat membre en

	En p.c.
Belgique	44,6
U.S.A.	12,5
France	12,5
R.F.A.	12,0
Pays-Bas	8,7
Italie	3,8
Norvège	1,8
Turquie	1,5
Danemark	0,31
Portugal	1,04
Luxembourg	0,14
Islande	0,07
Total	100,0

Article 34.02. — 18,5 millions de francs belges destinés à des investissements, certains frais généraux à supporter sur le plan national.

Répartition du personnel

	Belges	Etrangers
Enseignants	6	8
Personnel administratif	10	1
Personnel technique	18	1
Ouvriers	26	3
Contrôle-entretien	7	1
Total	67	14

Répartition des Belges par rôle linguistique (déjà fourni en réponse à la question parlementaire de V. Anciaux n° 137 du 28 janvier 1975).

L'Institut Von Karman est une association internationale dotée de la personnalité juridique belge. En tant que tel, il n'est pas soumis aux lois coordonnées sur l'emploi des langues en matière administrative.

Aussi, le rôle linguistique des agents occupés par cet institut n'est-il pas connu (langues officielles anglais-français).

2. S.N.C.B.

QUESTION

Un membre pose la question suivante :

En augmentant les tarifs de la S.N.C.B. les 1^{er} avril et 1^{er} octobre 1982, 1^{er} mai 1983 et 16 janvier 1984, le Ministre a mené une politique de hausse des prix très agressive.

volgens nationaliteit en wat het Belgisch personeel betreft volgens de taalrol of het taalstelsel waartoe het behoort.

ANTWOORD

Het antwoord van de Minister luidt :

Artikel 34.01. — 34,8 miljoen Belgische frank ingeschreven in de begroting 1984.

Verdeling/lidstaat

	In pct.
België	44,6
U.S.A.	12,5
Frankrijk	12,5
D.B.R.	12,0
Nederland	8,7
Italië	3,8
Noorwegen	1,8
Turkije	1,5
Denemarken	0,31
Portugal	1,04
Luxemburg	0,14
IJsland	0,07
Totaal	100,0

Artikel 34.02. — 18,5 miljoen Belgische frank voor investeringen en sommige algemene kosten op het nationaal vlak.

Verdeling personeel

	Belgen	Vreemdelingen
Lesgevers	6	8
Administratief personeel	10	1
Technisch personeel	18	1
Werklieden	26	3
Toezicht-onderhoud	7	1
Totaal	67	14

Verdeling Belgen per taalrol (reeds beantwoord op parlementaire vraag van V. Anciaux nr. 137 van 28 januari 1975).

Het Von Karmaninstituut is een internationale vereniging met Belgische rechtspersoonlijkheid. Het is als dusdanig niet onderworpen aan de gecoördineerde wetten op het gebruik van de taal in bestuurszaken.

De taalrol van de personeelsleden bij dit instituut is dan ook niet bekend (officiële talen Engels-Frans).

2. N.M.B.S.

VRAAG

Een lid stelt de volgende vraag :

Met tariefverhogingen bij de N.M.B.S. op 1 april en 1 oktober 1982, 1 mei 1983 en 16 januari 1984 heeft de Minister een wel zeer agressieve prijsstijgingspolitiek gevoerd.

Pour une distance de 100 km en 2^e classe, les hausses tarifaires totales intervenues entre le 1^{er} avril 1982 et 16 janvier 1984 s'élèvent à :

- pour les billets : 14 p.c.;
- pour les abonnements ordinaires à trajet limité : 6 p.c.;
- pour les abonnements sociaux : 26 p.c.;
- pour les abonnements scolaires : 24 p.c.

Normalement, ces tarifs ne pourraient certainement pas dépasser l'évolution des prix à la consommation.

Ceux-ci ont augmenté au cours de cette même période de 12,9 p.c. Ceci montre combien sont traitées différemment les diverses catégories de voyageurs.

Il est frappant de constater que ce sont surtout les couches les plus vulnérables de la population, à savoir les employés disposant d'un certain revenu maximum et les écoliers, qui sont le plus touchés. Ce sont précisément ces catégories de personnes qui utilisent le plus souvent les transports en commun.

Ne rebute-t-on pas ainsi des clients potentiels ?

REPONSE

A propos des hausses tarifaires, il y a lieu de noter que les tarifs voyageurs n'ont pas été adaptés en 1981. Il est donc normal qu'il y ait eu un effet de rattrapage.

Sur le plan des recettes tarifaires, on enregistre une certaine aggravation au sein de la S.N.C.B.

En 1970, par exemple, les recettes tarifaires s'élevaient en francs constants de 1982 à 1,6 franc par voyageur/km.

En 1982, elle était de 1,30 franc.

Si l'on associe à cette valeur une baisse de 10 p.c. du nombre de voyageurs-km au cours de cette même période, on peut se faire une meilleure image de l'aggravation des recettes tarifaires de la S.N.C.B.

Il convient également de noter que la hausse tarifaire du 16 janvier dernier a été assortie d'un assouplissement des conditions d'utilisation des abonnements sociaux et scolaires.

L'utilisateur peut dorénavant choisir librement sa gare de départ et d'arrivée tandis qu'un abonnement scolaire autorise désormais un nombre illimité de déplacements par jour.

Enfin, au cours de la dernière hausse tarifaire, le plafond salarial brut donnant droit à un abonnement social a été porté à 600 000 francs. Ce plafond n'avait plus été adapté depuis 1980. Même malgré cette hausse tarifaire les prix des billets « chemin de fer » restent parmi les plus bas d'Europe, comme il ressort d'ailleurs du tableau ci-après : prix d'un billet « tarif plein » pour une distance de 80 km, 2^e classe, sans supplément :

Belgique : 130 francs;

France : 168 francs;

Genomen op een afstand van 100 km in de 2e klas bedragen de totale tariefverhogingen doorgevoerd van 1 april 1982 tot 16 januari 1984 :

- voor de biljetten : 14 pct.;
- voor de gewone abonneementen met beperkte reisweg : 6 pct.;
- voor de sociale abonneementen : 26 pct.;
- voor de schoolabonneementen : 24 pct.

Normaal zouden de tarieven zeker de evolutie van de consumptieprijzen niet mogen overschrijden.

Deze steeg in dezelfde periode met 12,9 pct. Hieruit blijkt hoe verschillende categorieën van reizigers ook zeer verschillend worden behandeld.

Opvallend is dat de kwetsbaarste bevolkingslagen, te weten de bedienden met een bepaald maximuminkomen en de schoolgaande jeugd, het ergst worden getroffen. Deze bevolkingsklassen zijn de klassieke gebruikers van het openbaar vervoer.

Stoot men aldus geen potentiële gebruikers af ?

ANTWOORD

De Minister verklaart dat in verband met de tariefstijgingen, dient te worden opgemerkt dat de reizigerstarieven niet werden aangepast in 1981. Het is dus normaal dat zich een zeker inhaaleffect voorgedaan heeft.

Op dit vlak van de tariefopbrengsten, doet er zich bij de N.M.B.S. een zekere verslechtering voor.

In 1970, b.v., bedroegen de tariefopbrengsten in constante franken van 1982 per reiziger-km 1,6 frank.

In 1982, bedroegen ze 1,30 frank.

Indien men deze waarde koppelt aan een daling van 10 pct. van het aantal reizigers-km gedurende dezelfde periode, dan kan men zich een juister beeld vormen van de verslechtering van de tariefopbrengsten van de N.M.B.S.

Er dient ook opgemerkt dat de tariefverhoging van 16 januari 1984 gekoppeld werd aan een versoepeling van de gebruiksvoorwaarden voor sociale en schoolabonneementen.

De gebruiker kan voortaan zijn vertrekstation en zijn reisweg vrij kiezen en met schoolabonneementen kan voortaan een onbeperkt aantal verplaatsingen per dag worden afgelegd.

Tenslotte werd bij de laatste tariefstijging de brutoweddegrens die recht geeft op een sociaal abonnement opgetrokken tot 600 000 frank. Deze grens was niet meer aangepast sedert 1980; zelfs ondanks deze tariefstijging blijven de prijzen van de biljetten « spoor » tot de laagste van West-Europa behoren zoals hierna blijkt : prijs van een biljet volle prijs over een afstand van 50 km in 2e klasse zonder toeslag :

België : 130 frank;

Frankrijk : 168 frank;

Pays-Bas : 204 francs;
 Allemagne : 170 francs;
 Suisse : 266 francs;
 Autriche : 256 francs;
 Suède : 153 francs;
 Danemark : 132 francs.

De plus, bon nombre de Belges peuvent bénéficier d'importantes réductions. Du 1^{er} janvier 1980 au 16 janvier 1984, l'indice des prix à la consommation a augmenté de 34,5 p.c.. Pour la même période, le prix d'un billet a augmenté globalement de 27,8 p.c. et celui d'un abonnement ordinaire à itinéraire limité à 28,2 p.c.

Considérée sur cette période, la hausse tarifaire est effectivement restée en-deça de l'évolution du coût de la vie.

Il n'empêche que pour certaines catégories de voyageurs, le prix du titre de transport a augmenté davantage le 16 janvier 1984 que la moyenne de 6,6 p.c. prévue dans l'arrêté royal n° 174. Cette hausse différentielle résulte de l'harmonisation des tarifs de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V. Cette harmonisation, qui règle d'ailleurs le problème une fois pour toutes, est nécessaire si l'on veut mener une politique cohérente des transports publics.

QUESTION

Un membre stigmatise les augmentations substantielles des tarifs de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V., en particulier des abonnements. De surcroît la suppression de certaines gares et arrêts handicape sérieusement les usagers; est citée, à titre d'exemple, la gare de Welkenraedt. Par ailleurs, l'implantation de certaines entreprises dans des zonings industriels où il y a impossibilité de procéder à des raccordements ferroviaires, constitue une difficulté supplémentaire. Le prix du transport ferroviaire serait devenu trop élevé et provoquerait une préférence pour le transport routier. Par ailleurs, la S.N.C.B. serait désavantagée vis-à-vis du transport routier dans divers secteurs, telles que les prestations de personnel, les mesures de sécurité qui s'imposent de façon plus lourde et sont contrôlées bien plus sévèrement en ce qui concerne le transport routier qu'en ce qui concerne le transport ferroviaire.

REPONSE

Abordant le problème de la tarification le Ministre souligne son souci de procéder à une harmonisation des tarifs de la S.N.C.V. et de la S.N.C.B. afin d'arriver à la délivrance d'abonnements communs.

Diverses mesures ont été prises : exonération de l'obligation d'emprunter le chemin le plus court et possibilité d'utiliser les abonnements pendant le week-end, relèvement du plafond permettant la délivrance d'un abonnement social, possibilité d'interrompre l'abonnement scolaire.

Sur un autre plan, celui de la fiscalité, la déductibilité des frais de transport a été introduite.

Pour ce qui est des réductions tarifaires il faut savoir que 2 640 000 cartes environ sont délivrées dont 1 300 000

Nederland : 204 frank;
 Duitsland : 170 frank;
 Zwitserland : 266 frank;
 Oostenrijk : 256 frank;
 Zweden : 153 frank;
 Denemarken : 132 frank.

Bovendien kunnen een groot aantal Belgen belangrijke verminderingen genieten. Van 1 januari 1980 tot 16 januari 1984 is het indexcijfer der consumptieprijzen met 34,5 pct gestegen. Voor dezelfde periode is de prijs van een billet globaal met 27,8 pct. gestegen en deze van een gewoon abonnement met beperkte reisweg met 28,2 pct.

Over deze periode beschouwd is de tariefstijging wel degelijk achtergebleven op de evolutie van de kosten voor levensonderhoud.

Het is echter wel zo dat voor bepaalde categorieën reizigers op 16 januari 1984 de prijs van het vervoerbewijs meer gestegen is dan het gemiddelde van 6,6 pct. voorzien in het koninklijke besluit nr. 174. Deze differentiële stijging is te wijten aan de harmonisering van de tarieven van de N.M.B.S. en de N.M.V.B. Deze harmonisering, die het probleem trouwens eens en voor altijd regelt, is een vereiste indien men een samenhangend openbaar vervoerbeleid wil voeren.

VRAAG

Een lid stelt de aanzienlijke tariefverhogingen bij de N.M.B.S. en de N.M.V.B. aan de kaak, inzonderheid voor de abonnements. De afschaffing van bepaalde stations en stopplaatsen is voor de gebruikers daarenboven zeer nadelig; als voorbeeld haalt hij het station van Welkenraedt aan. Een bijkomend probleem is de vestiging van bepaalde bedrijven in industriezones waar geen aansluiting met het spoorweg-net mogelijk is. De kostprijs van het spoorwegvervoer zou te hoog geworden zijn en zou de voorkeur voor het wegvervoer in de hand werken. Anderzijds zou de N.M.B.S., vergeleken met het wegvervoer in bepaalde sectoren, een nadeliger positie innemen, zoals b.v. voor de prestaties van het personeel en de veiligheidsmaatregelen die veel zwaarder wegen en veel strenger gecontroleerd worden bij het wegvervoer dan bij het spoorwegvervoer.

ANTWOORD

In verband met de tarieven wijst de Minister erop dat het zijn wens is een harmonisering tot stand te brengen tussen de tarieven van de N.M.V.B. en de N.M.B.S. zodat gemeenschappelijke abonnements afgegeven kunnen worden.

Er zijn al een aantal maatregelen genomen : afschaffing van de verplichting om de kortste weg te kiezen, mogelijkheid om de abonnement tijdens het weekeinde te gebruiken, verhoging van het maximumbedrag voor de toekenning van een sociaal abonnement, mogelijkheid om een schoolabonnement te onderbreken.

Op het vlak van de fiscaliteit is de mogelijkheid ingevoerd om de vervoerkosten af te trekken.

In verband met de tariefverminderingen kan erop gewezen worden dat er ongeveer 2 640 000 kaarten worden uitge-

pour les familles nombreuses. Pas mal de réunions de travail ont été consacrées à ce problème.

En définitive il a été procédé à l'augmentation de la taxation de base, ce qui dans certains cas, spécialement sur les trajets courts, fait apparaître une augmentation globale assez plus importante, résultant du mode de calcul nouveau.

Pour ce qui est de l'amputation des services omnibus de la S.N.C.B. dans le plan de restructuration, il est nécessaire de souligner que le nombre de train/kms n'est qu'en très faible diminution mais, que la nature du trafic a changé. L'importance du trafic navetteurs n'a pas échappé au Ministre. En juin 1984, il y aura 24 000 kms/jour de trains navetteurs, soit un supplément de 2 000 kms/jour.

Par contre la suppression des arrêts devra permettre une économie d'énergie très importante et dès lors, une diminution substantielle des dépenses.

Pour ce qui est de la S.N.C.V., le maillage des tracés sera fortement amélioré. Un steering-group S.N.C.B.-S.N.C.V. pris en main et présidé par le Ministre lui-même veille à ce que le service offert soit amélioré. Une dizaine de millions de km seront ajoutés.

Des efforts sont également faits en ce qui concerne les jonctions rail-route. L'implantation des auvents est une des actions en ce sens.

En ce qui concerne le choix du mode de transport et la concurrence entre la route et le rail, les choses ne sont pas simples. Chacun sait les efforts qui sont faits au sein de la C.E.E. pour régler les problèmes poids et dimensions des véhicules. Chacun connaît aussi l'interdiction pour la S.N.C.B. de transporter en dessous du prix de revient, nul n'ignore qu'il est interdit de compenser à la S.N.C.B. pour les transports de marchandises. Les comptes de la S.N.C.B. montrent que cette dernière transporte les colis à perte. Les récentes intentions de la Régie des Postes d'augmenter le poids des colis qu'elle se propose de transporter ont provoqué les réactions et protestations de la S.N.C.B.

Par ailleurs, les transports routiers ne sont pas subventionnés.

Pour ce qui est de la navigation intérieure, chacun sait, que les transports pour compte propre échappent au tour de rôle et que ces derniers temps s'est manifestée une concurrence acharnée provenant des pays de l'Est où les salaires ne sont pas comparables avec les salaires de nos régions.

QUESTION ET REPONSE

Répondant aux préoccupations d'un membre, le Ministre souligne que, si les estimations de la rationalisation portent sur une économie de 4,4 milliards pour une dépense de 500 millions, il ne faut pas perdre de vue que les résultats ne seront obtenus que progressivement. On peut considérer qu'en 1985 l'économie sera de 2 milliards.

reikt, waarvan 1 300 000 voor de grote gezinnen. Aan die kwestie zijn al een aantal werkvergaderingen gewijd.

Ten slotte is de basisprijs verhoogd, wat in sommige gevallen, vooral op korte trajecten, tot een vrij aanzienlijke stijging heeft geleid als gevolg van de nieuwe manier van prijsberekening.

Wat betreft de inkrimping van het aantal stoptreinen van de N.M.B.S. in het herstructureringsplan, dient te worden onderstreept dat het aantal treinen per km slechts lichtjes daalt, maar dat de aard van het verkeer gewijzigd is. Het is aan de Minister zeker niet ontgaan dat het pendelaarsverkeer zeer belangrijk is. In juni 1984 zullen er per dag 24 000 km pendelaarstreinen zijn, wat een vermeerdering is met 2 000 km per dag.

Daarentegen zal de afschaffing van de stopplaatsen een aanzienlijke energiebesparing mogelijk maken en derhalve ook een aanzienlijke vermindering van de uitgaven.

Bij de N.M.V.B. zal het netwerk van de lijnen aanzienlijk worden verbeterd. Een stuurgroep N.M.B.S.-N.M.V.B., voorgezeten door de Minister zelf, ziet erop toe dat een betere service verleend zal worden. Er is voorzien in een tiental miljoen km extra.

Er wordt ook een inspanning gedaan om de verbinding spoorwegverkeer-wegverkeer te verbeteren. Het plaatsen van afdaken is een voorbeeld hiervan.

Wat betreft de keuze van het transport en de concurrentie tussen het spoor en de weg staan de zaken er niet zo eenvoudig voor. Iedereen kent de maatregelen die binnen de E.E.G. genomen worden om de problemen van het gewicht en de afmetingen van de voertuigen te regelen. Iedereen weet dat het de N.M.B.S. verboden is onder de kostprijs te vervoeren. Iedereen weet ook dat het verboden is aan de N.M.B.S. compensaties te verlenen voor het goederenvervoer. Uit de rekeningen van de N.M.B.S. blijkt dat colli met verlies vervoerd worden. Het voornemen van de Regie der Posten om het gewicht van de colli die zij transporteert, te verhogen, heeft reacties en protest veroorzaakt bij de N.M.B.S.

Anderzijds wordt het wegvervoer niet gesubsidieerd.

Wat de binnenscheepvaart betreft, weet iedereen dat het transport voor eigen rekening ontsnapt aan de beurtrol en dat er de laatste tijd een hardnekkige concurrentiestrijd gevoerd wordt door de Oosteuropese landen, waar de lonen niet vergelijkbaar zijn met die van bij ons.

VRAAG EN ANTWOORD

In antwoord op de opmerkingen van een lid, onderstreept de Minister dat, hoewel de ramingen inzake rationalisering slaan op een besparing van 4,4 miljard voor een uitgave van 500 miljoen, toch niet uit het oog mag worden verloren dat de resultaten slechts geleidelijk zullen worden verkregen. Er mag worden aangenomen dat voor 1985 de besparing 2 miljard zal bedragen.

QUESTION

Revenant sur les augmentations tarifaires récemment intervenues, deux membres estiment que certains niveaux d'augmentation atteignent 27 p.c.

REPONSE

Le Ministre répond que, en raison de ce qui a été dit auparavant concernant la partie fixe, il n'est pas exclu que sur certains trajets courts l'augmentation soit importante.

Il souligne que le problème n'est pas simple. Le nombre de catégories d'usagers bénéficiant de réduction serait d'à peu près 70; 2,6 millions de cartes de réduction seraient en circulation. Il convient de souligner que nous sommes le chemin de fer le meilleur marché d'Europe (la moitié des prix pratiqués en Suisse). Il est évident qu'en cette période de restrictions, il convenait de diminuer l'impact de toutes ces réductions. Comment procéder? On pouvait songer à l'instauration d'une carte de réduction à un prix déterminé permettant d'obtenir par la suite des billets de réduction. Ce système a été étudié, mais il présentait pas mal d'inconvénients et, en définitive n'a pas été réalisé. Autre système: relever les prix fixes sur lesquels aucune réduction n'était allouée et à partir desquels s'appliqueraient des remises. C'est ce système qui a été appliqué après de nombreuses réunions de travail et, entre autres, des entretiens avec les représentants des familles nombreuses. La conjonction des augmentations tarifaires et du relèvement du prix fixe veut que dans certains cas, pour des trajets relativement courts, la résultante fait apparaître une augmentation importante.

QUESTION

Un membre rappelle qu'en 1982, l'arrêté de pouvoirs spéciaux n° 174 a été pris en vue de régler les tarifs dans le cadre du plan d'assainissement des chemins de fer.

Jusqu'en 1988, le prix du ticket S.N.C.B. peut ainsi varier sélectivement, en liaison avec certains paramètres, et ce pour autant que l'objectif global relatif à la recette-voyageurs totale de la S.N.C.B. soit atteint.

Le Ministre pourrait-il indiquer comment le prix du ticket S.N.C.B. a évolué depuis 1980 (évolution du tarif par kilomètre, en p.c.), et quelle est l'évolution prévisible jusqu'en 1988, en liaison avec l'assainissement de la Société?

REPONSE

Le Ministre répond que l'évolution du tarif par kilomètre en p.c. depuis 1980 (billet à plein tarif) est la suivante :

- le 16 janvier 1980 : majoration de 12 p.c.;
- le 1^{er} avril 1982 : majoration de 5 p.c.;
- le 1^{er} mai 1983 : majoration de 6 p.c.;
- le 16 janvier 1984 : majoration de 5,1 p.c.

L'évolution jusqu'en 1988 est difficilement prévisible. En vertu de l'arrêté royal n° 174, les prix de titres de transport seront en moyenne affectés au courant du mois de janvier de chaque année d'un coefficient calculé par moitié sur

VRAAG

Terugkomend op de recente tariefverhogingen menen twee leden dat bepaalde vermeerderingspercentages 27 pct. bereiken.

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat het, wegens hetgeen hierboven is gezegd betreffende het vast gedeelte, niet uitgesloten is dat de vermeerdering aanzienlijk is op bepaalde korte trajecten.

De Minister onderstreept dat het probleem niet eenvoudig is. Het aantal categorieën van gebruikers die vermindering krijgen zou nagenoeg 70 bedragen; er zouden 2,6 miljoen verminderingskaarten zijn afgegeven. Er zij op gewezen dat de prijzen bij het Belgische spoor de goedkoopste van Europa zijn (de helft van de prijzen in Zwitserland). Het is duidelijk dat de weerslag van al die verminderingen in deze periode van beperkingen moest worden verminderd. Hoe te werk gaan? Men kon denken aan het invoeren van een reductiekaart tegen een welbepaalde prijs, waarmee men dan reductiebiljetten zou kunnen verkrijgen. Dat stelsel werd bestudeerd, maar er waren zoveel nadelen aan verbonden dat het per slot van rekening niet werd gekozen. Ander stelsel: de verhoging van de vaste prijzen waarop geen vermindering wordt toegekend en waarboven reducties zouden worden toegestaan. Na vele werkvergaderingen en gesprekken met de vertegenwoordigers van de grote gezinnen, werd die regeling toegepast. De tariefverhogingen samen met de verhoging van de vaste prijs hebben in bepaalde gevallen tot gevolg dat, voor betrekkelijk korte trajecten, de kosten sterk zijn verhoogd.

VRAAG

Een lid stipt aan dat in 1982 het bijzondere-machtenbesluit nr. 174 werd genomen ten einde, in het kader van het saneringsplan van de spoorwegen, de tarieven te regelen.

Tot in 1988 kan de prijs van het spoorbiljet N.M.B.S. zo selectief schommelen, volgens sommige parameters, voor zover de globale doelstelling betreffende de totale reizigersontvangsten van de N.M.B.S. bereikt is.

Kan de Minister meedelen hoe de prijs van het spoorbiljet N.M.B.S. sedert 1980 is geëvolueerd (evolutie van het kilometer-tarief, in pct.) en wat de voorzienbare evolutie is tot in 1988, gepaard met de sanering van de Maatschappij?

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat de evolutie van het kilometer-tarief in pct. sedert 1980 (biljet tegen volle prijs) eruit ziet als volgt :

- op 16 januari 1980 : verhoging met 12 pct.;
- op 1 april 1982 : verhoging met 5 pct.;
- op 1 mei 1983 : verhoging met 6 pct.;
- op 16 januari 1984 : verhoging met 5,1 pct.

De evolutie tot in 1988 kan moeilijk voorzien worden. Krachtens het koninklijk besluit nr. 174 zal in de loop van de maand januari van elk jaar op de prijzen van de vervoerbewijzen gemiddeld een coëfficiënt worden toegepast, bere-

base de l'évolution de certains coûts des entreprises de transport.

QUESTION

Un membre croit savoir que le plan de réorganisation de la S.N.C.B. est basé sur celui des N.S. (Nederlandse Spoorwegen).

La situation aux Pays-Bas ne semble cependant pas être la même que dans notre pays. Au surplus, la réalisation du plan des N.S. prévoit la multiplication du nombre de lignes, de kilomètres et de gares alors que dans notre pays, on ferme et on supprime.

Le Ministre peut-il lui fournir quelques précisions à ce propos ?

REPONSE

Le Ministre déclare que lorsque les N.S. ont lancé, en 1970, leur action « Spoorplan 70 », la situation était totalement différente de celle qui existe actuellement à la S.N.C.B.

Les N.S. durent accroître leurs possibilités de transport de quelque 30 p.c. ce qui, en voyageurs-km, ne les situaient encore qu'au même niveau que la Belgique.

En Belgique, les possibilités de transport ont toutefois été accrues au cours des dernières années, mais sans que n'augmentât le nombre de voyageurs-km, au contraire.

Le plan présentement soumis par le S.N.C.B. en tient compte et est donc clairement conçu comme un plan de réorientation qui prévoit que les possibilités de transport, prises dans leur ensemble, seront à peu près identiques, avant et après la réorganisation. Par ailleurs, il faut noter que les N.S. attirent davantage de voyageurs alors qu'ils ne disposent que de 350 gares et arrêts, alors qu'en Belgique on disposait de 800 gares et arrêts avant la réorganisation et qu'il y en aura encore quelque 550 après la réorganisation.

QUESTION

Un membre demande si l'ancien plan quinquennal de la S.N.C.B. est devenu un plan septennal.

Est-ce que cela restera ainsi ?

Quelles sont les enveloppes par année ?

REPONSE

Le Ministre répond qu'en raison des restrictions budgétaires, le plan quinquennal 1981-1985 d'investissement de la S.N.C.B. à charge du budget des Communications a en effet subi à diverses reprises des modifications fondamentales comme il ressort du tableau ci-après (p. 34).

Initialement, il n'était pas prévu que le matériel roulant serait financé par l'Etat.

L'électrification de certaines lignes était déjà fort avancée entretemps et l'on risquait de manquer de matériel de traction électrique. La S.N.C.B. n'était plus non plus disposée à continuer à financer en grande partie le matériel roulant avec ses moyens propres, surtout en raison des lourdes charges financières que cela entraînait et qui grevaient son compte d'exploitation.

kend voor de helft op basis van de evolutie van het indexcijfer van de kleinhandelsprijzen, voor de helft op basis van de evolutie van sommige kosten van de vervoerondernemingen.

VRAAG

Naar een lid meent te weten, is het reorganisatieplan van de N.M.B.S. gebaseerd op de N.S. (Nederlandse Spoorwegen).

De situatie aldaar schijnt echter niet dezelfde te zijn als in ons land. Daarenboven zouden er in Nederland meer lijnen, meer kilometers en meer stations zijn bijgekomen bij het doorvoeren van het plan van de N.S., terwijl in ons land wordt gesloten en ingekrompen.

Kan de Minister hem meer toelichting geven ?

ANTWOORD

De Minister verklaart dat toen N.S. in 1970 hun actie Spoorlaan 70 lanceerden, de toestand volkomen anders was dan die van de N.M.B.S. nu.

De N.S. dienden hun vervoeraanbod uit te breiden met zowat 30 pct. en dan boden ze per reiziger-km nog maar evenveel aan als in België.

In België werd in de laatste jaren het vervoeraanbod evenwel uitgebreid zonder dat er meer reizigers-km tot stand kwamen, zelfs integendeel.

Het nu voorliggend N.M.B.S.-plan houdt hiermee rekening en is dus duidelijk een heroriëntatieplan, waarbij het vervoeraanbod globaal genomen, voor en na reorganisatie ongeveer hetzelfde is. Verder dient opgemerkt dat N.S. meer reizigers aantrekt met slechts 350 stations en stopplaatsen, ofschoon er in België voor de reorganisatie 800 waren en er na reorganisatie nog ongeveer 550 zullen overblijven.

VRAAG

Een lid wil weten of het vroegere vijfjarenplan van de N.M.B.S. tot een zevenjarenplan werd omgewerkt.

Blijft dit nog zo ?

Wat zijn de enveloppes per jaar ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat wegens budgetaire beperkingen het vijfjarenplan 1981-1985 van de investeringen van de N.M.B.S. ten laste van de begroting van Verkeerswezen inderdaad bij verschillende gelegenheden grondig werd gewijzigd zoals blijkt uit de hierbij gevoegde tabel (blz. 34).

Oorspronkelijk was niet voorzien dat het rollend materieel door de Staat zou worden gefinancierd.

De elektrificatie van bepaalde lijnen was ondertussen reeds ver gevorderd en er dreigde een tekort te ontstaan aan elektrisch tractiematerieel. De N.M.B.S. was ook niet geneigd het rollend materieel grotendeels met eigen middelen te blijven financieren, vooral wegens de eruit voortvloeiende zware financiële lasten die op haar exploitatierekening kwamen.

Pour garantir un volume d'activité suffisant au secteur de la construction de matériel roulant, on décida d'établir un plan de secours qui prévoit un volume annuel de commandes nouvelles de matériel roulant pour un montant de ± 6 milliards de francs.

Ce montant figure dès lors aussi dans les enveloppes annuelles reprises ci après.

Crédits d'engagements destinés à la S.N.C.B.

Ten einde een voldoende activiteitsvolume te waarborgen aan de sector van de constructie van het rollend materieel werd een noodplan opgesteld waarbij een jaarlijks volume aan nieuwe bestellingen van rollend materieel ten belope van ± 6 miljard frank wordt voorzien.

Dit bedrag wordt dan ook teruggevonden in de jaarlijkse enveloppes die hierna worden gegeven.

Vastleggingskredieten bestemd voor de N.M.B.S.

Année — Jaar	Infrastructure — Infrastructuur (art. 81.41 - 81.47)	Matériel roulant — Rollend materieel (art. 81.48)	Total — Totaal
1983	6 952	6 020	12 972
1984	7 496	7 430	14 926
1985	9 279	7 550	16 829
1986	10 676	6 000	16 676

TABLEAU

Aperçu des divers plans pluriannuels relatifs aux crédits d'engagement à charge des Communications et affectés à la S.N.C.B. (en millions de francs)

TABEL

Overzicht van de diverse meerjarenplannen m.b.t. de vastleggingskredieten ten laste van Verkeerswezen en bestemd voor de N.M.B.S. (in miljoenen franken)

Intitulé du plan — Betiteling van het plan	Matériel roulant — Rollend materieel		Infrastructure — Infrastructuur		Total En millions de francs — Totaal In miljoenen franken
	En millions de francs — In miljoenen franken	En % du total — In % van totaal	En millions de francs — In miljoenen franken	En % du total — In % van totaal	
1. Plan quinquennal 1981-1985 (doc. A 301; conseil d'administration 30 novembre 1979). — Vijfjarenplan 1981-1985 (doc. A 301; raad van beheer 30 november 1979)	—	—	73 712	100	73 712
2. Plan septennal 1981-1987 (doc. A 309; comité permanent 23 avril 1982). — Zevenjarenplan 1981-1987 (doc. A 309; bestendig comité 23 april 1982)	19 059	26	54 653	74	73 712
3. Plan septennal 1981-1987 modifié (1) (doc. A 313; comité permanent 17 décembre 1982). — Gewijzigd (1) zevenjarenplan 1981-1987 (doc. A 313; bestendig comité 17 december 1982)	31 016	42	43 375	58	74 391
4. Plan triennal 1984-1986 (documents soumis à la C.O.C.) complété par les crédits d'engagement de 1983. — Driejarenplan 1984-1986 (documenten voorgelegd aan het C.O.C.) aangevuld met de vastleggingskredieten van 1983	20 980	43	27 451	57	48 431
	+ 6 020		+ 6 952		+ 12 972
	(2)		(2)		(2)
	27 000	44	34 403	56	61 403

(1) Modifié à l'occasion de l'établissement d'un plan d'urgence pour le secteur de la construction du matériel roulant et d'un plan quinquennal d'assainissement pour la S.N.C.B.

(2) Crédits d'engagement de 1983.

QUESTION

Un membre remarque que la réorganisation du service voyageurs de la S.N.C.B. implique la reprise de nombreux services par la S.N.C.V.

Comment le Ministre assure-t-il la cohérence de ces dépenses nouvelles avec le plan quinquennal d'assainissement de la S.N.C.V. ?

(1) Gewijzigd naar aanleiding van het opstellen van een noodplan voor de sector van de constructie van het rollend materieel en van een vijfjaren-saneringsplan voor de N.M.B.S.

(2) Vastleggingskredieten van 1983.

ANTWOORD

Een lid merkt op dat de reorganisatie van de reizigersdienst van de N.M.B.S. de overname impliceert van talrijke diensten door de N.M.V.B.

Hoe verzekert de Minister de samenhang van die nieuwe uitgaven met het vijfjarige saneringsplan van de N.M.V.B. ?

REPONSE

Le Ministre informe le membre que pour l'organisation des services que la S.N.C.V. assurera à la place de la S.N.C.B. dans le cadre du plan Intercity, la S.N.C.V. recevra annuellement les montants suivants :

414,2 millions pour la substitution proprement dite;

125,1 millions pour l'amélioration des correspondances bus/trains;

539,3 millions.

Cette somme, correspondant à la différence entre le coût des prestations et les recettes estimées, sera transférée du budget S.N.C.B. au budget S.N.C.V.

Pour l'année 1984 ce transfert de budget portera sur les 7/12 du montant ci-dessus vu que le plan de réorganisation entre en vigueur au début juin.

QUESTION

Un membre voudrait savoir comment, dans le cadre du plan de restructuration de la S.N.C.B. et de la suppression de certaines dessertes ferroviaires, se fera l'indispensable concertation avec la S.N.C.V. ? La mise en service d'autobus de substitution a-t-elle été prévue pour transporter les voyageurs touchés par les mesures de suppression ?

REPONSE

Le Ministre répond que toutes les décisions relatives à la suppression de dessertes ferroviaires (de lignes ou de points d'arrêt) ont été prises après concertation avec la S.N.C.V. sous l'égide de l'administration des Transports.

Au cours de la mise au point du plan de réorganisation, la S.N.C.B. a veillé à ce que la S.N.C.V. puisse suivre l'évolution du travail.

Il en a été de même lors de l'élaboration des horaires.

Depuis le 16 janvier 1984, la S.N.C.V. dispose de toutes les données lui permettant d'élaborer ses propres horaires.

Il faut aussi signaler l'existence pour chaque région d'une commission mixte S.N.C.B.-S.N.C.V. dont la mission est de préparer la coordination sur le terrain et notamment dans les gares de correspondance afin que cette coordination atteigne sa pleine efficacité dès juin 1984.

QUESTION

Un membre demande quelle est la position du Ministre à l'égard du plan de fusion S.N.C.B.-S.N.C.V., élaboré par ses prédécesseurs.

REPONSE

Le Ministre lui répond que cette option qu'avaient choisie les Ministres des Communications Spitaels et Féaux, n'a pas été retenue parce qu'il a semblé au Ministre actuel qu'elle ne constituait pas une condition « sine qua non » à l'obten-

ANTWOORD

De Minister verklaart dat, voor het organiseren van de diensten die de N.M.V.B. in het kader van het Intercity-plan in de plaats van de N.M.B.S. zal uitvoeren, de N.M.V.B. jaarlijks de volgende bedragen zal ontvangen :

414,2 miljoen voor de eigenlijke vervanging;

125,1 miljoen voor de verbetering van de aansluiting bus-sen/treinen.

539,3 miljoen.

Dit bedrag, dat overeenstemt met het verschil tussen de kosten van de prestaties en de geraamde ontvangsten, zal van de begroting N.M.B.S. naar de begroting N.M.V.B. worden overgedragen.

Voor het jaar 1984 zal die begrotingsoverdracht slaan op 7/12 van het bovenstaande bedrag, aangezien het reorganisatieplan begin juni in werking treedt.

VRAAG

Een lid wil weten hoe, in het kader van het herstructureeringsplan van de N.M.B.S. en van de opheffing van sommige spoorwegbedieningen, het onontbeerlijke overleg met de N.M.V.B. zal geschieden ? Is er voorzien in het inleggen van vervangingsautobussen voor het vervoer van de door de opheffingsmaatregelen getroffen reizigers ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat al de beslissingen betreffende de opheffing van spoorverbindingen (lijnen of stopplaatsen) werden genomen na overleg met de N.M.V.B. door bemiddeling van het bestuur van het Vervoer.

Tijdens de samenstelling van het reorganisatieplan heeft de N.M.B.S. erover gewaakt dat de N.M.V.B. de evolutie van de werkzaamheden kon volgen.

Dit was eveneens het geval bij het opmaken van de dienstregelingen.

Sedert 16 januari 1984 beschikt de N.M.V.B. over alle nodige gegevens voor de vaststelling van haar eigen dienstregeling.

Voorts wordt gewezen op het bestaan, voor elk gewest, van een Gemengde Commissie N.M.B.S.-N.M.V.B., die tot taak heeft de coördinatie ter plaatse voor te bereiden, inzonderheid in de overstapstations, opdat die coördinatie vanaf juni 1984 haar volle uitwerking zou kunnen hebben.

VRAAG

Een lid vraagt wat het standpunt van de Minister is omtrent het fusieplan N.M.B.S.-N.M.V.B.

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat die keuze welke de Ministers van Verkeerswezen Spitaels en Féaux hadden gedaan, niet in aanmerking werd genomen, omdat het de huidige Minister voorkomt dat het geen voorwaarde « sine qua non »

tion d'un meilleur service à la clientèle des deux sociétés de transport complémentaires.

Il est apparu à l'époque que les économies annoncées par la fusion (2 milliards) n'étaient pas évidentes, que la fusion entraînerait une réorganisation complète de la situation des deux sociétés portant sur une période de trois ans durant laquelle toute réforme fondamentale de l'exploitation, elle seule génératrice de réelles économies, serait exclue.

Par ailleurs, le projet de fusion semblait également rencontrer une certaine résistance au sein même du Gouvernement de l'époque.

Les projets actuels, réalisés au 3 juin 1984, permettent des économies de l'ordre de celles évoquées par le projet de fusion sans entraîner les inconvénients en résultant.

C'est ainsi qu'à partir du 3 juin 1984 :

— l'harmonisation des tarifs S.N.C.B. et S.N.C.V. permettra la généralisation de l'usage de l'abonnement combiné mixte, valable sur les deux réseaux;

— les correspondances entre bus et trains seront optimisées notamment dans les gares I.C.-I.R.;

— la desserte de certains points d'arrêt sera cédée par la S.N.C.B. à la S.N.C.V. avec le souci constant d'améliorer le service offert aussi bien en confort qu'en temps de parcours.

Le maintien de la collaboration fructueuse entre les deux sociétés est garanti pour l'avenir grâce à la constitution de commissions mixtes permanentes.

QUESTION

Remarquant qu'à partir du 3 juin 1984 entrerait en vigueur un nouvel horaire pour voyageurs, basé sur le plan de réorganisation de la S.N.C.B., un membre souhaiterait savoir quel sera l'impact de ce plan de réformes pour les usagers de la ligne 166 Bertrix-Dinant ? Des informations contradictoires circulent en effet à l'heure actuelle, en ce qui concerne les fréquences et réductions de trains sur la ligne 166, les relais supprimés et les pertes d'emploi pour le personnel des gares concernées ?

REPONSE

Le Ministre répond que la ligne 166 sera desservie à partir du 3 juin 1984 par des trains omnibus circulant entre Dinant et Libramont toutes les deux heures avec arrêts à Anseremme, Gendron, Houyet, Beauraing, Ponderôme, Vonnèche, Gedinne, Graide, Carlsbourg, Paliseul et Bertrix.

Etant donné leur trop faible fréquentation, les points d'arrêts de Wiesme, Louette-Saint-Denis, Bièvre, Merny, Offagne, Glaumont et Burhaimont seront supprimés et les localités concernées seront desservies par autobus S.N.C.V.

Les trains sont en correspondance à Dinant avec les trains de et vers Namur et à Libramont avec les trains de et vers Arlon et Bruxelles.

was voor het bereiken van een betere dienstverlening aan de cliënteel van de twee vervoermaatschappijen die elkaar aanvullen.

Indertijd is gebleken dat de aangekondigde bezuinigingen die aan de fusie zouden verbonden zijn (2 miljard), niet evident waren, dat de fusie zou leiden tot een algehele reorganisatie van de toestand van beide maatschappijen over een periode van drie jaar, gedurende welke iedere fundamentele hervorming van de exploitatie, de enige mogelijkheid tot bezuiniging, uitgesloten zou zijn.

Overigens leek het fusieproject eveneens te stuiten op een zekere weerstand vanwege de toenmalige Regering zelf.

De huidige projecten — uitvoering op 3 juni 1984 — zullen evenveel bezuinigingen mogelijk maken als die vermeld in het fusieproject, zonder de nadelen ervan tot gevolg te hebben.

Aldus zal met ingang van 3 juni 1984 :

— de harmonisatie van de tarieven N.M.B.S. en N.M.V.B. de veralgemening mogelijk maken van het gebruik van het gemengde gecombineerd abonnement, geldig op beide netten;

— de aansluiting tussen bussen en treinen worden geoptimaliseerd, met name in de stations I.C.-I.R.;

— de bediening van sommige stopplaatsen door de N.M.B.S. aan de N.M.V.B. worden afgestaan, uit constante zorg om de dienstverlening te verbeteren, zowel aan comfort als aan reisduur.

Het behoud van de vruchtbare samenwerking tussen de twee maatschappijen blijft gewaarborgd dank zij de samenstelling van vaste gemengde commissies.

VRAAG

Een lid merkt op dat met ingang van 3 juni 1984 een nieuwe dienstregeling voor reizigers in werking zou treden, gebaseerd op het reorganisatieplan van de N.M.B.S. en hij wenst te vernemen welke gevolgen dat hervormingsplan zal hebben voor de reizigers van de lijn 166 Bertrix-Dinant ? Momenteel doen immers tegenstrijdige informatie de ronde aangaande de frekwentie en de vermindering van het aantal treinen op de lijn 166, de opheffen aansluitingen en het verlies aan betrekkingen voor het personeel van de betrokken stations.

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat de lijn 166 met ingang van 3 juni 1984 zal worden bediend door stoptreinen om de twee uur tussen Dinant en Libramont, met stopplaatsen te Anseremme, Gendron, Houyet, Beauraing, Ponderôme, Vonnèche, Gedinne, Graide, Carlsbourg, Paliseul en Bertrix.

Wegens het al te geringe aantal reizigers die gebruik maken van de stopplaatsen Wiesme, Louette-Saint-Denis, Bièvre, Merny, Offagne, Glaumont en Burhaimont, zullen deze worden opgeheven en de betrokken dorpen zullen door autobussen van de N.M.V.B. worden bediend.

De treinen geven aansluiting te Dinant op de treinen van en naar Namen, en te Libramont op de treinen van en naar Aarlen en Brussel.

Deux trains de pointe sont également prévus, l'un, le matin de Bertrix à Namur (avec correspondance immédiate vers Bruxelles) et l'autre le soir à Namur vers Bertrix avec correspondance à Namur venant de Bruxelles.

D'après les dernières estimations, les pertes d'emploi prévues pour les gares concernées s'élèvent à :

a) Bertrix :

- Atelier de Traction : 13 agents;
- Poste entretien voitures : 10 agents;
- Dépôt chefs-gardes : 12 agents.

b) Gendron-Celles : 1 agent.

c) Autres gares : néant.

QUESTION

Un membre déclare que le 3 mai 1983, le conseil d'administration de la S.N.C.B. a constaté que les économies qui découlaient de la réorganisation du transport ferroviaire étaient liées à la disparition de 1 250 emplois.

En vertu du plan de restructuration, un quart à un tiers des postes de conducteurs seraient menacés de suppression ou de mutation dans les ateliers des dépôts de la S.N.C.B.

En ce qui concerne spécialement le dépôt de Marloie et Jemelle, combien d'emplois sont-ils prévus actuellement au cadre et combien sont-ils susceptibles d'être supprimés ?

Le Ministre peut-il préciser si des mesures ont été prises en vue de régler la réadaptation professionnelle des conducteurs ?

REPONSE

Le Ministre répond que le plan de réorganisation du trafic voyageurs provoque une réduction du cadre des conducteurs de 496 unités soit environ 10 p.c.

Il n'y a pas de dépôt de conducteurs à Marloie. Le cadre des conducteurs du dépôt de Jemelle sera ramené au 3 juin 1984 de 110 à 98 unités.

Le travail des conducteurs temporaires surnuméraires sera organisé de manière telle qu'ils puissent être affectés partiellement à la conduite des trains (maintien des connaissances techniques acquises) et partiellement à des tâches de maintenance dans les ateliers.

QUESTION

Un membre demande dans quelle proportion, l'application du plan de restructuration de la S.N.C.B. entraînera une diminution de l'intervention financière de l'Etat.

REPONSE

Le Ministre lui répond que les interventions financières de l'Etat pour le service des voyageurs sont fonction, d'une part, des recettes propres procurées par ce secteur, d'autre part, des charges.

Er zullen ook twee spitsverkeerstreinen rijden, de ene 's morgens van Bertrix naar Namen (met onmiddellijke aansluiting naar Brussel), de andere 's avonds van Namen naar Bertrix, met aansluiting te Namen afkomstig uit Brussel.

Volgens de jongste ramingen bedraagt het verlies aan betrekkingen voor de betrokken stations :

a) Bertrix :

- Tractiewerkplaats : 13 personeelsleden;
- Post onderhoud rijtuigen : 10 personeelsleden;
- Stelplaats hoofdwachters : 12 personeelsleden.

b) Gendron-Celles : 1 personeelslid.

c) Overige stations : nihil.

VRAAG

Een lid zegt dat de raad van beheer van de N.M.B.S. op 3 mei 1983 heeft vastgesteld dat de bezuinigingen voortvloeiende uit de reorganisatie van het spoorvervoer gepaard gingen met het verlies van 1 250 betrekkingen.

Krachtens het herstructureringsplan zou een vierde tot een derde van de posten van bestuurder bedreigd zijn met opheffing of verplaatsing naar de werkplaatsen van de N.M.B.S.-stelplaatsen.

Wat meer bepaald de stelplaatsen van Marloie en Jemelle betreft, hoeveel betrekkingen telt thans de personeelsformatie en hoeveel zouden er kunnen worden opgeheven ?

Kan de Minister preciseren of er maatregelen genomen zijn om in de professionele wederaanpassing van de bestuurders te voorzien ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat het plan tot reorganisatie van het reizigersverkeer leidt tot een vermindering van de formatie van de bestuurders met 496 eenheden, zegge met ongeveer 10 pct.

Er is geen bestuurdersdepot te Marloie. De formatie van de bestuurders voor de stelplaats te Jemelle zal op 3 juni 1984 van 110 tot 98 eenheden worden teruggebracht.

Het werk van de tijdelijk boventallige bestuurders zal zodanig worden georganiseerd, dat dezen kunnen worden tewerkgesteld deels voor de besturing van de treinen (behoud van de verworven technische kennis), deels voor onderhoudstaken in de werkplaatsen.

VRAAG

Een lid vraagt in welke mate de toepassing van het herstructureringsplan van de N.M.B.S. een vermindering van de financiële staatssuspenkomst zal meebrengen.

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat de staatssteun voor de reizigersdienst afhangt, enerzijds, van de eigen ontvangsten van die sector, anderzijds van de lasten.

Il est prévu que la réorganisation entraînera à terme une augmentation de la demande de 8 à 9 p.c., qui procurerait une recette supplémentaire estimée à 750 millions de francs par an.

En charges, la réorganisation pourrait conduire à une économie estimée entre 2,5 et 3,5 milliards de francs par an.

Il faut tenir compte d'une période de 5 à 10 ans pour réaliser ces objectifs. Toutefois une économie sur les coûts d'énergie serait déjà réalisée à partir de juin 1984 et à été incorporée dans le budget d'exploitation de la S.N.C.B. pour 1984.

Cette économie est estimée par la S.N.C.B. à 250 millions de francs pour 1984 (la réorganisation qui permet les économies ne débutant que le 3 juin 1984) et à 500 millions de francs pour les années suivantes.

QUESTION

Un membre insiste sur le fait que la réorganisation de la S.N.C.B., n'a pas été étudiée suffisamment dans un cadre cohérent. Il songe en particulier à la fusion S.N.C.B.-S.N.C.V. Les services omnibus ont été sacrifiés aux services Inter-city et Inter-régionaux.

La S.N.C.V. ne dispose pas de crédits suffisants pour faire face à la réorganisation projetée; rien ne figure au budget pour les opérations de jonction rail-route. Par ailleurs, se manifestent des déséquilibres régionaux; est citée à titre d'exemple, la ligne Ypres-Poperinge dont l'électrification se poursuit, de même que la dorsale du nord du pays, alors que pour la liaison Namur-Charleroi rien n'est fait; et les choses traînent.

REPONSE

Le Ministre explique que pour ce qui est des projets de fusion S.N.C.B.-S.N.C.V. dont il a été question, il convient de resituer le problème dans son contexte historique. A l'origine, des économies de 2 milliards avaient été avancées si la fusion se faisait. Il faut ajouter que des organisations syndicales des organismes concernés ont pris leur distance à un certain moment, lorsqu'il s'est agi de faire absorber la S.N.C.V. par la S.N.C.B. Des oppositions se sont manifestées. Par ailleurs le travail préparatoire à la fusion de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V. s'est arrêté après M. Spitaels, ancien Ministre des Communications. Un projet de loi qui avait été préparé n'a jamais été déposé.

Il est veillé d'autre part à l'équilibre des efforts consentis en matière de travaux S.N.C.B. pour le Nord et pour le Sud du pays, certes des décisions ont été prises en ce qui concerne la ligne Ypres-Poperinge; pour ce qui est des lignes La Panne-Dunkerque et Ath-Tournai-Baisieux-Lille, des négociations et des consultations sont en cours pour ce qui concerne la prise en charge des travaux d'électrification.

QUESTION

Un membre déclare qu'on applique parfois pour les commandes des normes économiques qui ne correspondent pas toujours avec les priorités.

Voorzien wordt dat de reorganisatie op termijn een toename van de vraag met 8 tot 9 pct. zal meebrengen, wat een bijkomende ontvangst zou betekenen geraamd op 750 miljoen frank per jaar.

Qua lasten zou de reorganisatie kunnen leiden tot een bezuiniging geraamd op 2,5 tot 3,5 miljard frank per jaar.

Er dient rekening gehouden te worden met een periode van 5 tot 10 jaar voor de verwezenlijking van de doelstellingen. Een bezuiniging op de energiekosten wordt evenwel reeds tegen juni 1984 verwacht en werd in de exploitatiebegroting van de N.M.B.S. voor 1984 opgenomen.

Die bezuiniging wordt voor 1984 door de N.M.B.S. geraamd op 250 miljoen frank (de reorganisatie die bezuinigingen mogelijk maakt, treedt immers pas in op 3 juni 1984) en op 500 miljoen frank voor de daaropvolgende jaren.

VRAAG

Een lid wijst nadrukkelijk op het feit dat de reorganisatie van de N.M.B.S. niet voldoende als een samenhangend geheel werd bestudeerd. Hij denkt met name aan de smelteling N.M.B.S.-N.M.V.B. De omnibusdiensten werden geofferd voor intercity en intergewestelijke lijnen.

De N.M.V.B. heeft onvoldoende kredieten om de ontworpen reorganisatie op te vangen. In de begroting komt niets voor omtrent verbindingen spoorweg-weg. Ook blijkt er gewestelijk onevenwicht te bestaan. Als voorbeeld noemt hij de lijn Ieper-Poperinge, waarvan de elektrificering wordt voortgezet, evenals de dwarslijn in het noorden van het land, terwijl voor de verbinding Namen-Charleroi niets wordt gedaan en de zaken blijven aanslepen.

ANTWOORD

In verband met de ontwerpen voor de samensmelting N.M.B.S.-N.M.V.B. legt de Minister uit dat het probleem in zijn historische context moet worden bekeken. Bij de oorsprong was sprake van 2 miljard besparingen indien de samensmelting zou plaatsvinden. Daarbij komt nog dat vakorganisaties van de betrokken instellingen op een zeker ogenblik daarvan afstand hebben genomen, wanneer sprake was van een opslorping van de N.M.V.B. door de N.M.B.S. Er bleek nogal wat tegenstand te zijn. Bovendien is het voorbereidend werk voor de samensmelting van N.M.B.S. en N.M.V.B. stopgezet na het ministerschap van de heer Spitaels, oud-minister van Verkeerswezen. Een wetsontwerp dat in voorbereiding was werd nooit ingediend.

Anderzijds werd gezorgd voor een evenwicht in de inspanningen voor N.M.B.S.-werkzaamheden voor het noorden en die voor het zuiden van het land. Er werden zeker beslissingen genomen in verband met de lijn Ieper-Poperinge. Voor de lijnen De Panne-Duinkerken en Aat-Doornik-Baisieux-Rijsel zijn onderhandelingen en raadplegingen aan de gang voor het ten laste nemen van de elektrificeringswerken.

VRAAG

Een lid vraagt : bij het plaatsen van bestellingen hanteert men soms economische normen die niet altijd stroken met de prioriteiten.

Le transport régresse.

Pourquoi commande-t-on des wagons et ne prévoit-on pas davantage de voitures à deux niveaux ?

REPONSE

Le Ministre fait la réponse suivante :

En ce qui concerne tout d'abord la question ponctuelle, il faut savoir qu'un recul du transport de marchandises ne signifie pas automatiquement que le parc de wagons — pour une bonne partie vétustes — dont dispose la S.N.C.B. offre une capacité suffisante et surtout une capacité qui répond aux besoins de la clientèle. Il existe, en effet, une demande de plus en plus grande de wagons spécialisés, qui permettent à la clientèle de faire des économies (de temps ou d'argent) sur les opérations terminales.

Une partie importante du parc-wagons de la S.N.C.B. date encore d'avant la seconde guerre mondiale.

La S.N.C.B. prévoit pour les prochaines années le retrait de près de 1 400 wagons de marchandises par an.

Ceux-ci ne seraient que partiellement remplacés par des wagons spécialisés. C'est ainsi qu'en 1983, le conseil d'administration de la S.N.C.B. a approuvé une commande de 750 wagons de grand volume.

Le schéma d'investissement et d'exploitation de la S.N.C.B. prévoit la mise en service progressive de 130 voitures à deux niveaux. En 1983, on a déjà commandé 65 de ces voitures. Comme il s'agit de matériel très spécialisé et moins confortable, destiné aux heures de pointe, il lui semble logique de faire d'abord un essai avec une première série avant de commander la deuxième.

En ce qui concerne la remarque relative aux normes économiques, le Ministre voudrait dire ceci.

La loi portant création de la S.N.C.B. prévoit certes que cette société doit être gérée selon des méthodes industrielles, mais tout en veillant à préserver les intérêts de l'économie nationale.

Cela signifie qu'en tant qu'autorité de tutelle, il se voit souvent confronté à des tâches qui relèvent davantage des attributions de son collègue de l'Emploi et du Travail mais qui, finalement, viennent grever le budget de son département. Il pense par exemple au plan de secours qui a été établi pour le secteur de la construction du matériel roulant et qui garantit chaque année à charge du budget des Communications près de 6 milliards de francs de commandes nouvelles de matériel roulant.

Pareil plan poursuit plutôt des objectifs macro-économiques, notamment :

- le maintien de l'emploi dans le secteur;
- l'acquisition de références pour notre économie nationale en vue d'améliorer sa position sur les marchés d'exportation.

Het vervoer gaat achteruit.

Waarom worden goederenwagens besteld en wordt in geen groter aantal dubbeldekkers voorzien ?

ANTWOORD

De Minister verklaart :

Eerst in verband met de punctuele vraag, een achteruitgang van het goederenvervoer betekent niet automatisch dat het bestaande, grotendeels verouderde wagenpark van de N.M.B.S. voldoende capaciteit biedt en vooral een capaciteit biedt die voldoet aan de behoeften van de cliënteel. Er is immers een steeds groter wordende vraag naar gespecialiseerde wagens die het de klant mogelijk maken te besparen (hetzij in tijd, hetzij in geld) op de terminale verrichtingen.

Een groot gedeelte van het wagenpark van de N.M.B.S. dateert nog van vóór de tweede wereldoorlog.

De N.M.B.S. voorziet gedurende de komende jaren een buitendienststelling van circa 1 400 goederenwagens per jaar.

Deze zouden slechts gedeeltelijk en dan nog door gespecialiseerde wagens worden vervangen. Zo werd in 1983 een bestelling van 750 groot-volumewagens door de raad van beheer der N.M.B.S. goedgekeurd.

Het investerings- en exploitatieschema van de N.M.B.S. voorziet in de geleidelijke ingebruikname van 130 dubbeldekkertreinen. In 1983 werd reeds een bestelling geplaatst voor 65 van deze treinen. Vermits het hier zeer gespecialiseerd en minder comfortabel spitsuur-materieel betreft, lijkt het hem logisch eerst ervaringen op te doen met een eerste reeks alvorens tot de bestelling van de tweede reeks over te gaan.

Wat de opmerking m.b.t. de economische normen betreft, wenst de Minister het volgende op te merken.

De wet tot oprichting van de N.M.B.S. bepaalt dat deze Maatschappij weliswaar moet worden beheerd volgens industriële methoden, doch mits de belangen van de nationale economie worden gevrijwaard.

Dit betekent dat hem als toezichhoudende overheid vaak taken worden toebedeeld die veeleer tot het domein van zijn collega van Tewerkstelling en Arbeid behoren, maar die uiteindelijk de begroting van zijn departement komen bezwaren. Hij denkt bijvoorbeeld aan het noodplan dat werd opgesteld voor de sector van de constructie van het rollend materieel en waarin jaarlijks ten laste van het budget van Verkeerswezen ongeveer 6 miljard frank nieuwe bestellingen aan rollend spoorwagematerieel zal worden gewaarborgd.

Met een dergelijk plan worden eerder macro-economische doeleinden nagestreefd zoals o.m. :

- het behoud van de tewerkstelling in de sector;
- het verschaffen van referenties aan onze nationale nijverheid met het oog op het verbeteren van haar positie op exportmarkten.

QUESTION

Un membre pose, au sujet de l'offre intégrée « train-bus », les questions suivantes :

- a) le plan sera-t-il opérationnel pour le 1^{er} juin 1984 ?
- b) à quelle date le plan sera-t-il rendu public ?

De quelle façon ? (média, par région, etc.).

REPONSE

Le Ministre répond comme suit :

L'offre intégrée « train-bus »

a) La nouvelle offre de transport deviendra opérationnelle le 3 juin 1984;

b) Elle sera rendue publique par une campagne de promotion et d'information qui débutera le 1^{er} mars prochain par une conférence de presse nationale.

On trouvera en annexe un document exposant les arguments de ladite campagne (voir annexe 22).

QUESTION

Le même membre constate à propos du transport public à caractère régional et local qui sera assuré par la S.N.C.B. et la S.N.C.V., que toutes sortes de mesures sont prises pour rendre ce service attrayant pour la population; c'est ainsi qu'on s'efforce d'assurer les correspondances. Prévoit-on aussi de délivrer un billet unique ?

REPONSE

Le Ministre répond qu'on s'est en effet efforcé d'harmoniser les tarifs entre la S.N.C.B. et la S.N.C.V.

Cet objectif est atteint pour les abonnements.

L'introduction du billet unique se heurte à des difficultés d'ordre pratique :

— tous les points qui sont desservis dans tout le pays par les transports publics doivent être connus du receveur, ce qui s'avère irréalisable pour un conducteur d'autobus;

— une solution consisterait à déduire du prix de la deuxième partie du parcours le montant fixe qui a déjà été payé pour la première partie.

Cela soulèvera d'ailleurs d'énormes problèmes pour la perception des recettes et leur répartition entre les deux sociétés.

Voilà pourquoi on s'est borné jusqu'à présent à l'harmonisation tarifaire des abonnements.

QUESTION

Un thème courant à l'heure actuelle est l'augmentation de capital aussi bien dans les entreprises privées que publiques.

L'une des difficultés structurelles insurmontables pour la S.N.C.B. est le manque presque total de capital de roulement

VRAAG

Een lid stelt de volgende vraag : het geïntegreerd « trein-bus »-aanbod :

- a) is het plan operationeel tegen 1 juni 1984 ?
- b) tegen welke datum wordt het plan bekendgemaakt ?

Op welke wijze ? (media, per regio, e.a.).

ANTWOORD

De Minister geeft het volgende antwoord :

Het geïntegreerd « trein-bus »-aanbod

a) Het nieuw vervoeraanbod wordt operationeel op 3 juni 1984;

b) Het zal worden bekendgemaakt door een promotie- en informatiecampaignedie op 1 maart e.k. zal starten met een nationale persconferentie (cf. bijlage 22)

In bijlage, document met de grondslagen van bovengenoemde campagne.

VRAAG

Inzake het openbaar vervoer met regionaal en lokaal karakter dat zal worden verzorgd door de N.M.B.S. en de N.M.V.B., worden tal van maatregelen genomen om deze service aan de bevolking attractief te maken; zo wordt gestreefd naar vaste aansluitingen. Zal er ook een enkel ticket worden verstrekt ?

ANTWOORD

Er werd inderdaad gestreefd naar de harmonisering van de tarieven tussen de N.M.B.S. en de N.M.V.B.

Dit doel werd bereikt voor de abonnements.

De invoering van een enkel ticket botst tegen praktische moeilijkheden :

— al de punten die over gans het land bediend worden door het openbaar vervoer, moeten door de ontvanger gekend zijn, hetgeen een onmogelijke opgave is voor een autobusbestuurder;

— een oplossing zou erin bestaan de prijs van het tweede gedeelte van het parcours het vast bedrag af te trekken dat reeds werd betaald tijdens het eerste gedeelte.

Dit brengt trouwens enorme problemen mee in verband met de inning van de ontvangsten en de verdeling ervan tussen de twee maatschappijen.

Daarom heeft men voorlopig de tariefharmonisering tot de abonnements beperkt.

VRAAG

Een lid merkt op dat overal thans kapitaalverhoging aan de orde staat zowel in particuliere als overheidsondernemingen.

Eén van de structurele onoverkomelijke moeilijkheden voor de N.M.B.S. is het nagenoeg ontbreken van enig be-

avec comme conséquence la nécessité de contracter des emprunts, le plus souvent à l'étranger, à des taux d'intérêt élevés.

Quelles sont les intentions du Ministre au sujet d'une hausse de capital à la S.N.C.B. ?

REPONSE

A propos des emprunts à contracter par la S.N.C.B., il faut signaler tout d'abord que la décision de contracter des emprunts était par le passé toujours prise par les organes de gestion de la S.N.C.B.

La décision de contracter un emprunt en devises étrangères est également prise par la S.N.C.B. Jusqu'à présent, la direction de la S.N.C.B. a toujours défendu la position que la différence favorable de l'intérêt comprenait les risques du change. Si ce n'est plus le cas, il appartient aux organes de gestion de la S.N.C.B. de revoir sa politique en la matière.

En 1983, il a déjà été accordé à la S.N.C.B. une hausse de capital de 3 milliards de francs (article budgétaire 81.52. Intervention de l'Etat en vue du rééquilibrage du financement de la S.N.C.B.).

Il va également de soi qu'une augmentation supplémentaire du capital nécessiterait des économies qui seraient beaucoup plus importantes que ce qui a déjà été réalisé jusqu'à présent.

Le problème du financement de la S.N.C.B. peut cependant être résolu de manière durable sans effort supplémentaire de l'Etat. Pareil effort n'est justifié que dans le cadre d'un rétablissement fondamental de la structure financière de la S.N.C.B. et d'une délimitation plus précise des relations financières et économiques entre l'Etat et la S.N.C.B.

QUESTION

Un membre déclare que dans sa réponse à sa question écrite n° 147 du 3 mai 1983, le Ministre a dit que « le coût de revient de l'exploitation ferroviaire actuelle de la ligne Dinan-Givet est un multiple du coût d'exploitation d'une éventuelle ligne d'autobus dans le même site. Dans ces conditions, même un bilan socio-économique valorisant certains avantages du train peut inverser le rapport. »

Le Ministre prétend cela ex cathedra, mais peut-il dire :

a) Qui a réalisé l'étude du coût socio-économique, à quelle date et sur quelle base;

b) Quel est le coût annuel global et actuel de l'exploitation ferroviaire;

c) Quel est le coût annuel global prévu pour une exploitation par bus dans le même site;

d) Quel serait le coût global pour une exploitation ferroviaire selon les mêmes fréquences que celle des bus ?

drijfskapitaal met als gevolg het noodzakelijk aangaan van leningen, meestal in het buitenland met hoge intresten.

Wat zijn de intenties van de Minister omtrent een kapitaalverhoging bij de N.M.B.S. ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat in verband met het aangaan van leningen door de N.M.B.S., eerst dient te worden opgemerkt dat de beslissing om leningen aan te gaan in het verleden altijd werd genomen door de beleidsorganen van de N.M.B.S.

De beslissing om in vreemde valuta te lenen wordt eveneens genomen door de N.M.B.S. Tot op heden heeft de directie van de N.M.B.S. altijd het standpunt verdedigd dat het gunstig intrestverschil het wisselkoersrisico compenseert. Indien dit niet meer het geval is, dan behoort het tot de taak van de beleidsorganen van de N.M.B.S. om de politiek terzake te herzien.

In 1983 werd aan de N.M.B.S. reeds een kapitaalverhoging van 3 miljard frank toegekend (begrotingsartikel 81.52 : tussenkomst van de Staat met het oog op het opnieuw in evenwicht brengen van de financiering van de N.M.B.S.).

Het spreekt ook voor zich zelf dat een bijkomende kapitaalverhoging besparingen zou vergen die veel belangrijker zijn dan wat tot nu toe werd verwezenlijkt.

Het probleem van de financiering van de N.M.B.S. kan evenwel hier op een duurzame manier opgelost worden zonder een bijkomende inspanning vanwege de Staat. Een dergelijke inspanning is slechts gerechtvaardigd in het kader van een fundamenteel herstel van de financiële structuur van de N.M.B.S. en van een duidelijker afbakening van de financiële en economische betrekkingen tussen de Staat en de N.M.B.S.

VRAAG

Een lid verklaart dat de Minister in zijn antwoord op zijn schriftelijke vraag nr. 147 van 3 mei 1983 gezegd heeft dat de kostprijs van de huidige spoorwegexploitatie van de lijn Dinant-Givet een veelvoud is van de exploitatiekosten voor een eventuele autobuslijn over hetzelfde traject. In die omstandigheden kan zelfs een sociaal-economische balans met valorisatie van sommige voordelen van de trein de verhouding doen omslaan. »

De Minister beweert dit ex cathedra, maar kan hij zeggen :

a) Wie de studie van de sociaal-economische kosten heeft uitgevoerd, op welke datum en op welke basis;

b) Wat de actuele totale jaarkosten zijn van de spoorexploitatie;

c) Wat de globale jaarkosten zijn voor een exploitatie met bussen over hetzelfde traject;

d) Wat de globale kosten zouden zijn voor een spoorwegexploitatie met dezelfde frequenties als de busexploitatie ?

REPONSE

Dans sa réponse, le Ministre explique que le plan de réorganisation élaboré fin 1982 prévoyait la suppression de route desserte ferroviaire voyageurs entre Dinant et Givet.

Cette décision se justifiait par la fréquentation trop faible enregistrée sur ce tronçon de ligne, largement inférieure à la norme de :

— 50 voyageurs montés par km;

ou de

— 1 000 voyageurs-km par kilomètre;

adoptée après études approfondies menées au cours des années 1978-1981 pour déterminer le seuil du maintien de la desserte ferroviaire.

Une vérification a été opérée fin 1982 qui consistait à comparer le coût d'une desserte ferroviaire (théorique) à coût minimale (motorvoertuig) à celui de la desserte par bus (motorvoertuig) à coût minimal (motorvoertuig) te vergelijken met die van een rencontrer valablement la demande de transport.

Les résultats de cette comparaison ont montré que la desserte ferroviaire (en ne tenant compte que des seuls coûts directs) présentait un coût (± 26 millions) supérieur au double de celui de la desserte par bus (± 12 millions). La S.N.C.B. n'a dès lors pas procédé à l'évaluation du coût de la desserte actuelle nécessairement beaucoup plus coûteuse puisque assurée par des rames tractées par locomotive Diesel.

La formule finalement retenue, suite à l'insistance du C.E.R.W. et des parlementaires de la région concernée, est mixte et a fait l'objet d'un accord avec la S.N.C.F.

Elle consiste à prolonger jusque Dinant quatre parcours S.N.C.F. de Charleville à Givet avec le matériel et le personnel de la S.N.C.F. et à prévoir un complément de desserte par bus.

Il n'est d'autre part pas possible de simuler une exploitation ferroviaire semblable à une desserte de bus.

Les contraintes techniques de la circulation des trains :

— Ligne à voie unique;

— Cantonnement du block system;

— Réutilisation des rames et locomotives dans les gares d'about;

— Etc.

ne le permettent pas.

QUESTION

Un membre souligne qu'en vue d'attirer des voyageurs, il est demandé de prévoir des parkings de transit (système parkride). On a inscrit 100 millions de francs à l'article 81.44 — amélioration confort voyageurs — du budget 1984.

Le Ministre peut-il dire quelle part en est destinée à l'aménagement d'aires de parcage et combien d'emplacements il compte pouvoir aménager avec ce montant ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat het eind 1982 opgemaakte reorganisatieplan voorzag in de opheffing van iedere spoorwegverbinding reizigers tussen Dinant en Givet.

Die beslissing was gerechtvaardigd door het al te geringe aantal reizigers op dat baanvak. Het lag immers ver beneden de norm van

— 50 instappende reizigers per kilometer;

of van

— 1 000 reizigers-km per kilometer;

aangenomen na grondige studie verricht in de loop van de jaren 1978-1981 van de drempelvaststelling voor het behoud van de spoorwegverbinding.

Eind 1982 had een verificatie plaats, die erin bestond de kosten van een (theoretische) spoorwegverbinding tegen minimale prijs (motorvoertuig) te vergelijken met die van een busbediening die op efficiënte wijze aan de vervoervraag zou kunnen beantwoorden.

Uit het resultaat van die vergelijking blijkt dat de spoorwegverbinding (rekening houdend alleen met de directe kosten ruim het dubbele (± 26 miljoen) kostte dan de verbinding met bussen (± 12 miljoen). De N.M.B.S. heeft dan ook geen raming gemaakt van de kosten van de huidige verbinding die noodzakelijk veel hoger liggen, aangezien het een verbinding betreft met door middel van diesellocomotieven getrokken stellingen.

Tenslotte werd, ingevolge het aandrigen van de C.E.R.W. en de parlementsleden van de betrokken streek, een gemengde formule in aanmerking genomen, waarover een akkoord met de S.N.C.F. is bereikt.

Zij bestaat erin vier S.N.C.F.-parcours Charleville-Givet tot Dinant te verlengen met materieel en personeel van de S.N.C.F. en te voorzien in een aanvullende verbinding met bussen.

Voorts is het onmogelijk een spoorwegexploitatie te simuleren die dezelfde zou zijn als een busverbinding.

Het kan niet wegens de technische eisen van het treinverkeer :

— Enkelsporige lijn;

— Blokstelsel;

— Wedergebruik van de stellingen en locomotieven in de eindstations;

— Enz.

VRAAG

Een lid onderstreept dat, ten einde reizigers aan te trekken er wordt gevraagd overstapparkerplaatsen te voorzien (systeem parkride). In de begroting 1984 is 100 miljoen frank voorzien op artikel 81.44 — verbetering comfort reizigers.

Kan de Minister zeggen hoeveel daarvan voorzien is voor de aanleg van parkeerplaatsen en hoeveel hij hiermee meent aan te leggen ?

REPONSE

Le Ministre répond qu'un montant de 70 millions de francs est inscrit pour 1984, à l'article 81.44 pour l'aménagement de parkings et d'emplacements pour bicyclettes. Le solde, de 30 millions de francs, est destiné notamment au chauffage électrique des aiguillages, à l'aménagement d'escaliers mécaniques et à la construction de passages souterrains.

Le programme physique élaboré par la S.N.C.B. et dont une copie figure ci-dessous, comporte un nombre de projets supérieur au nombre de projets réalisables.

Pareille procédure est courante à la S.N.C.B. étant donné qu'il arrive, en effet, que, pour une raison ou l'autre, un projet ne puisse être mis en adjudication ou approuvé en temps voulu et que, dans ce cas, la S.N.C.B. introduit un nouveau projet similaire.

QUESTION

Un membre fait également observer que la plupart des gares S.N.C.B. sont insuffisamment équipées en emplacements de parcage. Il y manque surtout des emplacements pour bicyclettes, alors que les gens utilisent couramment ce moyen de transport non polluant pour se rendre aux gares et pour rentrer chez eux au départ de celles-ci.

Quel est le montant des crédits inscrits en 1983 au dit article de la S.N.C.B. ? Quel est le montant qui fut effectivement utilisé ?

Ne pourrait-on pas sensiblement accélérer cette action en faveur d'un meilleur équipement ?

Sinon ces problèmes ne seront toujours pas résolus en l'an 2 000.

En l'occurrence, il s'agit pourtant d'investissements peu importants.

REPONSE

Le Ministre répond qu'un montant de 12 millions a été inscrit à l'article 81.44 du budget de l'Etat 1983 pour l'aménagement d'aires de parcage et d'emplacements pour vélos.

En 1983, la S.N.C.B. a introduit une série de dossiers pour un montant total de 53 millions 200 000 francs.

Une partie de ce montant, soit 10 700 000 francs a été engagée au budget 1983.

Les dossiers non engagés sont à charge du budget 1984.

Par ailleurs, plusieurs dossiers sont encore en cours de préparation.

L'aménagement d'aires de parcage et d'emplacements pour bicyclettes sera accéléré : à cet effet un montant de 70 millions a été inscrit en 1984, à l'article 81.44.

A partir de 1985 et au fur et à mesure que les études progresseront, le montant augmentera encore plus sensiblement.

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat op artikel 81.44 voor 1984 een bedrag voorzien is van 70 miljoen frank voor de aanleg van parkeerplaatsen en fietsenstallingen. Het saldo van 30 miljoen frank op dit artikel is onder meer bestemd voor de elektrische wisselverwarming, de aanleg van roltrappen en van reizigerstunnels.

Het fysisch programma dat door de N.M.B.S. werd opgesteld en waarvan kopie hieronder omvat meer projecten dan budgettair zullen kunnen worden verwezenlijkt.

Dergelijke handelwijze is gangbaar bij de N.M.B.S., daar het immers voorkomt dat om één of andere reden een project niet tijdig kan worden aanbesteed of goedgekeurd en de N.M.B.S. in voorkomend geval dan een ander gelijkaardig project indient.

VRAAG

Een lid merkt ook op dat de meeste stations van de N.M.B.S. onvoldoende met parkeerplaatsen uitgerust zijn. Vooral fietsenstallingen ontbreken, waar dit milieuvriendelijk vervoermiddel toch veel gebruikt wordt in het voor- en natransport.

Hoeveel kredieten waren er in 1983 op het desbetreffende artikel van de N.M.B.S. voorzien. Hoeveel is er effectief gebruikt ?

Kan deze actie tot betere uitrusting niet gevoelig worden versneld ?

Zoniet zijn de problemen tegen 2 000 nog niet opgelost.

Het gaat hier toch om bescheiden investeringen.

ANTWOORD

De Minister verklaart dat op het artikel 81.44 van de Rijksbegroting 1983 een bedrag van 12 miljoen ingeschreven werd voor de aanleg van parkeerplaatsen en fietsenstallingen.

In 1983 werden door de N.M.B.S. verschillende dossiers ingediend voor een totaal bedrag van 53 miljoen 200 000 frank.

Hiervan werd 10 700 000 frank vastgelegd op de begroting 1983.

De niet-vastgelegde dossiers komen ten laste van de begroting 1984.

Bovendien zijn er nog verschillende dossiers in voorbereiding.

De aanleg van parkeerplaatsen en fietsenstallingen zal worden bespoedigd : hiertoe werd in 1984 op het artikel 81.44 een bedrag voorzien van 70 miljoen.

Vanaf 1985 en naarmate de studies vorderen zal het bedrag nog weer worden verhoogd.

PROGRAMME 1984

AD.03.2. Aménagement de parkings et d'abris à vélos

1. Transferts de 1983 à 1984

PROGRAMMA 1984

AD.03.2. Aanleg parkeerplaatsen en fietsenstallingen

1. Overdrachten van 1983 naar 1984

Lieu et dénomination de l'ouvrage — Plaats en benaming van het werk	Montant en millions de francs — Bedrag in miljoenen franken	Date d'adjudication — Datum aanbesteding	Exercice 1983 — Dienstjaar 1983	
			Date d'approbation — Datum van goedkeuring	Reporté à 1984 — Overgedragen naar 1984
Mol, Geel, Saint-Trond, Bilzen, Gelrode, Diest : Aménagement d'abris à vélos. — <i>Mol, Geel, Sint-Truiden, Bilzen, Gelrode, Diest : Aanleg fietsenstallingen</i>	2,7	6.10.83	5.01.84	—
L21. Saint-Trond : Aménagement du parking, deuxième phase. — <i>Sint-Truiden : Aanleg parkeerplaatsen, tweede fase</i>	2,5	6.10.83	—	2,5
L29. Turnhout : Aménagement du parking. — <i>Turnhout : Aanleg parkeerplaatsen</i>	2,4	3.08.83	21.12.83	—
L36. Bierset : Abri à vélos. — <i>Bierset : Fietsenstalling</i>	0,2	3.10.83	5.01.84	—
L36. Fexhe : Abri à vélos. — <i>Fexhe : Fietsenstalling</i>	0,3	3.10.83	27.12.83	—
L36. Welkenraedt : Abri à vélos. — <i>Welkenraedt : Fietsenstalling</i>	0,3	20.06.83	31.10.83	—
L50. Alost : Aménagement abri à vélos. — <i>Aalst : Bouw fietsenstalling</i>	3,2	9.11.83	—	3,2
L50A. Aalter : Aménagement abri à vélos. — <i>Aalter : Bouw fietsenstalling</i>	0,7	6.07.83	—	0,7
L50A. Gand-Saint-Pierre : Agrandissement abri à vélos. — <i>Gent-Sint-Pieters : Uitbreiding fietsenstalling</i>	0,2	6.07.83	—	0,2
L52. Eeklo : Aménagement du parking de voitures. — <i>Eeklo : Aanleg parkeerplaatsen voor personenwagens</i>	1,6	6.07.83	1.12.83	—
L59. Beveren-Waas : Aménagement abri à vélos. — <i>Beveren-Waas : Bouw fietsenstalling</i>	1,2	7.09.83	—	1,2
L66. Roulers : Agrandissement abri à vélos sous le viaduc. — <i>Roeselare : Uitbreiding fietsenstalling onder de viaduct</i> . .	0,2	31.08.83	28.11.83	—
L75. Courtrai : Aménagement parking et abri à vélos (supplément). — <i>Kortrijk : Aanleg parkeerplaatsen en fietsenstalling (supplement)</i>	0,4	Suppl.	12.12.83	—
L75. Deinze : Agrandissement de l'abri à vélos. — <i>Deinze : Uitbreiden van fietsenstalling</i>	0,2	9.11.83	—	0,2
L125. Andenne : Abri à vélos. — <i>Andenne : Fietsenstalling</i> . . .	0,3	21.11.83	28.12.83	—
L78. Péruwelz : Aire de parcage (avec gare d'autobus). — <i>Péruwelz : Parkeerplein (samen met autobusstation)</i>	5,2	23.11.83	—	2,0
L83a. Avelgem : Gare d'autobus, parking. — <i>Avelgem : Autobusstation, parkeerplaatsen</i>	1,5	Exécuté par la commune Uitgevoerd door gemeente	—	1,5
L89. Audenarde : Aménagement d'un abri couvert à vélos et cyclomoteurs. — <i>Oudenaarde : Bouw van overkapte fietsen- en bromfietsenstalling</i>	2,4	31.08.83	—	2,4
L89. Zwalm : Parking + abri à vélos, suppression du passage à niveau 62 et déviation vers le passage à niveau 63. — <i>Zwalm : Parkeerplaatsen + fietsenstalling met afschaffen overweg 62 door wegomlegging naar overweg 63</i>	3,1	19.10.83	—	3,1
L94. Ath : Aménagement d'un parking (et d'une gare d'autobus). — <i>Aat : Aanleg parkeerplaatsen (samen met autobusstation)</i> .	9,0	26.10.83	—	9,0
L96. Tubize : Prolongement C.S.8 et établissement d'un parcage (supplément). — <i>Tubeke : Verlenging C.S.8 en aanleg parkeerplaatsen (supplement)</i>	10,2	Suppl.	—	10,2

Lieu et dénomination de l'ouvrage — Plaats en benaming van het werk	Montant en millions de francs — Bedrag in miljoenen franken	Date d'adjudication — Datum aanbesteding	Exercice 1983 — Dienstjaar 1983	
			Date d'approbation — Datum van goedkeuring	Reporté à 1984 — Overgedragen naar 1984
L96. Ruisbroek Leeuw-Saint-Pierre : Aménagement d'un parking et d'abris à vélos. — <i>Ruisbroek Sint-Pieters-Leeuw : Aanleg parkeerplaatsen en fietsenstallingen</i>	6,3	Suppl. à l'entrepr. Ruisbroek Suppl. aan aann. Ruisbroek 7.01.83	—	6,3
L130. Moustier : Abri à vélos. — <i>Moustier : Fietsenstalling</i>	0,5	7.01.83	27.07.83	—
L139. Ottignies : Aménagement parking. — <i>Ottignies : Aanleg parkeerplaatsen</i>	0,7	17.05.83	22.12.83	—
L162. Ciney : V.V.D.K., parking, gare d'autobus. — <i>Ciney : V.V.D.K., parkeerplaatsen, autobusstation</i>	1,1	10.08.83	22.12.83	—
Total reporté de 1983 à 1984. — <i>Totaal overgedragen van 1983 naar 1984</i>				42,5

2. Programme complémentaire

2. Aanvullend programma

Lieu et dénomination de l'ouvrage — Plaats en benaming van het werk	Montant en millions de francs — Bedragen in miljoenen franken	
	Programme fixe — Vast programma	Programme de réserve — Reserveprogramma
L15. Lierre : Agrandissement d'un parking. — <i>Lier : Uitbreiding parkeerruimte</i>	2,0	—
L35. Aarschot : Aménagement d'un parking. — <i>Aarschot : Aanleg parkeerplaatsen</i>	11,2	—
L35. Zichem : Aménagement d'un parking. — <i>Zichem : Aanleg parkeerplaatsen</i>	6,0	—
L50. Alost : Agrandissement de l'abri à vélos. — <i>Aalst : Uitbreiding fietsenstalling</i>	2,0	—
L50. Lede : Aménagement d'un abri à vélos. — <i>Lede : Bouw fietsenstalling</i>	—	0,5
L50. Wetteren : Aménagement d'un abri à vélos. — <i>Wetteren : Bouw fietsenstalling</i>	—	1,0
L50. Gand-Saint-Pierre : Aménagement de 400 à 500 emplacements de vélos à l'emplacement de la station d'essence. — <i>Gent-Sint-Pieters : Bouw stalling voor 400 à 500 fietsen op de plaats van het benzinstation</i>	2,0	—
L50A. Beernem : Aménagement d'un abri à vélos. — <i>Beernem : Bouw fietsenstalling</i>	0,3	—
L50A. Oostkamp : Aménagement d'un abri à vélos. — <i>Oostkamp : Bouw fietsenstalling</i>	—	0,3
L51B. Heist : Aménagement d'un abri à vélos. — <i>Heist : Bouw fietsenstalling</i>	—	0,2
L51B. Knokke : Aménagement d'un abri à vélos. — <i>Knokke : Bouw fietsenstalling</i>	—	0,2
L53. Termonde : Aménagement d'un parking et d'un abri à vélos (O.D.G. achevé). — <i>Den- dermonde : Bouw parkeerplaatsen en fietsenstalling (O.D.G. voltooid)</i>	14,0	—
L53. Londerzeel : Aménagement d'un parking, côté de la gare. — <i>Londerzeel : Aanleg parkeerplaatsen, kant stationsgebouw</i>	2,0	—
L57. Zele : Aménagement d'un abri à vélos. — <i>Zele : Bouw fietsenstalling</i>	—	4,0
L58. Eeklo : Construction d'un toit au-dessus de l'abri à vélos existant du côté de la cour à marchandises et aménagement d'un nouvel abri. — <i>Eeklo : Overdekken van de bestaande fietsenstalling kant goederenruimte en oprichten van een nieuwe</i>	2,1	—
L60. Asse : Aménagement d'un abri à vélos. — <i>Asse : Bouw fietsenstalling</i>	0,8	—
L60. Merchtem : Aménagement d'un abri à vélos. — <i>Merchtem : Bouw fietsenstalling</i>	0,8	—
L60. Lebbeke : Aménagement d'un abri à vélos. — <i>Lebbeke : Bouw fietsenstalling</i>	0,4	—
L73. Furnes : Aménagement de porte-vélos. — <i>Veurne : Plaatsing fietsenrekken</i>	0,5	—
L75. Waregem : Aménagement d'abris à vélos. — <i>Waregem : Bouw fietsenstallingen</i>	1,0	—
L78. Antoing : Construction d'un parking et C.S.V. — <i>Antoing : Aanleg parkeerplaatsen en C.S.V.</i>	—	14,0
L78. Blaton : Abri à vélos. — <i>Blaton : fietsenstalling</i>	0,5	—
L161. Gembloux : Abri à vélos. — <i>Gembloux : Fietsenstalling</i>	0,5	—
L161. Gembloux : Aménagement d'un parking. — <i>Gembloux : Aanleg parkeerplaatsen</i>	3,0	—

Lieu et dénomination de l'ouvrage — <i>Plaats en benaming van het werk</i>	Montant en millions de francs — <i>Bedragen in miljoenen franken</i>	
	Programme fixe — <i>Vast programma</i>	Programme de réserve — <i>Reserveprogramma</i>
L86. Renaix : Aménagement d'un parking de voitures sur une partie de la cour de marchandise + aménagement d'un abri à vélos. — <i>Ronse : Aanleg parkeerplaatsen op gedeelte van de goederenruimte + bouw fietsenstalling</i>	—	1,5
L89/90. Denderleeuw : Construction d'un toit au-dessus de l'abri à vélos. — <i>Denderleeuw : Overkappen fietsenstalling</i>	—	4,2
L108. La Louvière : Aménagement d'un parking. — <i>La Louvière : Aanleg parkeerplaatsen</i>	—	9,0
L124. Luttre : Abri à vélos. — <i>Luttre : Fietsenstalling</i>	0,5	—
L130. Jemeppe-sur-Sambre : Abri à vélos. — <i>Jemeppe-sur-Sambre : Fietsenstalling</i> . . .	0,5	—
L130. Auvelais : Abri à vélos. — <i>Auvelais : Fietsenstalling</i>	0,5	—
L140. Fleurus : Abri à vélos. — <i>Fleurus : Fietsenstalling</i>	0,5	—
L125. Huy : Aménagement d'un parking. — <i>Hoei : Aanleg parkeerplaatsen</i>	2,0	—
L130. Tamines : Abri à vélos. — <i>Tamines : Fietsenstalling</i>	—	0,8
L139. Ottignies : Construction abri à vélos. — <i>Ottignies : Aanleg fietsenstalling</i>	1,0	—
L139. Wavre : Aire de parcage. — <i>Waver : Parkeerplein</i>	—	1,0
L161. La Hulpe : Abri à vélos. — <i>Terhulpen : Fietsenstalling</i>	—	6,0
Total. — <i>Totaal</i>	53,2 + 42,5	
Totaux pour 1984. — <i>Totalen voor 1984</i>	95,7	42,7

3. Travaux à charge de l'article 81.41. — *Werken ten laste van het artikel 81.41.*

L78. Tournai : Prolongement du C.S.V. Aménagement d'abris-parapluie et de parking (adjudication février 1984). — <i>Doornik : Verlenging C.S.V. Aanleg schuilplaatsen en parkeerplaatsen (aanbesteding februari 1984)</i>	50,0	—
L89. Audenarde : Aménagement d'un parking + abri à vélos du côté de la Lindestraat. — <i>Oudenaarde : Aanleg parkeerplaatsen + fietsenstalling kant Lindestraat</i>	12,0	—
L90. Grammont : Aménagement d'un parking (et d'une gare d'autobus). — <i>Geraardsbergen : Aanleg parkeerplaatsen (samen met autobusstation)</i>	—	10,0

QUESTION

Depuis plusieurs années déjà, il est question d'aménager des aires de parcage aux abords des gares des transports publics.

Quelles sont les aires de parcage déjà aménagées ?

Quelles sont les aires de parcage en projet ?

REPONSE

Le Ministre répond en fournissant un aperçu des aires de parcage déjà existantes, et des possibilités d'extension. Cet aperçu figure en annexe. Il est ressort que, pour les gares du plan I.C. et I.R., il existe 10 076 aires de parcage dans l'enceinte des gares, 20 233 dans un rayon de 300 mètres, ainsi que 17 863 emplacements pour bicyclettes et motos (*cf.* annexe 20).

QUESTION

Un membre fait remarquer que la S.N.C.B. dispose temporairement dans l'Est du pays de main d'œuvre excédentaire qui pourrait être affectée à des travaux de voie.

Depuis plusieurs années, les travaux d'aménagement de la gare de Raeren sont programmés et non exécutés tandis que les matériaux sont à pied d'œuvre depuis quelque trois ans.

VRAAG

Sedert verscheidene jaren spreekt men reeds van het aanleggen van parkeerplaatsen aan stations voor openbaar vervoer

Welke zijn reeds gerealiseerd ?

Welke zijn gepland ?

ANTWOORD

Het antwoord van de Minister is : In bijlage een overzicht van de reeds bestaande parkeergelegenheden, alsook van de mogelijkheden tot uitbreiding ervan. Daaruit blijkt dat er, voor de stations van het I.C. en I.R.-plan, 10 076 parkeerplaatsen zijn in de stations, 20 233 in een straal van 300 m, alsmede 17 863 plaatsen voor fietsen en motorfietsen (zie bijlage 20).

VRAAG

Een lid merkt op dat de N.M.B.S. in het oosten van het land tijdelijk beschikt over excédentaire arbeidskrachten die voor spoorwerken zouden kunnen worden gebruikt.

Sedert verscheidene jaren zijn de werken voor de inrichting van het station Raeren geprogrammeerd en niet uitgevoerd, terwijl de materialen al ongeveer drie jaar ter plaatse zijn.

Le Ministre considère-t-il qu'il est judicieux, d'une part, de laisser des matériaux relativement onéreux risquer de se détériorer et, d'autre part, de ne pas utiliser du personnel actuellement peu productif à des travaux susceptibles d'améliorer le bilan de la gare considérée, principalement affectée aux transports militaires lourds, au trafic exceptionnel et aux trains touristiques.

REPONSE

Le Ministre répond que l'aménagement de la gare de Raeren reste un objectif à réaliser au cours des toutes prochaines années.

Il n'est cependant pas possible, vu les contraintes budgétaires actuelles de poursuivre les travaux entamés, la S.N.C.B. étant amenée à réserver ses moyens pour des installations de gare où se posent des problèmes plus aigus qu'à Raeren.

QUESTION

Le membre souligne en outre, que les trains militaires lourds qui constituent l'essentiel du trafic de la ligne 48, entre Raeren et Sourbrodt, doivent être scindés à Raeren puisque le mauvais état de la voie ne permet pas d'alléger ces trains.

Cela constitue un lourd handicap pour ce trafic et cela augmente très sensiblement les coûts d'acheminement.

La remise en état, maintes fois promise, n'est pas réalisée à défaut de crédits alors que des crédits semblent prévus actuellement pour l'entretien (à des fins stratégiques) du tronçon de ligne désaffecté Bullange-Losheimergraben.

Le Ministre ne pourrait-il indiquer s'il ne lui paraîtrait pas plus logique et moins dispendieux d'affecter lesdits crédits au tronçon Raeren-Sourbrodt exploité, mais en mauvais état ?

REPONSE

Le Ministre répond que des travaux d'entretien simplifiés sont exécutés assez régulièrement sur cette ligne, mais ils ne permettent pas d'assurer actuellement le passage de lourdes charges par essieu à des vitesses plus élevées.

La vitesse autorisée est de 30 km/h.

La S.N.C.B. n'a pas les moyens financiers suffisants pour procéder à des travaux plus importants.

D'autre part, il est exact qu'un visa du Ministre de la Défense nationale a été accordé à la S.N.C.B. pour un début de renouvellement des matériaux de la voie désaffectée Bullange-Losheimergraben frontière à la demande du Ministre de la Défense nationale. La S.N.C.B. n'a pas la possibilité de modifier l'affectation de ce crédit.

QUESTION

Un membre rappelle au Ministre qu'après la remise d'un document concernant la réorganisation du service des voyageurs dans la région de Welkenraedt-Eupen, le Ministre avait bien voulu se rendre aux arguments objectifs contenus dans l'adresse qui lui avait été remise.

Acht de Minister het verstandig, enerzijds, om vrij kostbare materialen zo maar te laten liggen zodat ze beschadigd kunnen worden en, anderzijds, om thans weinig productief personeel niet in te zetten voor werk dat de resultaten van dit station, dat vooral dient voor zware legertransporten, voor uitzonderlijk vervoer en voor toeristische treinen, zou kunnen verbeteren ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat het station Raeren een van de doelstellingen blijft die in de loop van de eerstvolgende jaren moeten worden verwezenlijkt.

Wegens de huidige begrotingseisen is het echter niet mogelijk de begonnen werkzaamheden voort te zetten, daar de N.M.B.S. haar middelen dient te besteden voor stationsinstallaties waar nijpender problemen rijzen dan in Raeren.

VRAAG

Een lid onderstreept bovendien dat de zware legertrainen die het overgrote deel van het verkeer van de lijn 48, tussen Raeren en Sourbrodt, vormen, in Raeren moeten worden gesplitst, aangezien de slechte staat van het spoor zich niet leent tot de verlichting van die treinen.

Dit vormt een zware hinder voor dat verkeer en verhoogt aanzienlijk de vervoerkosten.

De herstelling in goede staat, menigmaal beloofd, wordt niet uitgevoerd bij gebrek aan kredieten, dan wanneer er thans kredieten schijnen uitgetrokken te zijn voor het onderhoud (met strategische oogmerken) van het niet meer gebruikte baanvak Büllingen-Losheimergraben.

Zou de Minister kunnen meedelen of het hem niet logischer en voordeliger lijkt die kredieten te besteden voor het in bedrijf zijnde baanvak Raeren-Sourbrodt, dat echter in slechte staat is ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat op die lijn vrij regelmatig lichte onderhoudswerken worden uitgevoerd, maar zij maken het thans niet mogelijk de doorgang van zware asbelastingen met hoge snelheden te verzekeren.

De toegelaten snelheid is 30 km/u.

De N.M.B.S. beschikt niet over voldoende financiële middelen om belangrijker werken uit te voeren.

Voorts klopt het dat een visum van de Minister van Landsverdediging aan de N.M.B.S. werd verleend voor een begin van vernieuwing van de materialen van het niet meer gebruikte spoor Büllingen-Losheimergraben-grens, op aanvraag van de Minister van Landsverdediging. De N.M.B.S. heeft niet de mogelijkheid om een andere bestemming aan dat krediet te verlenen.

VRAAG

Een lid vestigt er de aandacht op dat na de afgifte van een document betreffende de reorganisatie van de reizigersdienst in de streek Welkenraedt-Eupen, de Minister zich heeft willen neerleggen bij de objectieve argumenten aangevoerd in de hem overhandigde brief.

Il appert maintenant d'après des sources dignes de foi

— que plusieurs trains internationaux feront des arrêts de service pour la douane et la gendarmerie en gare de Welkenraedt, sans que la clientèle existante puisse s'embarquer ou débarquer;

— que la S.N.C.B. envisage, après négociation avec la *Deutsche Bundesbahn* à Aix-la-Chapelle, d'assurer le service entre Welkenraedt et Aix-la-Chapelle, ligne électrifiée, au moyen de deux fois six trains constitués par des autorails diesel.

Le Ministre pourrait-il faire connaître :

— l'intérêt économique d'arrêts de trains où la clientèle existante ne peut ni s'embarquer ni débarquer;

— l'économie qui résulte d'une telle décision pour la S.N.C.B.;

— l'intérêt de ladite décision pour l'image de marque de la S.N.C.B.;

— l'économie qui résulte de la mise en route de services spéciaux au moyen de matériel particulier (autorail diesel), même largement amorti, alors que les trains de service international régulier marquent un arrêt de service ou passent par la gare frontalière de Welkenraedt, mais disposeraient du temps nécessaire pour y marquer l'arrêt;

— les raisons qui plaident en faveur d'un traitement différent entre les gares frontières d'Essen et de Welkenraedt ?

D'autre part, s'agissant de la réorganisation du trafic marchandises de la S.N.C.B., un aspect essentiel de la politique ferroviaire qui est peut-être trop souvent ignoré de l'opinion publique, le Ministre fait état d'une application partielle de ces mesures en 1983.

Il signale que 500 millions ont pu ainsi être économisés. Mais au-delà de ces économies, peut-on tirer un bilan de cette réorganisation sur le plan de l'exploitation :

— Y a-t-il eu augmentation de la demande de transport ?

— Comment cette restructuration a-t-elle été portée à la connaissance des usagers ?

— Dans quelle mesure les prestations ont-elles été améliorées ?

REPONSE

Le Ministre répond ce qui suit :

1. Service des voyageurs

Les trains internationaux n'ont de par leur nature même qu'un nombre limité d'arrêts, aussi bien sur notre réseau que sur les réseaux étrangers, et ne desservent ainsi que des centres importants. Welkenraedt ne pouvant être qualifié comme tel, les arrêts de ces trains ne sont nullement justifiées pour des besoins de desserte.

Quelques trains internationaux auront toutefois, comme par le passé, un arrêt de service pour le débarquement ou l'embarquement du personnel de la douane et de la Sûreté. Ces arrêts sont indispensables pour permettre l'organisation

Volgens geloofwaardige bronnen blijkt thans :

— dat verscheidene internationale treinen dienststoppen in het station Welkenraedt zullen houden voor de douane en de rijkswacht, zonder dat de bestaande cliënteel zal kunnen in- of uitstappen;

— dat de N.M.B.S., na onderhandelingen met de *Deutsche Bundesbahn* te Aachen, voornemens is de dienst tussen Welkenraedt en Aachen — geëlektrificeerde lijn — te verzekeren door middel van tweemaal zes treinen samengesteld uit dieselmotorrijtuigen.

Kan de Minister mij inlichtingen verstrekken over :

— het economische belang van de treinstoppen waar de bestaande cliënteel niet kan in- of uitstappen;

— de bezuiniging die uit zulke beslissing voor de N.M.B.S. voortvloeit;

— het belang van de bewuste beslissing voor het imago van de N.M.B.S.

— de bezuiniging die voortvloeit uit het inleggen van extradiensten door middel van bijzonder materieel (dieselmotorrijtuigen), zelfs grotendeels afgeschreven, dan wanneer de treinen van de vaste internationale dienst een dienststop houden in het grensstation Welkenraedt of het passeren, maar zouden beschikken over de nodige tijd om er halte te houden;

— de redenen die pleiten voor een verschillende behandeling van de grensstations Essen en Welkenraedt ?

Daar waar het bovendien gaat om de reorganisatie van het goederenverkeer van de N.M.B.S., een hoofdaspect van het spoorwegbeleid dat misschien al te vaak onbekend is bij de openbare opinie, maakt de Minister gewag van een gedeeltelijke toepassing van die maatregelen in 1983.

Hij merkt op dat alzo 500 miljoen is kunnen bezuinigd worden. Maar kan er, buiten die bezuinigingen, een balans opgemaakt worden van die reorganisatie op het gebied van de exploitatie :

— Is de vraag naar vervoer toegenomen ?

— Hoe werd die herstructurering ter kennis gebracht van de reizigers ?

— In welke mate werd de dienstverlening verbeterd ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt het volgende :

1. Reizigersdienst

De internationale treinen hebben uiteraard slechts een beperkt aantal stoppen, zowel op ons net als op de buitenlandse netten, en bedienen aldus alleen de grote centra. Daar Welkenraedt niet als dusdanig kan bestempeld worden, zijn de stoppen van de treinen geenszins gerechtvaardigd t.a.v. de bedieningsbehoeften.

Enkele internationale treinen zullen evenwel, zoals in het verleden, een dienststop houden voor het in- of uitstappen van het personeel van de douane en van de Veiligheid. Die stoppen zijn onontbeerlijk voor de organisatie van de con-

des contrôles des trains en cours de route et ne sont que temporairement accordés en fonction des nécessités de leurs services. Il n'est dès lors pas judicieux d'officialiser ces arrêts qui n'ont aucun intérêt économique et qui sont susceptibles d'être supprimés, dès que leur utilité disparaît. Ces arrêts sont de plus peu nombreux; ils se situent dans la période nocturne entre 21 h 45 et 6 h 30 et ne présentent pas d'attrait pour la clientèle locale.

Pour répondre aux souhaits exprimés par différentes autorités et organisations, il est effectivement envisagé de faire circuler 6 trains dans chaque sens entre Welkenraedt et Aix-la-Chapelle, où ils sont en correspondance avec les trains internationaux. Pour des raisons techniques et d'exploitation, ces trains ne peuvent être assurés en traction électrique.

Les gares frontières d'Essen et de Welkenraedt n'ont pas de traitement différent. A l'exception provisoire de deux trains du matin, originaires de Rotterdam et à destination de Bruxelles-Midi, les trains internationaux ne s'arrêtent en effet pas à Essen.

2. Service des marchandises

Les économies globales prévues, découlant de la réorganisation du trafic marchandises, sont de l'ordre de 550 millions de francs pour l'ensemble du réseau S.N.C.B.

Les statistiques du trafic pour l'année 1983, des mois de janvier à novembre inclus, montrent une légère hausse par rapport à l'année 1982.

Cette hausse était remarquable pour les mois d'octobre et de novembre.

Suivant les prévisions de trafic, cette tendance sera maintenue pour la demande de transport, et on peut même s'attendre à une légère hausse.

Avant leur insertion dans les rapports de réorganisation les propositions (fermeture des cours à marchandises, transfert d'activités aux cours à marchandises voisines) ont été exposées et discutées avec la clientèle. C'est seulement après enquête approfondie que ces propositions, éventuellement adaptées aux résultats des pourparlers avec la clientèle, ont été insérées dans le rapport définitif.

Les rapports ainsi rédigés ont été soumis après approbation provisoire, à l'avis des Conseils économiques régionaux.

Après réception de leur avis, les rapports, éventuellement adaptés, ont été approuvés définitivement par le conseil d'administration et mis en exécution.

Cette exécution comprend :

- l'organisation du transfert des activités de la clientèle des cours à marchandises à fermer;
- l'adaptation de l'équipement des cours à marchandises substantielles;
- l'information du personnel d'exploitation local S.N.C.B.;
- une campagne d'acquisition de nouveaux transports.

troles in de treinen onderweg en worden slechts tijdelijk toegestaan, volgens de noodwendigheden van hun diensten. Het ware dan ook niet oordeelkundig die stoppen te officialiseren, aangezien zij geen enkel economisch belang hebben en zullen worden afgeschaft zodra hun nut komt te verdwijnen. Die stoppen zijn hoe langer hoe talrijker; zij vinden plaats 's nachts tussen 21 u. 45 en 6 u. 30 en bieden geen enkel belang voor de plaatselijke clientèle.

Om tegemoet te komen aan de wens van verscheidene autoriteiten en organisaties, wordt ernstig overwogen 6 treinen in elke richting in te leggen tussen Welkenraedt en Aachen, waar zij aansluiting zullen geven op internationale treinen. Om technische en exploitatieredenen kunnen die treinen niet met elektrische tractie rijden.

De grensstations Essen en Welkenraedt worden niet op verschillende wijze behandeld. Op twee ochtendtreinen na — en het betreft hier een tijdelijke toestand — afkomstig uit Rotterdam en met bestemming Brussel-Zuid, stoppen de internationale treinen inderdaad niet te Essen.

2. Goederendienst

De geraamde globale bezuinigingen voortvloeiende uit de reorganisatie van het goederenverkeer, belopen 550 miljoen frank voor het hele N.M.B.S.-net.

De verkeersstatistieken voor het jaar 1983, van de maand januari tot en met november, wijzen op een lichte verhoging ten opzichte van het jaar 1982.

Die verhoging was aanzienlijk voor de maanden oktober en november.

Volgens de verkeersvoorzichten zal die tendens voor de vervoervraag aanhouden, en kan er zelf een lichte verhoging verwacht worden.

Alvorens in de reorganisatieverslagen te worden opgenomen, werden de voorstellen (aanschaffing van de open goederenbergplaatsen, overdracht van activiteiten naar de naburige open goederenbergplaatsen) met de clientèle besproken en uiteengezet. Pas na grondig onderzoek werden die voorstellen, na eventuele aanpassing aan het resultaat van de besprekingen met de clientèle, in het definitieve rapport opgenomen.

De aldus opgemaakte verslagen werden, na voorlopige goedkeuring, voor advies aan de Gewestelijke Economische Raden voorgelegd.

Na ontvangst van hun adviezen, werden de eventueel aangepaste verslagen definitief door de raad van beheer goedgekeurd en ten uitvoer gelegd.

Die uitvoering omvat :

- de organisatie van de overdracht van de activiteiten « clientèle » van de op te heffen open goederenbergplaatsen;
- de aanpassing van de uitrusting van de overblijvende open goederenbergplaatsen;
- de informatie van het plaatselijke exploitatiepersoneel N.M.B.S.;
- een campagne tot het verkrijgen van nieuwe vervoeropdrachten.

Les directions, chargées de l'exécution ont entamé ces actions.

Le planning avancé a toujours été suivi jusqu'à présent.

Le service à la clientèle, en ce qui concerne les gares centres et les cours à marchandises autonomes, a été amélioré par l'organisation d'une desserte journalière dans tous les cas, la sensibilisation du personnel d'exploitation local et par la mise à disposition d'un équipement standard sur toutes les cours à marchandises.

Cet équipement standard peut être complété en fonction des besoins locaux.

L'ensemble de ces mesures a un effet favorable sur le trafic marchandises. Ceci ressort essentiellement :

— du fait que la plupart de la clientèle des cours à marchandises fermées est restée fidèle à la S.N.C.B. et a transféré son activité aux cours à marchandises voisines;

— de la tendance positive de la demande de transport.

QUESTION

Un membre a appris que sur le plan international, les transports par containers ne cessent de croître. Cette évolution se manifeste-t-elle également en Belgique ?

Il voudrait savoir si le Ministre dispose de statistiques valables en ce qui concerne ce trafic, et, si possible, de lui fournir les données suivantes :

a) Le nombre de containers transportés :

1. En régime intérieur, avec un lieu d'origine et un lieu de destination situés en Belgique;

2. En transit, avec un lieu d'origine dans un pays étranger et un lieu de destination situé en Belgique et vice versa.

b) Les modalités de calcul de prix du transport en régime intérieur pour une distance type de 80 km.

REPONSE

Le Ministre répond que :

a) En 1983, la S.N.C.B. a transporté 103 489 conteneurs en trafic intérieur et 180 915 conteneurs en trafic international.

b) Les prix de transport en régime intérieur sont fixés d'après les prescriptions du « Recueil officiel des tarifs pour le transport de marchandises, » fascicule VI, tarif 13 ou tarif spécial 0902.

Le tarif 13, qui est d'application générale, prévoit une taxation du poids compte tenu de type de wagon utilisé.

Le tarif spécial 0902, qui est d'application pour le trafic entre les terminaux belges ou entre un terminal et une gare belge quelconque, prévoit un prix par kilomètre qui varie d'après le type de wagon utilisé et d'après l'état du conteneur (chargé ou vide).

De directies, die met de uitvoering waren belast, hebben acties ondernomen.

Het vastgestelde tijdschema werd tot hiertoe in acht genomen.

De dienstverlening aan de cliënteel, wat de centrumstations en de autonome open goederenbergplaatsen betreft, werd verbeterd door het organiseren van een dagelijkse bediening in ieder geval, de bewustmaking van het plaatselijke exploitatiepersoneel en de terbeschikkingstelling van een standaarduitrusting op al de open goederenbergplaatsen.

Die standaarduitrusting kan worden aangevuld volgens de plaatselijke behoeften.

Al die maatregelen samen hebben een gunstige terugslag gehad op het goederenverkeer. Dit blijkt hoofdzakelijk :

— uit het feit dat de meerderheid van de cliënteel van de open goederenbergplaatsen die zijn opgeheven, de N.M.B.S. trouw gebleven is en haar activiteit naar naburige open goederenbergplaatsen heeft verplaatst;

— uit de positieve tendens van de vervoervraag.

VRAAG

Een lid heeft vernomen dat op internationaal gebied het containervervoer alsmaar toeneemt. Is die evolutie eveneens merkbaar in België ?

Hij zou willen weten of de Minister beschikt over geldige statistieken betreffende dat verkeer en of hij, zo mogelijk, de volgende gegevens kan verstrekken :

a) Het aantal vervoerde laadkisten :

1. In binnenvoer, met een in België gelegen plaats van herkomst en plaats van bestemming;

2. In doorvoer, met een plaats van herkomst in het buitenland en een plaats van bestemming in België en vice versa.

b) De modaliteiten voor de berekening van de vervoerprijs in binnenvoer voor een type-afstand van 80 km.

ANTWOORD

De Minister antwoordt als volgt :

a) In 1983 heeft de N.M.B.S. 103 489 laadkisten in binnenvoer vervoerd en 180 915 in internationaal verkeer.

b) De prijzen van het vervoer in binnenvoer worden vastgesteld volgens de voorschriften van de « Officiële verzameling van tarieven voor het goederenvervoer » deel VI, tarief 13 of bijzonder tarief 0902.

Het tarief 13, dat algemeen van toepassing is, is voorzien in een belasting op het gewicht onder inachtneming van het gebruikte type van wagon.

In het bijzonder tarief 0902, dat van toepassing is op het verkeer tussen de Belgische terminals of tussen een terminal en het een of ander Belgische station, is voorzien in een kilometerprijs die schommelt volgens het gebruikte type van wagon en volgens de toestand van de laadkist (geladen of leeg).

QUESTION

Le même membre constate que la consommation en énergie est un paramètre important dans le coût d'exploitation des entreprises de transport. Dans le cadre d'une politique d'économie d'énergie, il conviendrait de promouvoir le recours aux modes de transport qui sont de faibles consommateurs de combustibles.

Il désire savoir si le Ministre dispose d'études sérieuses effectuées pour notre pays en ce qui concerne le transport de marchandises et quelles en sont les conclusions.

Dans l'affirmative, quelles sont les mesures qui ont été prises ou qui sont envisagées dans un proche avenir ?

REPONSE

Le Ministre répond que deux études font autorité en cette matière :

1. Une étude française éditée par le Ministère des Transports (*La Documentation française*, Paris, 1980, I.S.B.N. 2-11-00412-6) intitulée :

« Les consommations unitaires d'énergie dans les Transports » (appelée aussi « Etude Frybourg »);

2. Une étude réalisée par le « Studiecentrum voor Economisch en Sociaal Onderzoek » des Facultés universitaires Saint-Ignace à Anvers, publiée en 1980 et intitulée :

« Energiebesparingen in het goederenvervoer ».

QUESTION

Concernant la caisse des soins médicaux, un crédit de 3,5 milliards de francs est prévu.

Quel est le taux de hausse et à combien s'élève la hausse par rapport au régime général ?

REPONSE

Le Ministre répond que les crédits au profit de la Caisse des Soins médicaux se sont élevés à 3 193 millions de francs en 1983 et à 3 556 millions de francs en 1984, soit une hausse de 11,37 p.c.

A l'Inami, la hausse était de 6,75 p.c. à savoir 180 milliards de francs en 1983 et 192 milliards de francs en 1984.

Il est à noter cependant que la compensation de la S.N.C.B. a été calculée il y a un an lorsque les mesures d'économie générale qui sont entrées en vigueur le 1^{er} octobre 1983, n'étaient pas encore connues pour la sécurité sociale. Si ces mesures sont incorporées au budget de la S.N.C.B., la hausse n'est que de 7,12 p.c. Le crédit demandé est donc trop élevé mais sera probablement affecté à la régularisation des années précédentes.

QUESTION

Un membre fait observer que les principaux postes du feuillet d'ajustement de 1983 se rapportent à l'article 32.02 « Contributions de l'Etat à la Caisse des Soins médicaux de

VRAAG

Hetzelfde lid stelt vast dat het energieverbruik een belangrijke parameter is in de exploitatiekosten van de vervoerondernemingen. In het kader van een energiebesparingsbeleid zou het passen het beroep op vervoermiddelen die zwakke brandstofverbruikers zijn, te bevorderen.

Hij wil weten of de Minister voor ons land beschikt over ernstige studies over het goederenvervoer en welke de conclusies ervan zijn.

Zo ja, welke maatregelen werden genomen of worden binnen korte termijn in uitzicht gesteld ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat terzake twee studies gezaghebbend zijn :

1. Een Franse studie uitgegeven door het « Ministère des Transports » (*La Documentation française*, Paris, 1980, I.S.B.N. 2-11-00412-6) getiteld :

« Les consommations unitaires d'énergie dans les Transports » (appelée aussi « Etude Frybourg »);

2. Een studie uitgevoerd door het « Studiecentrum voor Economisch en Sociaal Onderzoek » van de Universitaire Faculteiten Sint-Ignatius te Antwerpen, uitgegeven in 1980 en getiteld :

« Energiebesparingen in het goederenvervoer ».

VRAAG

Betreffende de Kas der Geneeskundige Verzorging, stelt een lid vast dat er een krediet van 3,5 miljard frank voorzien is.

Hoeveel percent bedraagt de verhoging en welk is de verhoging tegenover het algemeen stelsel ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat de kredieten ten voordele van de Kas der Geneeskundige Verzorging bedroegen 3 193 miljoen frank in 1983 en 3 556 miljoen frank in 1984 d.w.z. een stijging van 11,37 pct.

Bij het R.I.Z.I.V. bedroeg de stijging 6,75 pct., nl. 180 miljard frank in 1983 en 192 miljard frank in 1984.

Daarbij dient echter opgemerkt dat de compensatie van de N.M.B.S. werd berekend één jaar geleden toen de algemene besparingsmaatregelen, die reeds van kracht zijn sedert 1 oktober 1983, op het vlak van de sociale zekerheid nog niet waren gekend. Indien deze maatregelen geïncorporeerd worden in het budget van de N.M.B.S. bedraagt de stijging slechts 7,12 pct. Het gevraagd krediet ligt bijgevolg te hoog maar zal waarschijnlijk aangewend worden voor regularisatie van de voorgaande jaren.

VRAAG

Een lid merkt op dat de voornaamste posten in de aanpassing van 1983 betrekking hebben op artikel 32.02 Staatsbijdragen aan de Kas der Geneeskundige Verzorging van de

la S.N.C.B. » et s'élèvent à pas moins de 785 millions pour 1983 auxquels viennent encore s'ajouter 392,4 millions pour les années précédentes.

Il s'agit presque d'une hausse de 50 p.c. par rapport aux crédits initiaux de 2 408 millions.

Comment se fait-il que le crédit initial ait été tellement sous-estimé ?

REPONSE

L'intervention de l'Etat prévue à l'article 32.02 du budget des Communications à la Caisse des Soins médicaux de la S.N.C.B. pour l'exercice 1983 était d'abord fixée à un montant de 2 408 millions de francs, alors que la S.N.C.B. avait initialement demandé une somme de 2 622 millions de francs.

Cette demande qui date de juin 1982 devait être majorée dans la même mesure que les précisions en matière de dépenses de l'I.N.A.M.I., autour duquel la Caisse des Soins médicaux s'articule d'ailleurs exactement.

Pour pouvoir clôturer l'exercice 1983 il fallait par conséquent solliciter un crédit d'ajustement de 785 millions de francs. En ce qui concerne l'exercice 1982, un montant de 2 240 millions a été inscrit au budget des Communications, alors que la S.N.C.B. avait sollicité un montant de 2 481 millions. En outre, les précisions initiales établies en mai 1981 furent très rapidement dépassées par l'évolution réelle des dépenses, comme on peut également constater dans le régime général de l'assurance-maladie.

Le crédit d'ajustement de 392 millions de francs est donc destiné à couvrir partiellement le déficit constaté de 506 millions de francs pour l'exercice 1982.

QUESTION

Un membre souligne qu'il est plutôt curieux d'avoir confié un *audit* de la S.N.C.B. à une société canadienne, concurrente de Transurb Consult.

REPONSE

Le Ministre répond en soulignant la complexité de la mise en place d'une comptabilité industrielle rendue obligatoire à la S.N.C.B.; par ailleurs, la C.E.E., préoccupée par les distorsions de concurrence, a prescrit une enquête au sujet du trafic international par voie ferrée à la Société Metra; des dix sociétés sous revue, la S.N.C.B. se place très mal, en neuvième position. Plusieurs débats ont été consacrés au sein du conseil d'administration de la S.N.C.B. à ce problème. Il a été décidé de procéder à un *audit* financier et commercial. Les qualités de sept ou huit bureaux d'études ont été examinées; une présélection de Mackenzie et Sobemaj a été faite. Sobemaj s'est associée à Canadian Pacific, cette dernière agissant en qualité de sous-traitant.

N.M.B.S. en niet minder belopen dan 785 miljoen voor 1983 plus nog eens 392,4 miljoen voor de voorgaande jaren.

Het gaat bijna om een verhoging met 50 pct. van de aanvankelijke kredieten van 2 408 miljoen.

Hoe is het mogelijk dat het aanvankelijk krediet op een dergelijke flagrante wijze werd onderschat ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat de door artikel 32.02 van de begroting van Verkeerswezen toegekende Staatstussenkomst in de Kas der Geneeskundige Verzorging van de N.M.B.S. voor het dienstjaar 1983, aanvankelijk was vastgesteld op een bedrag van 2 408 miljoen frank terwijl de oorspronkelijke vraag van de N.M.B.S. een bedrag van 2 622 miljoen frank betrof.

Deze vraag, die van juni 1982 dagtekent, diende te worden verhoogd in dezelfde mate als de uitgavenramingen van het R.I.Z.I.V., waarop de Kas der Geneeskundige Verzorging overigens nauwkeurig wordt afgestemd.

Om het dienstjaar 1983 te kunnen afsluiten, diende bijgevolg een aanpassingskrediet van 785 miljoen frank te worden aangevraagd. Wat het dienstjaar 1982 betreft, werd een bedrag van 2 240 miljoen frank ingeschreven op de begroting van Verkeerswezen, terwijl de N.M.B.S. om een bedrag van 2 481 miljoen frank had verzocht. Bovendien werden die oorspronkelijke vooruitzichten, opgesteld in mei 1981, zeer snel voorbijgestreefd door de werkelijke evolutie der uitgaven, zoals eveneens kon worden vastgesteld in het algemeen stelsel van de ziekterverzekerings.

Het aanpassingskrediet van 392 miljoen frank is dus bestemd om het vastgestelde deficit van 506 miljoen frank voor het dienstjaar 1982 gedeeltelijk aan te vullen.

VRAAG

Een lid vindt het nogal eigenaardig dat een « audit » van de N.M.B.S. werd toegekend aan een Canadese maatschappij die een concurrent is van Transurb Consult.

ANTWOORD

In zijn antwoord onderstreept de Minister de complexiteit van een industriële boekhouding die voor de N.M.B.S. noodzakelijk is geworden; bovendien heeft de E.E.G., die zich zorgen maakt over concurrentievervalsing, een enquête opgedragen aan de maatschappij Metra in verband met het internationaal spoorwegvervoer. Van de toen onderzochte maatschappijen bevindt de N.M.B.S. zich op een zeer slechte negende plaats. Verscheidene debatten werden in de boezem van de raad van beheer van de N.M.B.S. aan dit probleem gewijd : er werd besloten over te gaan tot een financiële en commerciële audit. De kwaliteiten van een zevental adviesbureaus werden onderzocht en in een preselectie werden Mackenzie en Sobemaj uitgekozen. Sobemaj is geassocieerd met Canadian Pacific, en deze laatste handelt als onderaannemer.

Transurb-Consult a été consulté, mais en raison des dispositions statutaires qui la régissent, cette société ne peut procéder à de telles études en Belgique; par ailleurs, Transurb Consult n'a aucune objection à la sous-traitance à Canadian Pacific. Le coût de l'étude est estimé à un peu plus de 39 millions; le délai est de six mois.

QUESTION

Un autre membre remarque que dans sa note introductive, le Ministre fait allusion à la mission confiée à un *audit*, chargé d'une étude approfondie de la gestion de la S.N.C.B.

Le Ministre peut-il lui faire savoir :

— si la Sobemap, chargée de cet *audit*, agira seule ou en association avec un autre consultant;

— au cas où il s'agirait d'une association, quelle est la répartition des tâches entre les consultants;

— sur le montant prévu de 40 millions, quelle part reviendra à chacun des associés ?

REPONSE

Le Ministre répond que par convention entre l'Etat belge et la Société Sobemap, cette dernière est chargée d'une étude approfondie de la gestion de la S.N.C.B.

Une clause de cette convention autorise la firme Sobemap à demander en sous-traitance le concours d'une autre société spécialisée dans le même domaine.

La firme Sobemap fera usage de cette clause et la répartition des tâches se fera environ par moitié.

QUESTION

L'article 81.46 du budget (voir page 131) prévoit de nouveaux engagements de 412 millions. Ils sont destinés aux travaux à effectuer au profit de l'agglomération bruxelloise, de Charleroi et de Gand.

Comment se fait la répartition par agglomération ?

Où en est-on avec la réalisation de la troisième voie d'une part jusqu'à Louvain, d'autre part jusqu'à Ottignies ? Quels crédits ont été affectés à chacune des deux lignes susvisées ?

Pourquoi a-t-on modifié chaque fois la justification dans les trois budgets successifs puisque dans le budget de 1982 il était question d'une troisième voie Bruxelles-Kortenberg et Bruxelles-Hoeilaart; dans le budget 1983, il était question d'une troisième voie Bruxelles-Genval, Bruxelles-Zaventem et Bruxelles-Hal alors que le budget actuel ne fait nullement mention de ces voies supplémentaires ?

REPONSE

La répartition par région du budget 1984 (S.N.C.B.) se présente comme suit :

Transurb Consult werd geraadpleegd maar door haar statuten kan die maatschappij in België dergelijke studies niet uitvoeren. Bovendien heeft Transurb Consult geen enkel bezwaar tegen de onderaanneming bij Canadian Pacific. De kost van de studie wordt geschat op iets meer dan 39 miljoen frank en de termijn bedraagt zes maanden.

VRAAG

Een ander lid merkt op dat de Minister in zijn inleidende nota gewag heeft gemaakt van de opdracht toevertrouwd aan een audit, belast met een grondig onderzoek naar het beheer van de N.M.B.S.

Kan de Minister meedelen :

— of Sobemap, die daarmee belast is, alleen dan wel in samenwerking met een andere raadgever zal handelen;

— indien het om een vereniging gaat, wat is de taakverdeling tussen de raadgevers;

— van het geraamde bedrag van 40 miljoen, welk aandeel zal aan iedere deelgenoot toekomen ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat, op basis van een overeenkomst tussen de Belgische Staat en Sobemap, deze laatste belast is met een grondig onderzoek naar het beheer van de N.M.B.S.

Bij een bepaling van die overeenkomst wordt de firma Sobemap ertoe gemachtigd voor de onderaanneming een beroep te doen op een andere op hetzelfde gebied gespecialiseerde maatschappij.

De firma Sobemap zal die bepaling invoeren en de taakverdeling zal ongeveer geschieden voor elk de helft.

VRAAG

Artikel 81.46 van de begroting (zie blz. 131) voorziet vastleggingen van 412 miljoen. Zij zijn bestemd voor werken voor de Brusselse agglomeratie, Charleroi en Gent.

Hoe is de onderverdeling per agglomeratie ?

Hoever staat het met de verwezenlijking van het derde spoor eensdeels tot Leuven, anderdeels tot Ottignies ? Welke kredieten werden aan elk van deze hogergenoemde twee lijnen reeds besteed ?

Waarom werd in de drie opeenvolgende begrotingen telkens de verantwoording gewijzigd : in de begroting 1982 was er sprake van een derde spoor Brussel-Kortenberg en Brussel-Hoeilaart; in de begroting 1983 was er sprake van een derde spoor Brussel-Genval, Brussel-Zaventem en Brussel-Halle terwijl in de huidige begroting van deze bijkomende spoorlijnen helemaal geen sprake meer is ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt wat volgt : de verdeling per regio van de begroting 1984 (N.M.B.S.) is als volgt :

	En millions de francs	En p.c.
	—	—
Flandre	3 196	44,4
Wallonie	3 341	46,4
Bruxelles	663	9,2
Total	7 200	100,0
Non localisable et matériel roulant	7 226	
Total	14 926	

L'ancienne répartition par région du crédit inscrit à l'article 81.46 fait l'objet d'une réponse distincte.

La troisième voie Bruxelles-Zaventem est en service depuis 1982. Les travaux ne se poursuivront pas au-delà de Zaventem.

Total des dépenses : 1 100 millions de francs.

Sur le tronçon Bruxelles-Quartier Léopold-Ottignies, les travaux n'ont eu lieu que sur le tronçon Quartier Léopold-Watermael en vue de compléter la troisième voie qui existe déjà sur ce tronçon depuis 1970 et de l'équiper d'une installation de signalisation moderne. Total des dépenses : 240 millions de francs.

La justification est établie en fonction des objectifs poursuivis et qui le plus souvent sont réalisés en phases successives. C'est ainsi qu'en 1983, la vitesse a été portée sur la quatrième voie Bruxelles-Hal de 120 à 140 km/h.

Les travaux sont terminés et il ne faut plus en parler. On avait l'intention de prolonger la quatrième voie Bruxelles-Zaventem jusqu'à Kortenberg et la troisième voie de Bruxelles-Quartier Léopold-Watermael, jusqu'à Hoeilaert et ensuite jusqu'à Genval. En raison des difficultés urbanistiques (refus du permis de bâtir), on a provisoirement dû retarder ces projets.

QUESTIONS

Un membre pose les questions suivantes :

A. Le document reprenant le budget du Ministère des Communications 1984 (5-XIV de 1983-1984- n° 1) reprend en page 33, article 81.41 (63), la mention :

Electrification de la ligne Eupen-Welkenraedt-Montzen

Ce même point est repris, page 127 dans le programme justificatif où il n'apparaît plus que la mention : Eupen-Welkenraedt.

1. L'électrification de Welkenraedt-Montzen n'est-elle pas prévue au programme 1984 ? Le point C du présent document reprend d'ailleurs une analyse de ce tronçon.

2. Quel est le coût de l'électrification, actuellement quasi terminée, du tronçon Welkenraedt-Eupen ?

	In miljoenen franken	In pct.
	—	—
Vlaanderen	3 196	44,4
Wallonië	3 341	46,4
Brussel	663	9,2
Totaal	7 200	100,0
Niet lokaliseerbaar en rollend materieel	7 226	
Totaal	14 926	

De onderverdeling per regio van het krediet ingeschreven onder artikel 81.46 maakt het voorwerp uit van een afzonderlijk antwoord.

Het derde spoor Brussel-Zaventem is in dienst sinds 1982. Verder dan Zaventem wordt niet gewerkt.

Totaal der uitgaven : 1 100 miljoen frank.

Op het baanvak Brussel-Leopoldswijk-Ottignies werd tot op heden alleen gewerkt op het baanvak Leopoldswijk-Watermaal, om het derde spoor dat op dit baanvak bestaat sinds 1970 te vervolledigen en uit te rusten met een moderne seinrichting, totaal van de uitgaven 240 miljoen frank.

De verantwoording wordt opgesteld in functie van de doelstellingen die nagestreefd worden, en die meestal in opeen volgende fasen uitgevoerd worden. Zo werd in 1983 de snelheid op het derde spoor Brussel-Halle van 120 tot 140 km/uur opgevoerd.

Het werk is uitgevoerd en er moet niet meer over gesproken worden. Het was de bedoeling het derde spoor Brussel-Zaventem te verlengen tot Kortenberg en het derde spoor Brussel-Leopoldswijk-Watermaal tot Hoeilaert en vervolgens tot Genval. Wegens moeilijkheden van stedenbouwkundige aard (weigering bouwvergunning), moesten die projecten verdaagd worden.

Vragen

Een lid stelt de volgende vragen :

A. Het document met de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen 1984 (5-XIV van 1983-1984- nr. 1) bevat op blz. 33, artikel 81.41 (63), de vermelding :

Elektrificatie van de lijn Eupen-Welkenraedt-Montzen

Dit zelfde punt wordt op bladzijde 127 opgenomen in het rechtvaardigingsprogramma, waarin de vermelding : Eupen-Welkenraedt niet meer voorkomt.

1. Maakt de elektrificatie van Welkenraedt-Montzen geen deel uit van het programma 1984 ? In punt 6 van dat document is immers een analyse van dat baanvak opgenomen.

2. Wat zijn de kosten van de thans bijna volttooide elektrificatie van het baanvak Welkenraedt-Eupen ?

3. Pouvez-vous fournir le détail de cette dépense, en ventilant :

- a) l'électrification proprement dite;
- b) modernisation de ligne;
- c) aménagement de la voie;
- d) aménagement d'ouvrages d'art;
- e) signalisation;
- f) télécommunication;
- g) etc.

4. Quel sera le coût définitif de l'érection du nouveau bâtiment de la gare d'Eupen ?

5. Quel est le coût des aménagements de la gare d'Eupen (quais, voies, annexes, accès, etc.) ?

6. Quelle est l'estimation actuelle des travaux d'électrification du tronçon Welkenraedt-Montzen ?

B. Un rapport du Conseil Interparlementaire Consultatif du Benelux, au sujet de la coopération en matière d'environnement fait apparaître un projet de réalisation d'une ligne ferroviaire directe reliant Hasselt à Aix-la-Chapelle, via Lanaken, Maastricht, Visé et Montzen, permettant une liaison entre Anvers et Cologne.

Ce projet fait évidemment l'objet d'une concertation interne entre les Sociétés belge, néerlandaise et allemande.

1. Existe-t-il une estimation de la dépense à engager par la S.N.C.B. pour le cas où une telle ligne serait décidée ?

2. La *Deutsche Bundesbahn* a-t-elle marqué un accord de principe au sujet de cette réalisation ?

3. Même question pour les Chemins de fer néerlandais.

C. Electrification du tronçon Montzen-Welkenraedt

En vue d'optimiser le rendement des investissements d'électrification déjà réalisés sur les lignes 37 : Liège-Aachen et 40 : Liège-Visé-Tongres-Hasselt ainsi que ceux en cours sur la ligne 24 : Visé-Montzen, l'électrification du tronçon (à voie unique) Montzen-Welkenraedt s'impose.

Ce tronçon comporte 7 kilomètres de voie. L'estimation du coût d'électrification s'élève actuellement à 7 millions au kilomètre pour une ligne à simple voie (8 millions pour une ligne à double voie). Ce qui amène l'investissement à réaliser à $7 \text{ millions} \times 7 \text{ km} = 49 \text{ millions}$.

A cela il importe de faire deux remarques.

1. Suivant des milieux bien informés de la direction de la S.N.C.B., cette estimation de 7 millions suffit amplement, le coût réel devant s'avérer inférieur !

2. Les têtes de la ligne se situant de part et d'autre, à Montzen et à Welkenraedt dans deux gares électrifiées, une partie de ce tronçon de ligne sera de toute façon équipée des deux côtés. Cette partie n'est donc plus à comptabiliser dans le coût de la ligne. A Welkenraedt, c'est déjà fait et à Montzen, cela va l'être.

3. Kunt U de omstandige opgave van die uitgave verstrekken, met inachtneming van de verdeling :

- a) eigenlijke elektrificatie;
- b) modernisering van de lijn;
- c) inrichting van het spoor;
- d) inrichting van kunstwerken;
- e) seininrichting;
- f) telecommunicatie;
- g) enz.

4. Wat zullen de definitieve kosten zijn van de oprichting van het nieuwe stationsgebouw te Eupen ?

5. Wat zijn de kosten van de inrichting van het station Eupen (perrons, sporen, bijgebouwen, toegangen, enz.) ?

6. Wat is de huidige raming van de elektrificatiewerken van het baanvak Welkenraedt-Montzen ?

B. Uit een verslag van de Interparlementaire Adviesraad Benelux over de samenwerking inzake milieubeheer, blijkt het bestaan van een ontwerp tot uitvoering van een rechtstreekse spoorlijn tussen Hasselt en Aachen, via Lanaken, Maastricht, Wezet et Montzen, waarbij inzonderheid de verbinding tussen Antwerpen en Keulen tot stand gebracht wordt.

Over dit project wordt natuurlijk overleg gepleegd tussen de Belgische, de Nederlandse en de Duitse Maatschappijen.

1. Bestaat er een raming van de door de N.M.B.S. vast te leggen uitgaven ingeval tot een dergelijke lijn besloten wordt ?

2. Heet de *Deutsche Bundesbahn* haar principieel akkoord betuigd nopens deze verwezenlijking ?

3. Dezelfde vraag voor de Nederlandse Spoorwegen.

C. Elektrificatie van het baanvak Montzen-Welkenraedt

Voor een optimaal rendement van de reeds uitgevoerde elektrificatie-investeringen op de lijn 37 : Luik-Aachen en 40 : Luik-Wezet-Hasselt, alsook die welke aan de gang zijn op de lijn 24 : Wezet-Montzen dringt de elektrificatie van het enkelsporige baanvak Montzen-Welkenraedt zich op.

Dat baanvak omvat 7 kilometer spoor. De elektrificatiekosten worden thans geraamd op 7 miljoen per kilometer voor een enkelsporige lijn (8 miljoen voor een dubbelsporige lijn), wat de vereiste investering brengt op $7 \text{ miljoen} \times 7 \text{ km} = 49 \text{ miljoen}$.

In verband hiermede rijzen twee opmerkingen :

1. Volgens goed ingelichte kringen van de directie van de N.M.B.S. volstaat die raming van 7 miljoen ruimschoots, en zouden de reële kosten lager uitvallen !

2. Daar de eindpunten van de lijn, zowel te Montzen als te Welkenraedt, in twee geëlektrificeerde stations gelegen zijn, zou een gedeelte van dat baanvak in ieder geval aan weerskanten uitgerust worden. Dat gedeelte dient dus niet te worden geboekt als kosten van de lijn. Te Welkenraedt is dat al uitgevoerd en te Montzen zal het uitgevoerd worden.

Un récent passage du « train contrôle des voies » a permis de constater l'excellent état du tronçon Montzen-Welkenraedt.

En plus, l'absence d'ouvrages d'art importants rendra encore l'opération moins coûteuse. Ce qui permet d'estimer le coût réel de l'électrification de ce tronçon à ± 35 millions. Lorsque l'on compare cette somme à celles qui ont déjà été investies de part et d'autre, il serait malheureux de ne pas établir la jonction. Cette jonction rentabiliserait le nœud ferroviaire de Montzen-Welkenraedt et permettrait de concrétiser de multiples avantages.

Il ne faut pas perdre de vue que les lignes 36/37 et 40/24 se complètent pour l'écoulement du trafic ferroviaire de et vers l'Est européen en constituant vers l'Allemagne les seules lignes valables.

Cette jonction permettrait donc un détournement approprié en cas d'obstruction de l'une ou l'autre ligne.

En clair, cela veut dire qu'en cas d'obstruction (éboulement, déraillement) sur la ligne 37 entre Liège et Welkenraedt, un détournement des trains de voyageurs internationaux serait réalisable vers Eupen via Visé, Montzen, Welkenraedt, avec un minimum de perte de temps. De plus, si l'obstruction se situait entre Liège et Pépinster ou Verviers, un service de navettes entre Welkenraedt et Verviers permettrait le rapatriement vers Verviers des voyageurs parvenus à Welkenraedt.

A remarquer aussi la liaison prévue de trains régionaux Eupen-Spa.

Cette solution serait certainement plus rentable tant au niveau du coût qu'au niveau de la régularité, que l'organisation souvent aléatoire de services d'autobus.

Il ne faut pas non plus perdre de vue que, lorsque la ligne 24 sera électrifiée jusqu'à Montzen, le dépôt de Montzen ne disposera vraisemblablement plus de suffisamment d'engins de traction Diesel (ainsi d'ailleurs que Kinkempois).

Dès lors, si l'on n'électrifie pas ce tronçon, il faudra changer d'engin moteur à Montzen, d'où perte de temps supplémentaire ou alors assurer une remorque Diesel entre Liège et Welkenraedt, d'où gaspillage. Et en tout état de cause, il y aura risque de ne pas disposer d'assez d'engins Diesel.

De même en cas d'obstruction de la ligne 24, une certaine partie du trafic marchandises (périssables, indispensables à l'économie, à certaines usines) pourrait être dévié par la ligne 37 et transiter tout de même via Montzen pour ne pas encombrer Aachen Hbf.

Egalement en cas d'obstruction entre Aix Ovest et Montzen (notamment du viaduc de Moresnet) comme ce fut le cas plusieurs fois dans le passé, l'électrification du tronçon dont question faciliterait grandement l'écoulement normal du trafic de et vers Montzen en provenance et à destination de l'Allemagne.

Uit een recent bezoek van de « treincontrole van het « spoor » is de uitstekende staat van het baanvak Montzen-Welkenraedt gebleken.

Daarenboven zal door de afwezigheid van belangrijke kunstwerken de uitvoering nog goedkoper zijn en kunnen de reële kosten van de elektrificatie van het baanvak worden geraamd op ± 35 miljoen. Vergelijkt men nu dat bedrag met die welke aan weerskanten reeds geïnvesteerd werden, ware het zonde die verbinding niet tot stand te brengen. Die verbinding zou dat spoorwegknooppunt Montzen-Welkenraedt rentabiliseren en veelvuldige voordelen bieden.

Er dient inderdaad niet uit het oog verloren te worden dat de lijn 36/37 en 40/24 elkaar aanvullen voor de afwikkeling van het spoorwegverkeer van en naar Oost-Europa en de enige goede lijnen vormen naar Duitsland.

Die verbinding zou dus een geschikte omleiding mogelijk maken in geval van obstructie op een van beide lijnen.

Kortom, in geval van obstructie (instorting, ontsporing) op de lijn 37 tussen Luik en Welkenraedt zouden de internationale reizigerstreinen kunnen worden omgelegd naar Eupen via Visé-Montzen-Welkenraedt met een minimumtijdverlies. Bovendien zou, in geval van obstructie tussen Luik en Pépinster of Verviers, een pendeldienst tussen Welkenraedt en Verviers kunnen worden ingelegd, zodat de reizigers die tot in Welkenraedt geraakt zijn, terug naar Verviers kunnen gereden worden.

Op te merken valt overigens dat voorzien is in een regionale treinverbinding Eupen-Spa.

Die oplossing zou gewis rendabeler zijn, zowel qua kosten als qua regelmatigheid, dan de vaak wisselvallige inlegging van autobusdiensten.

Verder mag niet uit het oog verloren worden dat, wanneer de lijn 24 tot Montzen zal zijn geëlektrificeerd, de stelplaats van Montzen werkelijk niet meer over voldoende dieseltractiehuizen zal beschikken (evenmin trouwens als Kinkempois).

Indien dat baanvak niet wordt geëlektrificeerd, zal te Montzen van motortuig moeten worden veranderd, vanwaar bijkomend tijdverlies, ofwel tussen Luik en Welkenraedt dienen te worden voorzien in dieselaanhangwagens, wat tot verspilling zou leiden. In elk geval bestaat het risico niet meer over voldoende dieseltuigen te beschikken.

Zo ook zou in geval van obstructie van de lijn 24 het goederenverkeer (voor bederf vatbare waren, onontbeerlijk voor de economie, voor sommige fabrieken) gedeeltelijk kunnen worden omgelegd over de lijn 37 en toch Montzen aandoen om Aachen Hbf niet te belemmeren.

In geval van obstructie tussen Aachen Oost en Montzen (inzonderheid van het viaduct van Moresnet, zoals dit in het verleden verscheidene malen het geval was) zou de elektrificatie van het betrokken baanvak eveneens de normale afwikkeling van het verkeer van en naar Montzen, afkomstig uit en met bestemming naar Duitsland grotendeels kunnen vergemakkelijken.

Un autre argument technique important vient sous-tendre ce qui précède.

La distance entre postes d'alimentation électrique est de 25 km maximum. Au-delà, se posent de gros problèmes.

La distance entre les postes de Welkenraedt et Kinkempois est de 40 km. Il apparaît dès lors qu'une panne du premier va mettre en difficulté technique les liaisons Welkenraedt-Aix et Welkenraedt-Verviers-Pepinster-Spa.

Un palliatif simple réside dans l'interconnexion pure et simple entre les postes de Montzen et Welkenraedt.

Les travaux d'interconnexion ainsi que l'électrification du tronçon Welkenraedt-Montzen ne devraient pas représenter une dépense de plus de 50 millions, ce qui représente une infime portion des investissements prévus globalement.

L'électrification de Montzen-Aachen West est réalisée du côté allemand jusqu'au tunnel de Botzelaer (Belgique).

Si, dans la foulée de ce qui précède, on envisageait d'électrifier le court tronçon entre Botzelaer et Montzen, on aurait réussi, pour un prix minime, à réaliser, à connecter le réseau ferroviaire marchandise belge au réseau ferroviaire électrifié européen.

Pouvez-vous justifier les raisons qu'aurait la S.N.C.B. ou votre cabinet de ne pas suivre ce raisonnement, bâti sur le souci de rentabiliser ce réseau au maximum pour un investissement proportionnellement minime ?

REPONSES

Ligne Eupen-Welkenraedt-Montzen

A. 1. Le plan triennal 1984-1986 des investissements S.N.C.B. à charge de l'Etat, approuvé par le Conseil d'Administration le 2 décembre 1984, prévoit de postposer à une date non définie l'électrification de la ligne de chemin de fer 39 Welkenraedt-Montzen. De ce fait, aucun travail relatif à cette électrification n'est prévu au budget 1984 des investissements à charge du Ministère des Communications.

2. Le coût global à charge du Ministère des Communications de l'électrification du tronçon Eupen-Welkenraedt de la ligne 49 s'élève à quelque 169 millions de francs.

3. Ce coût se décompose comme suit :

- Electrification proprement dite : 70 millions de francs.
- Etablissement d'une nouvelle gare à Eupen : 76 millions de francs.
- Rectification du tracé de la voie à Herbesthal : 4,5 millions de francs.
- Câble téléphonique : 4,5 millions de francs.
- Signalisation pleine voie : 10,7 millions de francs.
- Divers : 3,3 millions de francs.

Dit alles wordt nog gestaafd door een ander technisch argument.

De afstand tussen elektrische voedingsposten bedraagt ten hoogste 25 km. Over een grotere afstand rijzen ernstige problemen.

De afstand tussen de posten Welkenraedt en Kinkempois bedraagt 40 km. Het is dan ook duidelijk dat een defect van de eerstgenoemde post de verbindingen Welkenraedt-Aachen en Welkenraedt-Verviers-Pepinster-Spa in technische moeilijkheden zou brengen.

Om dit te verhelpen volstaat het gewoon de interconnectie tussen de posten Montzen en Welkenraedt tot stand te brengen.

De interconnectiewerken alsmede de elektrificatie van het baanvak Welkenraedt-Montzen zouden een uitgave vertegenwoordigen van amper 50 miljoen, een miniem gedeelte dus van de in uitzicht gestelde investeringen.

De elektrificatie van Montzen-Aachen wordt aan Duitse zijde uitgevoerd tot aan de tunnel van Botzelaer (België).

Mocht, op grond van wat voorafgaat, overwogen worden het korte baanvak tussen Botzelaer en Montzen te elektrificeren, dan zou men er voor een geringe prijs in geslaagd zijn het Belgische goederennet met het Europese geëlektrificeerde spoorwegnet te verbinden.

Kunt u de redenen rechtvaardigen waarom de N.M.B.S. of uw kabinet die redenering niet zou volgen, welke in principe uitgaat van de zorg dat net maximaal te rendabiliseren voor een verhoudingsgewijze geringe investering ?

ANTWOORDEN

Lijn Eupen-Welkenraedt-Montzen

A. 1. In het driejarenplan 1984-1986 van de N.M.B.S.-investeringen ten laste van de Staat, goedgekeurd door de Raad van Beheer op 2 december 1984, is voorzien in de verschuiving tot een niet nader bepaalde datum van de elektrificatie van de spoorlijn 39 Welkenraedt-Montzen. Geen werken betreffende die elektrificatie zijn dan ook uitgetrokken op de begroting 1984 van de investeringen ten laste van het Ministerie van Verkeerswezen.

2. De totale kost, ten laste van het Ministerie van Verkeerswezen van de elektrificatie van het baanvak Eupen-Welkenraedt van de lijn 49 bedraagt ongeveer 169 miljoen frank.

3. Die kosten zijn onderverdeeld als volgt :

- Eigenlijke elektrificatie : 70 miljoen frank.
- Bouw van een nieuw station te Eupen : 76 miljoen frank.
- Rechttrekking van het tracé van het spoor te Herbesthal : 4,5 miljoen frank.
- Telefoonkabel : 4,5 miljoen frank.
- Seininrichting volle baan : 10,7 miljoen frank.
- Diversen : 3,3 miljoen frank.

4. Coût du nouveau bâtiment des voyageurs de la gare d'Eupen : 17 millions de francs.

5. Coût des aménagements de la gare d'Eupen :

— voies, quais, accès : 41 millions de francs.

— cabine de signalisation : 12,3 millions de francs.

— alimentation des installations en énergie électrique :
3,1 millions de francs.

— installations de télécommunication : 2,6 millions de francs.

6. Coût estimé des travaux liés à l'électrification de la ligne 39 : 75 millions de francs.

B. 1. Le coût des travaux d'établissement d'une liaison Hasselt-Maastricht-(Visé)-Montzen-Aachen Hbf est estimé sur le territoire belge à 864 millions de francs.

2. et 3. Jusqu'à présent aucun engagement n'a été pris par les trois pays intéressés au sujet de la réalisation de la liaison Hasselt-Maastricht-(Visé)-Montzen-Aachen Hbf.

C. 1. L'électrification du tronçon Montzen-Aachen Hbf par le tracé de l'ancienne ligne 24 A permettra de dévier par les lignes 40 et 24 le trafic international voyageurs transitant normalement par la ligne 37 en cas d'incident sur cette dernière ligne. Ainsi le nombre très restreint d'incidents sur la ligne 37 ne permet pas de justifier économiquement l'électrification de la ligne 39 en même temps que l'électrification de l'ancienne ligne 24 A.

2. D'autre part, la mise sous caténaires de cette ligne 24 A permettra d'assurer en partie l'alimentation en énergie électrique de la ligne 37 par la sous-station de Montzen et réalisera donc l'interconnexion entre les sous-stations de Montzen et de Welkenraedt, ce qui rend inutile de ce point de vue l'électrification de la ligne 39.

QUESTION

Un membre pose une question au sujet de l'article 81.46. Crédit de 412 millions pour l'adaptation des lignes ferroviaires qui desservent les grandes agglomérations.

De quoi s'agit-il exactement ?

REPOSNE

Le Ministre donne la réponse suivante :

Répartition du crédit :

Bruxelles :

Troisième voie	1. 161	33
»	» 1. 36	29
»	» 1. 96	63
Amélioration de l'accès à la capitale		236
Charleroi		26

Gand-Saint-Pierre :

Amélioration de la desserte 25

412

4. Kosten van het nieuwe reizigersgebouw van het station Eupen : 17 miljoen frank.

5. Kosten voor inrichting van het station Eupen :

— sporen, perrons, toegang : 41 miljoen frank.

— signalisatiecabine : 12,3 miljoen frank.

— voeding van de installaties in elektrische energie :
3,1 miljoen frank.

— installaties voor telecommunicatie : 2,6 miljoen frank.

6. Geraamde kosten van de werken verbonden aan de elektrificatie van de lijn 39 : 75 miljoen frank.

B. 1. De aanlegkosten voor een verbinding Hasselt-Maastricht-(Visé)-Montzen-Aachen Hbf op Belgisch grondgebied worden geraamd op 864 miljoen frank.

2. en 3. Tot op heden werd door de drie betrokken landen geen enkele verbintenis aangegaan over de totstandbrenging van de verbinding Hasselt-Maastricht-(Visé)-Montzen-Aachen Hbf.

C. 1. De elektrificatie van het baanvak Montzen-Aachen Hbf over het tracé van de oude lijn 24 A zal, in geval van incident op de lijn 37 de omleiding mogelijk maken, over de lijnen 40 en 24 van het internationale reizigersverkeer dat normaal over die lijn geschiedt. Wegens het zeer beperkte aantal incidenten op de lijn 37 is de elektrificatie van de lijn 39, samen met die van de oude lijn 24 A, dan ook niet gerechtvaardigd.

2. Overigens zal het onder bovenleiding brengen van die lijn 24 A het mogelijk maken de voeding in elektrische energie van de lijn 37 gedeeltelijk door het onderstation Montzen te verzekeren en aldus de interconnectie tussen de onderstations Montzen en Welkenraedt tot stand brengen, in welk opzicht de elektrificatie van de lijn 39 overbodig wordt.

VRAAG

Een lid stelt een vraag betreffende het artikel 86.46. Wat is het detail per agglomeratie van het aldaar voorziene krediet van 412 miljoen ?

Over welke werken gaat het precies ?

ANTWOORD

De Minister geeft de volgende antwoord :

Verdeling van het krediet :

Brussel :

[illegible]

Gent-Sint-Pieters :

Verbetering verbinding 25

412

QUESTION

Un membre souhaite obtenir des précisions et des éclaircissements en matière de T.G.V.

REPONSE

Pour ce qui est du T.G.V. des contacts ont été pris avec le Ministre des Communications français depuis septembre 1982 déjà. Sont intéressés au problème, la France, la Belgique, l'Allemagne et les Pays-Bas. Des groupes de travail se réunissent périodiquement pour faire le point de la situation. De nombreux problèmes se posent, tant en ce qui concerne les infrastructures, embranchements, courbes, entrées des villes, tracés, qu'en ce qui concerne le matériel roulant à utiliser : moteurs linéaire ou autres. Actuellement se pointent à l'horizon de nouvelles techniques japonaises en matière de motorisation, tous ces problèmes sont examinés avec le plus grand soin; inutile de dire que les investissements nécessaires à ces opérations sont très élevés. Quelles seront les sources de financement publiques ou privées ? Quelles sont les alternatives si, le « tunnel sous la Manche » voit le jour ? Doit-on projeter un tracé qui incorpore les Pays-Bas ? Voilà toute une série de questions qui se posent et qui font l'objet d'examen approfondis. A ce jour aucune décision n'est prise.

QUESTION

Le tracé du T.G.V. va de l'Allemagne à Lille. Cela ne signifie-t-il pas une perte sensible de clientèle pour le R.T.M.

REPONSE

Le Ministre répond que la mise en service du T.G.V. entre l'Allemagne et Lille peut entraîner une perte de passagers pour le R.T.M. Il faut cependant tenir compte en l'occurrence de fait que la clientèle allemande de la R.T.M. se compose essentiellement de voyageurs en groupe qui ne paient pas le tarif maximum. La cherté du billet T.G.V. réduira probablement quelque peu la perte subie par le R.T.M. Pour connaître l'impact exact de cette mesure, la S.N.C.B. devrait procéder à une étude approfondie de ce problème.

QUESTION

Un membre désire être informé de la situation en matière de troisième ligne Bruxelles-Ottignies-Luxembourg.

REPONSE

Le Ministre répond que les contraintes en matière de permis de bâtir constituent un frein très important; sont mêlés à la question, la Région bruxelloise et les exécutifs flamands et wallons. Cette tutelle générale exerce une action paralysante à tel point qu'on peut se demander s'il ne faudrait pas s'orienter vers une tutelle spécifique de nature à régler plus facilement les problèmes du tracé des lignes ferroviaires.

QUESTION

Un membre demande où l'on en est avec la suppression du passage à niveau de Tilleur.

VRAAG

Een lid wenst nadere informatie omtrent de T.G.V.

ANTWOORD

Over de T.G.V. werden met de Franse Minister van Verkeerswezen reeds in september 1982 contacten gelegd. De volgende landen betonen hiervoor interesse : Frankrijk, België, Duitsland en Nederland. Op gezette tijden komen werkgroepen samen om de balans op te maken. Er rijzen heel wat moeilijkheden zowel in verband met de infrastructuur, aftakkingen, bochten, inrit van steden, tracés, als in verband met het te gebruiken rollend materieel : motoren in lijn of andere. Op dit ogenblik treden een aantal nieuwe Japanse technieken naar voor inzake motorisering, al die kwesties worden met de grootste zorg onderzocht. Onnodig daarbij te zeggen dat de vereiste investeringen zeer hoog zijn. Welke openbare of particuliere financieringsbronnen zullen er zijn ? Welke wisseloplossing bestaat wanneer de Kanaaltunnel er komt ? Moet een tracé worden ontworpen waarbij ook Nederland betrokken is ? Een hele reeks vragen dus die grondig worden onderzocht. Tot op heden werd nog geen beslissing getroffen.

VRAAG

Het tracé van T.G.V. gaat van Duitsland via Rijsel; betekent zulks niet een gevoelig cliënteelverlies voor de R.M.T. vraagt een lid.

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat het inleggen van de T.G.V. van Duitsland naar Rijsel een verlies kan betekenen van passagiers voor de R.M.T. Hierbij dient echter rekening gehouden te worden met het feit dat de Duitse cliënteel van de R.M.T. meestal bestaat uit groepsreizigers die niet het hoogste tarief betalen. Het duurdere ticket voor een T.G.V. zal wellicht het verlies voor de R.M.T. wat milderen. Om de juiste invloed daarvan te weten zou de N.M.B.S. over dit probleem een grondige studie moeten doen.

VRAAG

Een lid vraagt hoever het staat met de derde lijn Brussel-Ottignies-Luxembourg.

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat de eisen inzake bouwvergunningen die kwestie erg afremmen. Het Brusselse Gewest en de Vlaamse en de Waalse Executieven zijn bij de zaak betrokken. Door dit algemeen toezicht ligt alles stil zodat men zich kan afvragen of het niet nodig is tot een specifiek toezicht te komen waarmee de moeilijkheden betreffende het tracé van de spoorlijnen gemakkelijker kunnen worden opgelost.

VRAAG

Een lid vraagt hoe het staat met het opheffen van de overweg te Tilleur.

REPOSE

Le Ministre précise que, les études sont terminées en ce qui concerne l'établissement des plans. Les documents d'adjudications sont en cours de rédaction. L'enquête publique a eu lieu. Les expropriations nécessaires sont en grande partie réalisées, l'exécution des travaux n'est pas prévu en 1984, mais une adjudication peut être prévue en 1985 si la situation budgétaire le permet.

QUESTION

Un membre demande s'il n'est pas possible d'apporter certaines améliorations aux passages à niveau. Il conviendrait de compléter la simple barre par un rideau ou un système qui donnerait une meilleure image de l'obstacle. Une simple barre entravant la moitié de la route, comme c'est le cas actuellement, ne constitue pas pour les enfants un obstacle suffisant.

REPOSE

Le Ministre répond que ce problème technique sera examiné par la Société nationale des chemins de fer belges.

QUESTION

Un membre souligne qu'en matière ferroviaire il reste beaucoup à faire pour la liaison Gand-Adinkerke et les environs. Le matériel est vieilli, on se trouve en présence d'une voie unique, les fréquences sont plutôt rares et c'est tout un problème pour les habitants de cette région de rejoindre, par exemple, les Ardennes.

REPOSE

Le Ministre admet qu'un effort est à faire dans cette région; il conviendrait en effet de prolonger la ligne De Panne-Adinkerke. Décision a été prise de maintenir la desserte de Poperinge. L'électrification de Gand-Adinkerke est prévue pour 1985; certains comités se penchent sur la liaison De Panne-Dunkerque. La commande du nouveau matériel ferroviaire pour les chemins de fer permettra de faire glisser certains matériels qui remplaceraient des wagons vétustes.

QUESTION

Un sénateur rappelle les déclarations faites, avec pas mal de tapage, par le prédécesseur du Ministre en ce qui concerne l'amélioration du réseau ferroviaire avec Ottignies et les environs. Des dépenses de 2 milliards environ avaient été annoncées. Des expropriations étaient en vue, ce qui constitue une épée de Damoclès pour les propriétaires visés. Où en est-on ?

REPOSE

Le Ministre répond que la présence de Louvain-la-Neuve a modifié considérablement les perspectives de la région, que les autorisations de bâtir ne suivent pas et que ce grand projet reste plutôt en rade. Cette préoccupation sera suivie à brève échéance.

QUESTION

Un membre aimerait savoir où en sont les travaux du tunnel du « Liefkenshoek ».

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat de studies beëindigd zijn wat betreft het opmaken van de plannen. Op dit ogenblik worden de aanbestedingsdokumenten opgesteld. Het openbaar onderzoek heeft plaats gehad. De vereiste onteigeningen zijn grotendeels beëindigd, volgens plan zullen de werkzaamheden niet in 1984 worden uitgevoerd, doch indien de staat van de begroting het mogelijk maakt, mag een aanbesteding verwacht worden in 1985.

VRAAG

Een lid vraagt of het niet mogelijk is bepaalde verbeteringen aan te brengen aan de overwegen. Bij de gewone slagboom zou een gordijn of een ander systeem moeten komen dat een duidelijker beeld geeft van die hindernis. Een gewone slagboom die de helft van de weg overspant, zoals op dit ogenblik gebeurt, is voor de kinderen geen voldoende hindernis.

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat die technische kwestie zal worden onderzocht door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

VRAAG

Een lid onderstreept dat er op het gebied van de spoorwegen nog veel te doen staat voor de verbinding Gent-Adinkerke en omgeving. Het materieel is verouderd, er is maar een enkel spoor, er rijden niet veel treinen en het is voor de bewoners van die streek een groot probleem om bijvoorbeeld naar de Ardennen te reizen.

ANTWOORD

De Minister geeft toe dat er in die streek nog een grote inspanning te doen is, en dat de lijn De Panne-Adinkerke inderdaad verlengd zou moeten worden. Er werd besloten Poperinge te blijven bedienen en de elektrificering van Gent-Adinkerke is bepaald voor 1985; bepaalde comités buigen zich over de lijn De Panne-Duinkerke. De bestelling van nieuw spoorwagematerieel zal het mogelijk maken dat ouderwetse wagons worden vervangen.

VRAAG

Een senator wijst op de ophefmakende verklaringen van de voorganger van de Minister omtrent de verbetering van het spoorwegnet in Ottignies en omgeving. Er werden voor 2 miljard frank uitgaven aangekondigd. Men had onteigeningen op het oog, wat voor de betrokken eigenaars het zwaard van Damocles was. Hoe staat het ermee ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat de aanwezigheid van Louvain-la-Neuve het perspectief voor het gewest aanzienlijk heeft gewijzigd, dat de bouwvergunningen niet volgen en dat dit groot project nog niet van wal is gestoken. Zeer binnenkort zal daaraan aandacht worden besteed.

VRAAG

Een lid vraagt hoe het zit met de « Liefkenshoektunnel ».

Quels sont les travaux projetés par la S.N.C.B. concernant la construction d'un tunnel ferroviaire qui assurerait la liaison entre les installations d'Anvers-Nord et celles de la rive gauche de l'Escaut ?

REPONSE

Le Ministre répond que lors des discussions gouvernementales portant sur la réalisation du tunnel ferroviaire du Liefkenshoek, il a été décidé que, pour l'instant, ces travaux semblaient prématurés, compte tenu du volume et de l'évolution possible du trafic ferroviaire sur la rive gauche à Anvers.

On s'est réservé la possibilité de la construction ultérieure d'un tunnel ferroviaire.

3. S.N.C.V.

QUESTION

Un membre estime que, en ce qui concerne la restructuration de la S.N.C.V. le public est très mal informé et ne dispose d'aucune indication concrète; de là, l'inquiétude soulevée dans la population. Ne pourrait-on s'attendre à une information à propos de ce qui va se passer ?

REPONSE

Le Ministre relève qu'il convenait avant toute chose d'établir les horaires de la S.N.C.B. pour organiser les horaires de la S.N.C.V. Dans quelques jours un aperçu sera donné en ce qui concerne le réseau des chemins de fer vicinaux.

QUESTION

Un membre souhaite des renseignements au sujet de l'expérience des bus inter-urbains au Limbourg.

REPONSE

Le Ministre répond que cette expérience développée dans des zones, où le trafic est assez faible et les villages plutôt éloignés, s'opère à l'aide de bus de 8 places conduits par des conducteurs volontaires; le système est organisé par la S.N.C.V.; un budget de un million et demi a été consacré à cette expérience. Les résultats ne seront connus qu'après environ un an de fonctionnement.

QUESTION

Un membre a appris que la S.N.C.B. dispose de statistiques concernant le nombre des voyageurs embarqués dans chaque gare et pour chaque jour de la semaine, y compris les samedis et dimanches.

Ces comptages sont renouvelés chaque année.

Dispose-t-on de pareilles statistiques pour les stations de métro de Bruxelles, Anvers et Charleroi ?

Dans l'affirmative, peuvent-elles être communiquées ?

Welke zijn door de N.M.B.S. geplande werken in verband met het aanleggen van een spoorwegkoker die de verbinding zou verzekeren tussen de installaties van Antwerpen-Noord en deze van de Linkeroever ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat tijdens de besprekingen welke op regeringsniveau omtrent de uitvoering van de Liefkenshoektunnel werden gehouden, werd besloten dat, voor het ogenblik, de uitvoering van een spoortunnel voorbarig leek, gelet op de omvang en de mogelijke evolutie van het spoorverkeer op Antwerpen Linkeroever.

De mogelijkheid om later een spoorwegtunnel aan te leggen wordt opgehouden.

3. N.M.V.B.

VRAAG

Een lid meent dat het publiek in verband met de herstructurering van de N.M.V.B. zeer slecht is ingelicht en over geen enkele concrete aanwijzing beschikt; vandaar ook de ongerustheid bij de bevolking. Wordt er geen informatie verwacht omtrent wat te gebeuren staat ?

ANTWOORD

De Minister verklaart dat eerst de dienstregeling van de N.M.B.S. moet worden opgesteld, vooraleer dat voor de N.M.V.B. kan worden gedaan. Over enkele dagen zal een overzicht worden verstrekt voor het net van de buurtspoorwegen.

VRAAG

Een lid wil inlichtingen over de ervaringen met de aanvullende busregeling in Limburg.

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat dit experiment dat plaatsvindt in gebieden waar het verkeer vrij laag ligt en de dorpen nogal ver van elkaar verwijderd zijn, geschiedt met bussen van acht plaatsen bestuurd door vrijwilligers. Het systeem wordt door de N.M.V.B. georganiseerd en er werd een begroting van 1,5 miljoen aan besteed. De resultaten ervan zullen niet eerder dan na ongeveer een jaar werking gekend zijn.

VRAAG

Een lid verneemt dat de N.M.B.S. over gegevens beschikt betreffende het aantal opstappende reizigers per station en per werkdag, zaterdag of zondag.

Deze tellingen worden elk jaar opnieuw uitgevoerd.

Bestaan dergelijke tellingen ook voor de metrostations van Brussel, Antwerpen en Charleroi ?

Zo ja, kunnen deze medegedeeld worden ?

REPOSE

Pour le Ministre, il n'est pas effectué de comptage des voyageurs embarqués dans les stations de métro de Bruxelles, Anvers et Charleroi !

Les chiffres dont disposent les sociétés de transport de Bruxelles, Anvers et Charleroi proviennent des oblitérateurs installés dans les installations souterraines et munis de compteurs automatiques. Comme beaucoup de voyageurs utilisent un abonnement et peuvent donc accéder librement à ces stations, les chiffres quotidiennement enregistrés ne reflètent pas la réalité. L'acquisition de compteurs comme ceux en usage à la S.N.C.B. ainsi que les comptages manuels représenteraient une trop forte dépense en raison du nombre de stations, et ne se justifient pas du point de vue budgétaire.

QUESTION

Les subsides pour la S.T.I.B. et le S.N.C.V. progresseront de 3,1 p.c. en 1984.

Cela signifie-t-il qu'il faudra réaliser de nouvelles économies, suppressions, etc ?

Vu que l'évolution salariale est à nouveau normalement adaptée à l'indice des prix et que les hausses de prix atteindront certainement le double en Belgique ?

REPOSE

Le Ministre répond :

1. La hausse de 3 p.c. des subsides, en ce non compris certaines interventions pour des charges nouvelles, est conforme aux dispositions de l'arrêté royal n° 140.

2. L'arrêté royal n° 140 a pour objet l'établissement d'un plan d'assainissement en vue de réduire les frais des services de transport public à charge de la communauté.

3. Les mesures que comporte ce plan sont, en majeure partie, des mesures internes visant plus particulièrement à accroître la productivité sans réduire les services pour autant.

4. L'adaptation normale des rémunérations à l'indice des prix est un élément de l'hypothèse qui a servi de base à l'élaboration du plan d'assainissement.

QUESTION

Dans le cadre de la sélection industrielle, la S.N.C.V. a été chargée de commander des oblitérateurs pour le tarif zonal, dont le coût est à supporter par l'Etat (350 millions de francs).

La S.N.C.V. a-t-elle aussi passé une pareille commande pour son propre compte ?

Ces missions sont-elles en cours d'exécution ?

Dans l'affirmative, cette affaire est-elle tellement prioritaire ?

ANTWOORD

De Minister meent dat tellingen betreffende het aantal opstappende reizigers niet worden uitgevoerd in de metro-stations van Brussel, Antwerpen en Charleroi !

De cijfers waarover de vervoermaatschappijen van Brussel, Antwerpen en Charleroi beschikken, komen van de ontwaardingsapparaten die in de ondergrondse inrichtingen in gebruik zijn en waar automatische tellers zijn ingebouwd. Daar echter veel reizigers gebruik maken van abonnementen, en dus vrij in en uit de stations kunnen, beantwoorden deze cijfers wat de tellingen per werkdag, zaterdag of zondag betreffen niet aan de werkelijkheid. Het aanschaffen van telapparaten zoals die bij de N.M.B.S. in gebruik zijn en het manuele uitvoeren van tellingen zou wegens het te grote aantal stations voor stedelijk vervoer een te dure zaak worden en is budgettair niet verantwoord.

VRAAG

De subsidies voor de M.I.V.B. en de N.M.V.B. zullen in 1984 stijgen met 3,1 pct.

Betekent zulks dat wij weer staan voor nieuwe bezuinigingen, afschaffingen en dergelijke meer ?

Gelet op het feit dat de loonevolutie weer normaal wordt aangepast aan het indexcijfer, en de prijsstijgingen in België zeker het dubbele zullen bedragen ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt :

1. De verhoging met drie procent van de subsidies, daarin niet begrepen enkele tussenkomsten voor nieuwe lasten, is conform het koninklijk besluit nr. 140.

2. Het koninklijk besluit nr. 140 heeft tot doel het opmaken van een saneringsplan om de kosten van de openbare vervoerdiensten ten laste van de gemeenschap te verminderen.

3. De in dit plan voorziene maatregelen zijn in overgrote mate interne maatregelen die meer bepaald tot doel hebben de produktiviteit te verhogen en niet de diensten in te krimpen.

4. De normale aanpassing van de bezoldigingen aan het indexcijfer is begrepen in de hypothese op basis waarvan het saneringsplan werd opgemaakt.

VRAAG

In het kader van de industriële selectiviteit kreeg de N.M.V.B. opdracht tot het bestellen van ontwaardingsapparaten voor het zonetarief, te betalen door de Staat (350 miljoen frank).

Heeft de N.M.V.B. ook dergelijke bestelling voor eigen rekening geplaatst ?

Hoever staat het met de uitvoering van deze opdrachten ?

Desgevallend, is deze zaak zo prioritaire ?

Il n'y a pas encore de tarif zonal et il n'est peut-être même pas souhaitable de commencer directement par des oblitérateurs automatiques pour le transport régional, où les tarifs varient quand même en fonction de la distance.

La S.N.C.V. ne ferait-elle pas mieux d'acheter davantage d'autobus, afin de moderniser son parc ?

REPONSE

La S.N.C.V. n'a passé qu'une seule commande pour la fourniture d'oblitérateurs.

L'Etat examine la possibilité de prendre leur coût en charge. Dans le cas contraire, la S.N.C.V. se verrait astreinte à l'autofinancement.

Le tarif zonal a été lancé le 1^{er} septembre 1981 dans quatre régions-pilotes, à savoir Gand, Charleroi, le Sud-Est du Luxembourg et au littoral. C'est dans ces régions que peuvent être utilisés les oblitérateurs. Ils sont conçus pour des régions où est appliqué le tarif zonal, où le prix peut varier en fonction de la longueur du trajet, laquelle est exprimée en zones parcourues.

La perception automatique a pour effet de réduire la durée d'immobilisation aux arrêts et d'accroître ainsi la vitesse commerciale.

Ce matériel s'intègre donc dans l'ensemble du programme de modernisation des véhicules.

La procédure d'approbation du premier prototype est entamée.

QUESTION

Enfin, un membre souligne que le budget 1983 comportait un poste spécial pour le financement d'autobus articulés à plancher rabaisé, au profit de la S.T.I.B., ce dans le cadre de la sélectivité industrielle. Il s'agissait d'un montant de 180 millions de francs. Ces autobus ont-ils déjà été commandés ou livrés ?

Est-il logique que l'Etat prenne en charge le coût de ces autobus, alors que la S.N.C.V. exploite déjà depuis plusieurs années des autobus articulés à plancher rabaisé, pour son propre compte ?

Ne fausse-t-on pas ainsi la position des autres entreprises de transport ?

REPONSE

Le Ministre répond que les autobus articulés dont question sont commandés, mais n'ont pas encore été livrés.

Compte tenu de la technologie de pointe qui caractérise la construction de tels autobus, l'Etat a octroyé un montant destiné à leur acquisition par la S.T.I.B.

Les innovations techniques ainsi appliquées justifient l'apport de l'Etat.

QUESTION

L'intervenant demande encore des renseignements sur le tarif zonal de la S.N.C.V. qui est déjà d'application dans les quatre régions pilotes du pays depuis le 1^{er} septembre 1981.

Er is nog geen zonetarief en het is misschien niet eens wenselijk direct met automatische ontwaarding te beginnen in het streekvervoer, waar de tarieven toch verschillen volgens de afstand.

Koopt de N.M.V.B. beter niet wat meer bussen, zodat haar park moderner wordt ?

ANTWOORD

De N.M.V.B. heeft één enkele bestelling geplaatst voor de levering van ontwaardingsapparaten.

De Staat onderzoekt de mogelijkheid om de betaling ervan op zich te nemen. In het tegenovergestelde geval, ziet de N.M.V.B. zich verplicht tot zelffinanciering.

Het zonetarief is op 1 september 1981 van start gegaan in vier proefgebieden te weten, Gent, Charleroi, Zuidoost Luxemburg en de lijnen van de kust. In deze gebieden kunnen de ontwaardingstoestellen ingezet worden. Ze zijn ontworpen om te functioneren in streken met zonetarief, waar de prijs kan schommelen naargelang van de lengte van het traject, lengte die in afgelegde zones uitgedrukt wordt.

De automatisering van de inning heeft tot doel de immobilisatieduur aan de halten te verkleinen en hierdoor de commerciële snelheid op te voeren.

Dit materiaal is dan ook een onderdeel van het moderniseringsprogramma van de voertuigen.

De goedkeuringsprocedure van het eerste prototype is begonnen.

VRAAG

Tenslotte onderstreept een lid dat op de begroting 1983 een speciale post uitgetrokken was voor de financiering van gelede bussen met verlaagde vloer, ten voordele van de M.I.V.B., dit in het kader van de industriële selectiviteit. Het ging om een bedrag van 180 miljoen frank. Zijn deze bussen reeds besteld of geleverd ?

Is het logisch dat de Staat deze bussen zal betalen terwijl de N.M.V.B. reeds enkele jaren terug gelede bussen met verlaagde vloer begon te exploiteren voor eigen rekening ?

Is hier geen zekere scheeftrekking in de behandeling van de vervoerbedrijven van het secundair vervoer ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat de gelede autobussen waarvan sprake besteld maar nog niet geleverd zijn.

Gelet op de spits technologie die toegepast wordt bij de constructie van dergelijke autobussen, heeft de Staat een bedrag toegekend, bestemd voor hun aankoop door de M.I.V.B.

De aldus gebruikte technische innovaties verantwoorden deze staatsinbreng.

VRAAG

Het lid vraagt nog inlichtingen betreffende het zonetarief van de N.M.V.B. dat in de vier proefgebieden van het land loopt sedert 1 september 1981.

Le prix unitaire par zone était alors de 8 francs (billet) et de 6 francs (carte).

Ces montants sont passés respectivement à 12,5 francs et à 9,375 francs, ce qui représente une hausse de 56,25 p.c. Celle-ci est nettement supérieure à la hausse normale des tarifs, qui sont déjà très élevés en soi.

Un billet coûtait à l'époque 16 francs (2×8 francs), actuellement il revient à 25 francs; pour une courte distance avec une carte à cases (1 zone), le prix était de 12 francs, actuellement il s'élève à 18,75 francs.

Ses questions sont celles-ci :

— Pourquoi cette hausse anormale de ce qui devait devenir ultérieurement le tarif de base national du transport régional ?

— Y a-t-il déjà des perspectives concrètes d'application nationale, ce à quoi devaient aboutir les essais dans les quatre zones ?

— A-t-on déjà pu établir si le tarif zonal, aux prix pratiqués rapporte plus, moins ou autant que le tarif par sections ?

REPONSE

a) La hausse de 56,25 p.c. signalée par monsieur le Sénateur ne s'est pas produite en une seule fois, mais progressivement. En effet, le tarif zonal instauré le 1^{er} septembre 1981 dans les quatre régions-pilotes a été majoré une première fois de 20 p.c. le 1^{er} avril 1982, une seconde fois de 12 p.c. le 17 janvier 1983 et enfin une troisième fois de 6,6 p.c. le 16 janvier dernier.

Ce sont ces hausses tarifaires successives qui ont porté le prix unitaire par zone à 12,5 francs pour un billet et à 9,375 francs pour une carte à cases. En outre, il faut tenir compte du fait que les prix ont été arrondis.

b) En ce qui concerne les perspectives, le tarif zonal sera étendu à l'ensemble du pays, à partir de janvier 1985. A cette occasion, les tarifs seront augmentés.

c) L'expérience a démontré que l'application du tarif zonal constitue une opération nulle. Le but de la S.N.C.V. est d'obtenir que la substitution du tarif zonal au tarif par sections, aboutisse, pour les autres lignes également, à une opération nulle.

QUESTION

Selon un membre, lors de l'examen du budget 1983 en Commission de la Chambre des représentants, le Ministre a annoncé la commande d'une centaine d'autobus pour la S.N.C.V. (compte tenu de la reprise des lignes de la S.N.C.B.). Un crédit est-il prévu à cet effet ?

REPONSE

Il n'est pas prévu de crédit, répond le Ministre, la plupart de ces bus étant déjà disponibles. En effet, la prolongation de la durée de vie de ces autobus de 12 à 15 ans (âge où ces autobus sont mis à la ferraille) a rendu superflu l'achat de nouveaux autobus, et les véhicules nécessaires peuvent être prélevés sur la réserve du parc national de la S.N.C.V.

De eenheidsprijs per zone bedroeg toen 8 frank (biljet), die per kaart 6 frank.

Nu zijn die bedragen respectievelijk 12,5 frank en 9,375 frank geworden, wat een verhoging is met 56,25 pct. Zulks ligt duidelijk boven de normale stijging van de tarieven die op zich al zeer hoog is.

Voor een biljet betaalde men toen 16 frank (2×8 frank), nu 25 frank; voor een korte afstand met strippenkaart (1 zone) was dit 12 frank, nu 18,75 frank.

Hij vraagt :

— Waarom deze abnormale verhoging van wat in de toekomst het nationaal basistarief van het streekvervoer zal worden ?

— Zijn er al concrete vooruitzichten voor een nationale toepassing, waarvoor de proefneming in vier zones toch bedoeld was ?

— Is het al uitgemaakt of het zonetarief, tegen de toegepaste prijs meer/minder/evenveel opbrengt dan/als het sectietarief ?

ANTWOORD

a) De verhoging van 56,25 pct. waarvan de heer Senator melding maakt, is niet in één keer gebeurd, maar trapsgewijze. Inderdaad, het op 1 september 1981 ingevoerde zonetarief in de vier proefgebieden is een eerste maal gestegen met 20 pct. op 1 april 1982, een tweede maal met 12 pct. op 17 januari 1983 en tenslotte een derde maal met 6,6 pct op 16 januari jl.

Deze achtereenvolgende tariefverhogingen hebben de eenheidsprijs per zone op 12,5 frank voor een biljet gebracht, en op 9,375 frank bij gebruik van de strippenkaart. Bovendien dient men rekening te houden met de afrondingen.

b) Wat de vooruitzichten betreft, wordt het zonetarief in januari 1985 veralgemeend over heel het land. Bij deze gelegenheid worden de tarieven verhoogd.

c) Uit de proef blijkt dat het zonetarief een blanco-operatie is. Het is de bedoeling van de N.M.V.B. dat de overschakeling van het sectietarief op het zonetarief ook voor de andere lijnen een blanco-operatie wordt.

VRAAG

Volgens een lid heeft de Minister tijdens de bespreking van de begroting 1983 in de Commissie van de Kamer van Volksvertegenwoordigers een bestelling van een 100-tal bussen voor de N.M.V.B. in het vooruitzicht gesteld (gelet op de overname van de N.M.B.S.-lijnen). Is hiervoor krediet voorzien ?

ANTWOORD

Er is geen krediet voorzien antwoordt de Minister omdat de meeste van deze bussen reeds beschikbaar zijn. Inderdaad, door de leeftjdsverlenging van 12 tot 15 jaar (leeftijd waarop de autobussen naar het autokerkhof worden verwezen) is de aankoop van nieuwe autobussen overbodig, en kunnen de nodige voertuigen gehaald worden uit de reserve van het nationaal park van de N.M.V.B.

Toutefois, les fermiers de la S.N.C.V. auraient besoin d'une centaine de nouveaux bus.

QUESTION

Selon l'intervenant, lors de la discussion du budget 1983 en Commission de la Chambre des représentants, le Ministre a déclaré que 400 millions ont été prévus pour l'achat de 115 autobus articulés. Dans le budget 1983, 180 millions ont été engagés à l'article 51.13 « Intervention de l'Etat dans les frais d'acquisition par la S.T.I.B. d'autobus articulés ». S'agit-il des mêmes autobus ? Pour quand est prévue l'acquisition des bus sortants ?

REPONSE

La S.N.C.V. procédera dans le courant de cette année à la commande de 50 autobus articulés, dont le prix de revient peut être évalué à 50×8 millions de francs = 400 millions de francs.

QUESTION

Un membre constate que la durée d'utilisation des autobus est portée à 15 ans.

Il en résulte des conséquences défavorables pour l'industrie !

N'était-il pas question initialement de l'achat de nouveaux autobus pour un montant global de 800 millions ?

Quel est le crédit prévu pour 1984 ?

REPONSE

Le Ministre répond que la durée de vie des autobus de la S.N.C.V. et de ses fermiers est en effet portée de 11 à 15 ans. Cette décision a été posée dans le cadre des mesures d'économie applicables à la Société.

Il n'est pas prévu d'achat de matériel roulant pour un montant de 800 millions.

En 1983, la S.N.C.V. a acheté 52 autobus standard pour un montant de 182 millions. Le budget d'investissement global pour la même année était de 875 millions. L'engagement effectif n'a toutefois pas dépassé les 450 millions.

Pour 1984, le projet du budget d'investissement global s'élève à 825 millions, à prélever sur les fonds propres de la Société. Dans cette somme est compris l'achat de 50 autobus articulés.

4. S.T.I.

QUESTION

Un membre pose les questions suivantes :

1. Un accord de principe est atteint concernant l'équipement de la ligne 3 à Gand en trolleybus articulés. Il a également été décidé que les 6 stations de traction et la caténaire seront financées par l'Etat, comme cela se fait

Evenwel zou er voor de concessiehouders van de N.M.V.B. een behoefte zijn aan een honderdtal bussen.

VRAAG

Volgens hetzelfde lid heeft de Minister, tijdens de bespreking van de begroting 1983 in de Commissie van de Kamer van Volksvertegenwoordigers, verklaard dat 400 miljoen werd uitgetrokken voor de aankoop van 115 gelede bussen. In de begroting 1983 werd 180 miljoen vastgelegd op artikel 51.13. « Tussenkost van de Staat in de kosten van aankoop door de M.I.V.B. van gelede autobussen. » Betreft het hier dezelfde bussen ? Voor wanneer zijn de resterende bussen voorzien ?

ANTWOORD

De N.M.V.B. zegt de Minister zal in de loop van dit jaar overgaan tot een bestelling van 50 gelede autobussen, waarvan de kostprijs mag geraamd worden op 50×8 miljoen frank = 400 miljoen frank.

VRAAG

Een lid stelt vast dat de gebruiksduur van de autobussen is gebracht op 15 jaar.

Dit heeft nadelige gevolgen voor de industrie !

Was er aanvankelijk geen sprake van de aankoop van nieuwe bussen voor een totaal van 800 miljoen ?

Welk krediet is er voor 1984 voorzien ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat de levensduur van de autobussen van de N.M.V.B. en haar concessiehouders inderdaad van 11 op 15 jaar gebracht is. Deze beslissing werd getroffen in het raam van de besparingsmaatregelen die van toepassing zijn op de Maatschappij.

Er is geen aankoop van rollend materieel voorzien voor een bedrag van 800 miljoen.

In 1983 heeft de N.M.V.B. 52 standaardautobussen gekocht voor een bedrag van 182 miljoen. De totale investeringsbegroting voor dat jaar bedroeg 875 miljoen. De reële vastlegging heeft echter de 450 miljoen niet overschreden.

Voor 1984 bedraagt het ontwerp van de totale investeringsbegroting 825 miljoen, te nemen op de eigen fondsen van de Maatschappij. In deze som is de aankoop begrepen van 50 gelede autobussen.

4. M.I.V.'s

VRAAG

Een lid stelt de volgende vragen :

1. Over de uitrusting van lijn 3 in Gent met gelede trolleybussen is een principieel akkoord bereikt. Er is ook besloten dat de 6 tractiestations en de bovenleiding door de Staat gefinancierd zullen worden, naar analogie met wat in

dans d'autres villes. Qui se chargera toutefois de financer les vingt voitures de ce projet-pilote ?

2. A la demande du Ministre des Communications, le service d'études de la M.I.V.G. a élaboré une proposition prévoyant de résoudre en surface les problèmes des transports publics à la « Maria Hendrikaplein » (alternative V).

Le Ministre est-il disposé, dans le cadre de l'extension de la ligne de tramways 1 (la dorsale du transport urbain gan-tois) comme axe nord-sud, à autoriser la réalisation de cette alternative en deux phases :

a) phase 1 : réaménagement de la place et construction d'une station de tramways au niveau de la chaussée sous le talus du chemin de fer; estimation du coût total : 283 millions de francs; la ventilation se présente comme suit : 230 millions de francs pour la percée du talus du chemin de fer, 35 millions de francs pour la station de tramways et 18 millions de francs pour les travaux aux voies.

b) phase 2 : prolongement de la ligne 1 vers l'« Academisch Ziekenhuis » et Zwijnaarde, après avoir déterminé le tracé optimal en concertation avec la ville. Estimation : 109 millions de francs.

REPONSE

1. Trolleybus

Afin de connaître les conditions d'exploitation d'un réseau de trolleybus articulés et de disposer d'une référence pour des applications éventuelles à l'étranger, il s'indique d'équiper une ligne de manière assez complète.

Hormis les frais d'infrastructure, on envisage de financer également le matériel roulant à charge de la tranche sélective.

2. Problème de transports « Maria Hendrikaplein »

Le service spécial d'études de la M.I.V.G. a été chargé d'examiner, outre de la solution souterraine, des réalisations alternatives en surface pour le réaménagement de la Maria Hendrikaplein.

Cinq avant-projets ont ainsi été élaborés et soumis pour avis à l'administration communale. Aucun accord n'est encore intervenu pour le tracé complet de cet axe sud.

Un accord global est toutefois nécessaire avant de pouvoir déterminer si les travaux seront réalisés en une ou en plusieurs phases.

QUESTION

Un membre souligne combien la part reçue par la M.I.V.G. est restreinte.

REPONSE

Le Ministre fait référence à la répartition des crédits de la P.T.U. entre les diverses sociétés, attire l'attention sur le fait qu'à Gand il n'y a pas de construction de métro qui absorbe pas mal de crédits et souligne que néanmoins des

autres steden gebeurt. Wie zal echter de financiering van de twintig rijtuigen van dit proefproject ten laste nemen ?

2. Door het M.I.V.G.-adviesbureau is op verzoek van de heer Minister van Verkeerswezen een voorstel uitgewerkt voor een bovengrondse oplossing van de openbaar-vervoersproblemen aan het Maria Hendrikaplein (het alternatief V).

Is de heer Minister bereid in het kader van de uitbouw van tramlijn 1 (de ruggegraat van het Gentse stadsvervoer) als noord-zuidas, dit alternatief V in twee fasen te laten uitvoeren :

a) fase 1 : herinrichting van het plein en bouw van een bovengronds tramstation onder de spoorwegberm; geraamde totale kosten 283 miljoen frank, geventileerd als volgt : 230 miljoen frank doorgraving spoorwegberm, 35 miljoen frank tramstation en 18 miljoen frank spooraanleg;

b) fase 2 : doortrekking van lijn 1 naar het Academisch Ziekenhuis en Zwijnaarde, nadat in overleg met de stad hiervoor het optimale tracé is gevonden. Geraamde kosten : 109 miljoen frank.

ANTWOORD

1. Trolleybussen

Er wordt geoordeeld dat om kennis te hebben van de exploitatievoorwaarden van een net met gelede trolleybussen, en dit als referentie voor gebeurlijke buitenlandse toepassingen, een tamelijk volledige uitrusting van een lijn moet worden opgebouwd.

Aldus wordt overwogen om, buiten de kosten van de infrastructuur, ook de financiering van het rollend materieel in te schrijven ten laste van de selectieve schijf.

2. Vervoersprobleem Maria Hendrikaplein

Ik heb het bijzondere adviesbureau van de M.I.V.G. verzocht om buiten de ondergrondse oplossing voor een herinrichting van het Maria Hendrikaplein ook bovengrondse oplossingen te onderzoeken.

Een vijftal voorontwerpen werden aldus opgemaakt die ook reeds om bericht en advies aan het stadsbestuur werden gestuurd. Een akkoord over het volledige tracé van deze zuidelijke tak werd nog niet bereikt.

Een volledig akkoord moet ovenwel bereikt worden alvorens verder kan bepaald worden of de werken in een of meer fasen zullen uitgevoerd worden.

VRAAG

Een lid onderstreept hoe beperkt het aandeel is dat de M.I.V.G. ontvangt.

ANTWOORD

De Minister verwijst naar de verdeling van de kredieten van het B.S.V. tussen de verschillende maatschappijen, wijst erop dat er in Gent geen metrolijn wordt gebouwd die heel wat kredieten opsloort, maar onderstreept ook dat inspan-

efforts ont été faits pour les mises en site propre et la mise en service expérimental de 22 trolleybus.

QUESTION

Naguère, dit un membre, le tarif zonal (carte à cases) a été instauré à Gand. Une évaluation a-t-elle déjà été faite ? Quand compte-t-on procéder à une généralisation de ce système ?

REPONSE

Le Ministre répond que l'évaluation relative à l'utilisation de la carte à cases, suite à l'instauration du tarif zonal, s'est avérée positive. Tant les usagers que le personnel réagissent favorablement à ce système.

Actuellement, on envisage la mise en application du tarif zonal au réseau de la S.N.C.V. pour la fin de 1984 ou lors de la première hausse des tarifs, c.-à-d. lors de la prochaine adaptation annuelle, en janvier 1985 — application arrêté royal n° 174, du 30 décembre 1982. Une étude est toujours en cours en ce qui concerne la généralisation aux diverses S.T.I. En vue d'obtenir un fonctionnement optimal du système, toutes les sociétés devraient disposer d'un appareillage d'oblitération uniforme. Ceci n'étant pas réalisable dans un proche avenir, son département recherche une solution intermédiaire.

QUESTION

Un membre voudrait savoir, en matière de transport urbain quelles sont les décisions du Ministre en ce qui concerne le métro lourd bruxellois, après le vote du conseil d'administration favorable au statu quo et au transport de surface, pris en conformité avec les vœux de l'Exécutif bruxellois, de la Conférence des bourgmestres, etc. ?

REPONSE

Le Ministre répond qu'il est utile de signaler au membre que l'étude de la Sobemap a été commandée par son prédécesseur, M. Chabert, et que le Ministère des Communications est le maître de l'ouvrage.

L'avis de la S.T.I.B. et des instances concernées a été demandé.

Actuellement, l'étude des conclusions des services en question est toujours sur le métier. En effet, il est impératif de se fixer un certain temps de réflexion nécessaire à l'analyse et à la synthèse des différentes données obtenues.

Etant donné l'importance de la décision à prendre, ainsi que l'impact irréversible qu'elle pourra avoir sur le réseau futur des transports en commun dans cette ville, il estime que la complexité des problèmes posés exige mûre réflexion et qu'il est donc prématuré, à l'heure actuelle, de se prononcer à ce propos.

QUESTION

A propos de l'article 51.12 (p. 142 du budget), un membre demande le détail du crédit de 800 millions d'intervention

ningen werden gedaan voor het rijden in een eigen baan en het experimenteel in dienst nemen van 22 trolleybussen.

VRAAG

Enige tijd geleden, zegt een lid, werd in de Gentse het zonaal tarief ingevoerd (strippenkaart). Werd al een evaluatie gemaakt ? Wanneer denkt men tot een veralgemening te komen van dit systeem ?

ANTWOORD

De Minister verklaart dat de evaluatie in verband met het gebruik van de strippenkaart naar aanleiding van de invoering van het zonetarief positief is uitgevallen. Zowel de gebruikers als het personeel reageren gunstig op dit systeem.

Momenteel wordt overwogen het zonetarief op het N.M.V.B.-net toe te passen aan het einde van 1984 of bij de eerste tariefverhoging, d.w.z. bij de eerstkomende jaarlijkse aanpassing die zal plaatsvinden in januari 1985 — toepassing koninklijk besluit nr. 174 van 30 december 1982. Wat de veralgemening naar de onderscheiden M.I.V.'s betreft is het zo dat hieromtrent nog een studie aan de gang is. Om het systeem optimaal te laten functioneren zouden alle Maatschappijen over dezelfde ontwaardingsapparaten moeten beschikken. Daar dit voor de nabije toekomst niet haalbaar is wordt door zijn departement naar een tussenoplossing gezocht.

VRAAG

Een lid wenst te vernemen welke beslissingen inzake stedelijk vervoer de Minister genomen heeft voor de Brusselse zware metro, na de stemming van de raad van beheer ten gunste van de status-quo en het bovengrondse vervoer, ingetreden overeenkomstig de wens van de Brusselse Exécutieve, de Conferentie der burgemeesters, enz. ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt hem dat de studie van Sobemap door zijn voorganger, de heer Chabert, werd besteld en dat het Ministerie van Verkeerswezen de bouwheer is.

Er werd gevraagd om het advies van de M.I.V.B. en van de betrokken besturen.

De besluiten van de betrokken diensten zijn nog altijd in studie. Het is immers volstrekt noodzakelijk en zekere bedenktijd in acht te nemen voor de analyse en synthese van de verschillende verkregen gegevens.

Wegens het belang van de te nemen beslissing, alsmede de onherroepelijke terugslag die zij op het toekomstige openbaar-vervoernet van de stad kan hebben, meent hij dat die ingewikkelde problemen rijp beraad vergen en het dus voorbarig is zich vooralsnog daarover uit te spreken.

VRAAG

Betreffende het artikel 51.12 (blz. 142 van de Begroting), wenst een lid te weten welk het detail is van het krediet van

de l'Etat dans les charges d'amortissement d'emprunts contractés par la S.N.C.V. et chacune des S.T.I.

REPONSE

Ventilation du crédit :

S.N.C.V.	336,6
S.T.I. Bruxelles	342,3
S.T.I. Charleroi	4,8
S.T.I. Liège	36,5
M.I.V. Antwerpen	48
M.I.V. Gent	26
S.T.I. Verviers	5,8

800

QUESTION

A propos de l'article 31.03 (p. 14 du budget) l'intervenant voudrait obtenir le détail du crédit de 576 millions prévu pour chaque société comme intervention de l'Etat dans la charge des intérêts.

REPONSE

S.T.I. Bruxelles	487,9
S.T.I. Charleroi	4
S.T.I. Liège	24,6
M.I.V. Antwerpen	40,6
M.I.V. Gent	16,1
S.T.I. Verviers	2,7

575,9

QUESTION

A propos de l'article 22.01, un membre voudrait obtenir le détail du montant de 18 844,3 millions relatif aux subventions accordées à la S.N.C.V. et à chacune des S.T.I.

REPONSE

Ventilation du crédit de 18 844,3 millions :

S.N.C.V.	8 514,5
S.T.I. Bruxelles	7 114,5
S.T.I. Charleroi	297,1
S.T.I. Liège	1 000,6
M.I.V. Antwerpen	1 253,4
M.I.V. Gent	520,5
S.T.I. Verviers	143,7

18 844,3

QUESTION

Selon un membre, en vertu des arrêtés royaux du 31 décembre 1983, les concessions et autorisations des Sociétés de Transports intercommunaux d'Anvers, Gand, Liège, Charleroi et Verviers sont prolongées de deux ans. Cette durée est longue et courte tout à la fois. Je présume que M. le Minis-

800 miljoen tussenkomst van de Staat in de afschrijvingslasten van de Maatschappijen voor het Intercommunaal Vervoer en de N.M.V.B. elk afzonderlijk ?

ANTWOORD

Verdeling van het krediet :

N.M.V.B.	336,6
M.I.V. Brussel	342,3
S.T.I. Charleroi	4,8
S.T.I. Liège	36,5
M.I.V. Antwerpen	48
M.I.V. Gent	26
S.T.I. Verviers	5,8

800

VRAAG

Betreffende het artikel 31.03 (blz. 14 van de begroting), wenst hetzelfde lid te weten wat eveneens het detail is van het bedrag van 576 miljoen, per maatschappij, voorzien als staats tussenkomst in de interestenlasten.

ANTWOORD

M.I.V. Brussel	487,9
S.T.I. Charleroi	4
S.T.I. Liège	24,6
M.I.V. Antwerpen	40,6
M.I.V. Gent	16,1
S.T.I. Verviers	2,7

575,9

VRAAG

Een lid zou willen weten wat het detail is van het bedrag van 18 844,3 miljoen betreffende de toelage aan elke Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer en de N.M.V.B. (art. 22.01).

ANTWOORD

Verdeling krediet van 18 844,3 miljoen :

N.M.V.B.	8 514,5
M.I.V. Brussel	7 114,5
S.T.I. Charleroi	297,1
S.T.I. Liège	1 000,6
M.I.V. Antwerpen	1 253,4
M.I.V. Gent	520,5
S.T.I. Verviers	143,7

18 844,3

VRAAG

Volgens een lid worden de concessies en machtigingen van de Maatschappijen voor het Intercommunaal Vervoer van Antwerpen, Gent, Luik, Charleroi en Verviers door koninklijke besluiten d.d. 31 december 1983 met twee jaar verlengd. Dit is langs de ene kant lang, langs de andere kant kort. Ik

tre a donc déjà des projets concrets ou certains avant-projets ou idées de projets qui vont au-delà de cette période. Peut-il aussi préciser les tendances de ces projets et leurs implications éventuelles au niveau de la desserte, des finances et de l'emploi ?

REPONSE

Le Ministre répond qu'outre les concessions et les autorisations, les statuts des Sociétés de Transports intercommunaux d'Anvers, Gand, Liège, Charleroi et Verviers ont également été prolongés d'une durée de deux ans.

En effet, ces termes arrivaient à échéance le 31 décembre 1983. La raison pour laquelle la prolongation fut fixée à deux ans, est attribuable au fait que l'on examinera s'il n'y a pas moyen d'arriver à une restructuration et à une amélioration des transports publics dits secondaires.

Si un plan de restructuration réussit pour les transports publics secondaires, s'avère réalisable dans les deux années à venir, il pourra entrer en application dès le 1^{er} janvier 1986, sans autres obstacles administratifs.

Il s'agit donc d'une mesure de sécurité. Il faut comprendre dès lors qu'il est prématuré de se prononcer sur toutes sortes de tendances et implications.

QUESTION

L'intervenant affirme qu'en vertu d'un autre arrêté royal, les autorisations de lignes d'autobus de la Société de Transport intercommunal de Bruxelles sont prolongées pour une durée illimitée. Pourquoi existe-t-il une différence entre les diverses sociétés ?

REPONSE

Le Ministre répond que les autorisations de lignes d'autobus pour la S.T.I.B. sont prolongées pour une durée indéterminée, étant donné que cette société a été créée pour une durée indéterminée, contrairement aux autres S.T.I. dont l'existence n'a été prévue que pour 20 ans, soit jusqu'au 31 décembre 1983, durée qui a été prolongée jusqu'au 31 décembre 1985.

QUESTION

Un membre constate que l'arrêté royal 140 constitue une intervention dans le plan de circulation des communes et provinces.

La circulation des véhicules a été imposée sans concertation avec les administrations subordonnées. Cela ne comporte-t-il pas une possibilité d'échec ?

REPONSE

Le Ministre répond que l'article 12 de l'arrêté royal n° 140 vise à augmenter la vitesse commerciale des transports publics par des interventions dans les conditions de circulation existantes.

On s'attend donc à ce que les sociétés de transports publics formulent des propositions dans ce sens.

La procédure déterminée à l'article 12 prévoit expressément de recueillir l'avis des communes concernées au sujet de ces propositions.

neem aan dat de Minister dus reeds concrete plannen heeft of bepaalde voorontwerpen of ideeën van plannen voor na deze periode. Kan hij ook de tendensen van deze plannen aanduiden en hun eventuele implicaties op gebied van dienstenniveau, financiën en werkgelegenheid ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat naast de verlenging van de concessies en de machtigingen de statuten van de Intercommunale Vervoermaatschappijen van Antwerpen, Gent, Luik, Charleroi en Verviers ook werden verlengd met twee jaar.

Het was immers zo dat deze termijnen afliepen op 31 december 1983. De reden waarom de verlenging met twee jaar geschiedde moet gezocht worden in het feit dat zal worden nagegaan of we niet tot een herstructurering en verbetering kunnen komen van het zogeheten secundair openbaar vervoer.

Indien het mogelijk is binnen de twee jaar tot een geslaagd herstructureringsplan voor het secundair openbaar vervoer te komen, zal het zonder bijkomende administratieve hinderpalen kunnen ingevoerd worden vanaf 1 januari 1986.

Het gaat hier dus over een voorzorgsmaatregel. Men moet dan ook begrijpen dat het nog voorbarig is om reeds te spreken over allerlei tendensen en implicaties.

VRAAG

Volgens hetzelfde lid wordt de duur van de machtigingen van autobuslijnen van de Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Brussel door een ander koninklijk besluit onbeperkt verlengd. Waarom is er een verschil met de andere maatschappijen ?

ANTWOORD

Het antwoord van de Minister is dat de machtigingen van autobuslijnen voor de M.I.V.B. voor onbepaalde tijd worden verlengd daar deze maatschappij werd opgericht voor onbepaalde tijd, in tegenstelling met de andere M.I.V.'s, waarvan de duur werd bepaald op 20 jaar, of m.a.w. tot 31 december 1983, nu verlengd tot 31 december 1985.

VRAAG

Een lid stelt vast dat het koninklijk besluit nr. 140 een inmenging in het verkeersplan van de gemeenten en provincies betekent.

Het verkeersplan van de voertuigen werd opgelegd zonder overleg met de ondergeschikte besturen, schuilt daarin niet een mogelijkheid tot mislukking ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat het artikel 12 van het koninklijk besluit nr. 140 erop gericht is de commerciële snelheid van het openbaar vervoer te verhogen door ingrepen op de bestaande verkeerstoestand aan te passen.

Het is dus de bedoeling dat de openbaar-vervoermaatschappijen in die zin voorstellen zouden doen.

De procedure uitgewerkt in artikel 12 voorziet uitdrukkelijk dat het advies zou ingewonnen worden van de betrokken gemeenten omtrent deze voorstellen.

Art. 12. Un article 2bis, rédigé comme suit, est inséré dans la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968 :

« Article 2bis. En vue de maîtriser les coûts d'exploitation des sociétés de transports en commun, le Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions 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 par les conseils communaux sur l'invitation du Ministre sont soumis à l'approbation de celui-ci, qui prend l'avis des commissions consultatives intéressées, créées en application de l'article 7, alinéa premier. Si les commissions consultatives n'ont pas donné leur avis dans les soixante jours de la réception du règlement complémentaire, le Ministre peut approuver ce règlement.

Si les conseils communaux n'ont pas donné suite à l'invitation du Ministre dans le délai qu'il a fixé, ou si le Ministre ne peut marquer son accord sur le règlement complémentaire arrêté par les conseils communaux, il peut arrêter le règlement complémentaire après avoir pris l'avis des commissions consultatives intéressées.

Si les commissions consultatives n'ont pas donné leur avis dans les soixante jours de la réception du règlement complémentaire, ce règlement peut être mis en vigueur.

Art. 13. A l'article 12, alinéa premier, de la même loi coordonnée, les mots « des articles 2, 3 et 4 des présentes lois coordonnées » sont remplacés par les mots « des articles 2, 2bis, 3 et 4 de la présente loi coordonnée ».

Art. 14. L'article 17 de la même loi coordonnée est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 17, § 1^{er}. Les charges résultant du placement, de l'entretien et du renouvellement de la signalisation incombent à celui qui a effectué le placement.

Toutefois :

1^o les charges résultant du placement des dispositifs de commande à distance des signaux lumineux de circulation par les véhicules des transports en commun incombent au Ministre ayant les transports en commun dans ses attributions; les charges résultant de l'entretien et du renouvellement de ces dispositifs incombent à la société de transports en commun désignée par le Ministre précité;

2^o les charges résultant du fonctionnement, de l'entretien et du renouvellement de la signalisation placée en vertu d'un règlement complémentaire arrêté par le Ministre en application de l'article 2bis incombent à la commune sur le territoire de laquelle la signalisation est placée;

Art. 12. Een artikel 2bis, luidend als volgt, wordt in de wet betreffende politie over het wegverkeer gecoördineerd op 16 maart 1968, ingevoegd :

« Art. 2bis. Om de exploitatiekosten van de maatschappijen voor gemeenschappelijke vervoer te beheersen, kan de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort 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 door de gemeenteraden worden vastgesteld op verzoek van de Minister behoeven de goedkeuring van deze laatste, die het advies van de betrokken, overeenkomstig artikel 7, eerste lid, opgerichte raadgevende commissies inwint. Hebben de raadgevende commissies geen advies gegeven binnen zestig dagen na de ontvangst van het aanvullend reglement, dan kan de Minister dat reglement goedkeuren.

Indien de gemeenteraden aan het verzoek van de Minister geen gevolg hebben gegeven binnen de door hem gestelde termijn of indien de Minister niet kan instemmen met het door de gemeenteraden vastgestelde aanvullend reglement kan hij het aanvullend reglement vaststellen na het advies van de betrokken raadgevende commissies te hebben ingewonnen.

Indien de raadgevende commissies geen advies hebben gegeven binnen zestig dagen na de ontvangst van het aanvullend reglement kan het reglement in werking worden gesteld.

Art. 13. In artikel 12, eerste lid, van dezelfde gecoördineerde wet worden de woorden « de artikelen 2, 3 en 4 van deze gecoördineerde wetten » vervangen door de woorden « de artikelen 2, 2bis, 3 en 4 van deze gecoördineerde wet ».

Art. 14. Artikel 17 van dezelfde gecoördineerde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 17, § 1. De kosten, verbonden aan het plaatsen, onderhouden en vernieuwen van de verkeerstekens worden gedragen door degene die ze heeft geplaatst.

Evenwel :

1^o de kosten, verbonden aan het plaatsen van de inrichtingen voor het op afstand bedienen van de verkeerslichten door de voertuigen van het gemeenschappelijk vervoer worden gedragen door de Minister tot wiens bevoegdheid het gemeenschappelijk vervoer behoort; de kosten verbonden aan het onderhouden en vernieuwen van die inrichtingen worden gedragen door de maatschappij voor gemeenschappelijk vervoer aangeduid door deze Minister;

2^o de kosten verbonden aan de werking, het onderhouden en vernieuwen van de verkeerstekens geplaatst krachtens een door de Minister met toepassing van artikel 2bis vastgesteld aanvullend reglement, worden gedragen door de gemeente op het grondgebied waarvan de verkeerstekens geplaatst zijn;

3° les charges de la signalisation des obstacles, effectuée par l'autorité qui a la gestion de la voie publique en cas de carence de celui qui a créé l'obstacle, incombent à ce dernier.

§ 2. Les charges résultant de la signalisation placée en application de l'article 3, § 2, peuvent être supportées en tout ou en partie par l'autorité qui a la gestion de la voie publique que le règlement complémentaire concerne. »

Art. 15. La Société nationale des chemins de fer belges est autorisée à supprimer l'amortissement des emprunts de renouvellement lesquels ont été émis en vertu des attributions reconnues par les lois suivantes :

— la loi du 5 juillet 1960 contenant le budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1960;

— la loi du 24 juin 1964 autorisant la Société nationale des chemins de fer belges à émettre en Belgique ou à l'étranger, sous la garantie de l'Etat, un ou plusieurs emprunts pour un montant effectif n'excédant pas un milliard de francs belges;

— la loi du 9 mars 1976 autorisant la Société nationale des chemins de fer belges à émettre, sous la garantie de l'Etat, des emprunts pour un montant de 8 090 millions de francs destinés au renouvellement de matériel roulant et de voies;

QUESTION

A propos de l'article 81.28, un membre voudrait obtenir le détail du crédit de 9 382 millions pour les investissements, et ce également par société.

REPONSE

Crédits d'engagement : 9 382 millions.

Ventilation :

S.N.C.V.	715
S.T.I. Bruxelles	4 040
S.T.I. Charleroi	1 800
S.T.I. Liège	300
M.I.V. Antwerpen	2 143
M.I.V. Gent	304
	9 302
Frais de fonctionnement P.T.U.	80
	9 382

QUESTION

Quelle est la ventilation (S.N.C.V. selon région - S.T.I.) du crédit (9,4 milliards) prévu à l'article 81.28 (participation dans le capital ou financement, considéré comme participation, d'investissements d'entreprises possédant la personnalité juridique) pour les années 1983 et 1984 ?

3° de kosten van de aanduiding van verkeersbelemmeringen door de overheid die het beheer over de openbare weg heeft gedaan ingeval degene die de hindernis heeft doen ontstaan, dit nalaat, worden door deze laatste gedragen.

§ 2. De kosten verbonden aan het plaatsen van verkeers tekens met toepassing van artikel 3, § 2, kunnen geheel of gedeeltelijk worden gedragen door de overheid die het beheer heeft over de openbare weg waarop het aanvullend reglement betrekking heeft. »

Art. 15. Het wordt de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen toegestaan de afschrijving van de vernieuwingsleningen te schrappen welke zij heeft uitgegeven krachtens de toegekende bevoegdheden door volgende wetten :

— de wet van 5 juli 1960 houdende begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1960;

— de wet van 24 juni 1964 waarbij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen gemachtigd wordt in België of in het buitenland, onder waarborg van de Staat, een of meer leningen uit te schrijven waarvan het werkelijk bedrag een miljard Belgische frank niet overschrijdt;

— de wet van 9 maart 1976 waarbij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen gemachtigd wordt onder waarborg van de Staat leningen uit te schrijven voor een bedrag van 8 090 miljoen frank bestemd voor de vernieuwing van rijdend spoorwagematerieel en van sporen;

VRAAG

Betreffende het artikel 81.28 wenst een lid te weten welk het detail is van het krediet van 9 382 miljoen voor de investeringen en dit eveneens per maatschappij.

ANTWOORD

Vastleggingskredieten : 9 382 miljoen.

Verdeling :

N.M.V.B.	715
M.I.V. Brussel	4 040
S.T.I. Charleroi	1 800
S.T.I. Liège	300
M.I.V. Antwerpen	2 143
M.I.V. Gent	304
	9 302
Werkingskosten B.S.V.	80
	9 382

VRAAG

Een lid vraagt wat de verdeling is (N.M.V.B. volgens gewest — M.I.V.'s) van het krediet (9,4 miljard) voorzien op artikel 81.28 (deelneming in het kapitaal of als deelneming beschouwde financiering van investeringen van rechtspersoonlijkheid bezittende bedrijven) ? voor 1983 en 1984 ?

REPONSE

Nature des engagements 1983

ANTWOORD

Aard van de vastleggingen 1983

Villes — Steden	Frais fonct. — Werk. kosten	Etudes — Studies	Génie civil — Burg. bouwkunde	Equipements — Uitrusting	Parachèvements — Afwikkelingen	Assurances — Verzekeringen	Expropriations — Onteigeningen	Services publics — Openbare diensten	Divers — Diversen	Totaux — Totalen
Bruxelles. — Brussel	79 238 423	—	—	—	—	—	—	—	—	79 238 422
A.T.U. — B.S.V.	295 176 571	180 271 741	2 937 116 090	929 796 476	192 908 002	19 903 570	172 636 905	186 984 214	63 803 127	4 995 596 696
Liège. — Luik	37 573 250	38 045 925	221 518 209	52 630 763	14 780 602	—	29 202 144	59 029 465	984 046	453 774 404
Charleroi. — Charleroi	57 958 000	79 652 468	664 756 945	238 217 319	43 866 096	17 727 529	255 854 384	23 614 216	8 168 224	1 389 815 181
Anvers. — Antwerpen	90 420 586	29 748 899	2 038 951 849	108 404 000	275 708	7 386 033	7 240 803	66 051 116	9 152 637	2 357 631 631
Gand. — Gent	8 970 193	952 986	20 210 513	16 106 782	—	—	11 833 750	190 894	578 829	58 843 947
Totaux. — Totalen	569 337 023	328 672 019	5 902 553 606	1 345 155 340	251 830 403	45 017 132	476 767 986	335 869 905	82 696 865	9 337 900 282
P.c. — Pct.	6,10	3,52	63,21	14,40	2,70	0,48	5,10	3,60	0,89	100

5. Circulation routière

QUESTION

Un membre désire savoir si le problème de la sécurité routière a retenu l'attention du Ministre lors de la préparation de son budget ?

Quels montants sont affectés à la sécurité routière et de quelle manière seront-ils utilisés ?

REPONSE

Le problème de la sécurité routière a retenu sa meilleure attention répond le Ministre. C'est pour cela qu'il a décidé de faire de 1984 l'année de la Sécurité routière et de la qualité de l'environnement routier.

Chaque année, il est prévu un budget total d'environ 60 millions.

Ces sommes sont principalement utilisées pour, à côté des dépenses nécessaires des frais de personnel du Conseil supérieur de la Sécurité routière, pour payer entre autres les différentes émissions de télévision aussi bien que les campagnes de sécurité régulières pour le trafic. De plus des matches et des manifestations de toutes sortes, sont organisées ainsi que des études scientifiques sont promues, des parcs de circulation sont mis à la disposition des écoles, etc.

QUESTION

Le même membre remarque que l'arrêté des pouvoirs spéciaux n° 140 a modifié en 1982 certaines dispositions de la loi concernant la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968.

Cet arrêté n° 140 a notamment élargi les compétences du Ministre des Communications, de façon à lui permettre de prendre des réglementations particulières applicables aux routes provinciales et communales.

Quelles réglementations sont-elles intervenues depuis 1982, sur base de l'arrêté n° 140 ?

REPONSE

Le Ministre répond que l'article 12 de l'arrêté royal n° 140 du 30 décembre 1982, insère l'article 2bis dans la loi concernant la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968.

Cet article n'a pas encore été appliqué jusqu'à présent, ce qui ne signifie pas qu'aucune mesure n'a été prise depuis le 30 décembre 1982 pour faciliter l'écoulement du transport public.

Ce n'est que si des mesures adéquates peuvent être imposées pour augmenter la vitesse commerciale du transport public et si les communes concernées refusent d'apporter leur collaboration, que le Ministre des Communications peut avoir recours à l'article ci-dessus.

Jusqu'à présent soit les communes étaient disposées à collaborer (cf. commande à distance des feux de signalisation pour le tram à la côte) soit les solutions les mieux adaptées étaient encore recherchées.

5. Wegverkeer

VRAAG

Een lid wenst te weten of de Minister bij de voorbereiding van zijn begroting aandacht besteed heeft aan het probleem van de verkeersveiligheid.

Welke bedragen zijn bestemd voor de verkeersveiligheid en hoe worden zij besteed ?

ANTWOORD

Het probleem van de verkeersveiligheid heeft zijn bijzondere aandacht genoten, aldus de Minister. Daarom heeft hij zelfs het jaar 1984 uitgeroepen als jaar van de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid.

Jaarlijks wordt, langs de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid om, een totaal budget voorzien van zowat 60 miljoen frank.

Deze bedragen worden hoofdzakelijk gebruikt om, naast de noodzakelijke personeelskosten van de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid o.a. de verschillende T.V.-uitzendingen te bekostigen alsmede de geregelde veiligheidscampagnes voor het verkeer. Daarenboven worden wedstrijden en manifestaties allerhande georganiseerd, wetenschappelijke studies uitgevoerd, verkeersparken voor kinderen ter beschikking gesteld van de scholen, enz.

VRAAG

Bij het machtenbesluit nr. 140 werden in 1982 sommige bepalingen gewijzigd van de wet op de politie van het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, zo merkt hetzelfde lid op.

Bij dat besluit nr. 140 werd inzonderheid de bevoegdheid van de Minister van Verkeerswezen verruimd, ten einde hem in de mogelijkheid te stellen bijzondere reglementeringen voor de provincie- en gemeentewegen te treffen.

Welke reglementeringen zijn op basis van artikel nr. 140 ingevoerd sedert 1982 ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat bij artikel 12 van het koninklijk besluit nr. 140 van 30 december 1982 een artikel 2bis wordt ingelast in de wet op de politie van het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968.

Dit artikel werd tot op heden nog niet toegepast, wat daarom niet betekent dat sedert 30 december 1982 geen enkele maatregel werd genomen om het openbaar vervoer vlotter te laten verlopen.

Alleen indien geschikte maatregelen tot opvoering van de commerciële snelheid van het openbaar vervoer opgelegd kunnen worden, en indien de betrokken gemeenten hun medewerking weigeren te verlenen, kan de Minister van Verkeerswezen het bovenstaande artikel inroepen.

Tot hiertoe was het zo, dat ofwel de gemeenten bereid waren mee te werken (cf. afstandsbediening van de verkeerslichten voor de kusttram), ofwel nog altijd gezocht werd naar de meest geschikte oplossingen.

C'est un travail immense de trouver la solution la plus adéquate carrefour par carrefour et rue par rue.

QUESTION

La Belgique est un des rares pays de la C.E.E. à autoriser encore une charge de 13 tonnes par essieu.

Cette charge est, avec la vitesse élevée des camions, la cause principale de la dégradation de nos routes.

Qu'en est-il du contrôle effectif exercé sur ces charges par essieu et sur ces vitesses ? Ne pourrait-on organiser dans ce domaine une collaboration entre les différents départements concernés ?

La Belgique veut-elle effectivement réduire les charges autorisées par essieu ? Dans l'affirmative, où en est-on à cet égard et quand peut-on espérer des résultats concrets ?

REPONSE

Le Ministre répond que quatre des 10 pays de la C.E.E. autorisent une charge maximale par essieu de 13 tonnes. Il s'agit, outre la Belgique, du Luxembourg, de la France et de la Grèce.

En vue d'augmenter le poids maximal autorisé (= poids total), d'une part, et de réduire la charge maximale autorisée par essieu, d'autre part, une toute nouvelle proposition a été élaborée à mon initiative et en collaboration avec le Département des Travaux publics. Cette proposition doit obtenir d'abord l'accord de la Commission du Benelux et être communiquée pour information à la Commission de la C.E.E. avant de pouvoir être introduite en Belgique.

Dans cette proposition, la charge maximale autorisée par essieu est ramenée de 13 à 10 tonnes pour un essieu porteur et à 12 tonnes pour l'essieu moteur.

Des résultats concrets peuvent être attendus à la fin de cette année.

Renseignements pris, il s'avère que les poids autorisés et les vitesses maximales sont soumis à de fréquents contrôles. Outre la Gendarmerie, les contrôleurs de mon Département exercent un contrôle quotidien sur les véhicules utilitaires.

QUESTION

Le même membre souligne qu'il ressort des statistiques que la limitation de vitesse instaurée il y a des années a été bénéfique pour la sécurité routière.

C'est une bonne raison de n'y rien changer, d'autant plus que la suppression de l'éclairage des autoroutes et la consommation plus facile de boissons alcoolisées augmentent les risques.

Le Ministre songe-t-il encore à relever la vitesse autorisée ?

REPONSE

Le Ministre répond qu'une vitesse non adaptée contribue effectivement à accroître le nombre et la gravité des accidents.

Het is een reuzenwerk om voor elk kruispunt en voor elke straat de best geschikte oplossing te vinden.

VRAAG

België is nog een van de weinige E.G.-landen met een toegelaten asbelasting van 13 ton.

Dit is de voornaamste reden van de degradatie van onze wegen, samen met de hoge snelheid van de vrachtwagens.

Hoe staat het met de effectieve controle op deze asbelasting en snelheden ? Komt hier geen samenwerking tussen de verschillende betrokken departementen ?

Wil België deze toegelaten asbelasting effectief verminderen ? Zo ja, hoever staat het ermee en wanneer mogen concrete resultaten verwacht worden ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt : Van de 10 E.G.-Lidstaten zijn er 4 waarin de maximum toegelaten asdruk bepaald is op 13 ton. Het zijn naast België : Luxemburg, Frankrijk en Griekenland.

Met het oog op het verhogen van het hoogst toegelaten gewicht (= totaal gewicht) enerzijds en het verlagen van de maximum toegelaten asdruk anderzijds werd op mijn initiatief en in samenwerking met het Departement Openbare Werken een totaal nieuw voorstel uitgewerkt dat eerst het akkoord moet krijgen van de Benelux-Commissie en ter informatie dient toegestuurd te worden aan de E.G.-Commissie alvorens het in België kan worden ingevoerd.

In dit voorstel wordt de maximum toegelaten asdruk van 13 ton teruggebracht tot 10 ton voor een draagas en 12 ton voor de motoras (= trekas).

Concrete resultaten mogen op het einde van dit jaar verwacht worden.

Volgens inlichtingen gebeurt de controle op de toegelaten gewicht en op de toegelaten maximumsnelheden heel frequent. Naast de Rijkswacht controleren ook de controleurs van mijn Departement dagelijks de bedrijfsvoertuigen.

VRAAG

Hetzelfde lid vraagt nog : De statistieken wijzen erop dat de snelheidsbeperking die jaren geleden werd ingevoerd, gunstige resultaten heeft gehad voor de verkeersveiligheid.

Dit is een reden om hieraan niets te veranderen, te meer daar de risico's vergroten door het doven van de lichten op de autowegen en het versoepelen van de regels op het alcoholgebruik.

Denkt de Minister er nog aan de toegelaten snelheid te verhogen ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt : Een niet aangepaste snelheid is inderdaad een van de factoren die zowel het aantal ongeval-

La vitesse maximale doit être adaptée aux circonstances qui conditionnent la circulation : état du véhicule, état de la route, conditions atmosphériques, etc.

Aux endroits où la fonction d'habitat prime celle de la circulation, il est indispensable de limiter en tout cas la vitesse maximale autorisée afin de protéger les usagers les plus vulnérables, tels les piétons et les véhicules à deux roues, compte tenu de leurs possibilités limitées.

Par contre, sur les routes où la fonction de circulation est presque exclusive, on peut envisager une tolérance maximale pour la vitesse autorisée. C'est le cas des autoroutes.

Les vitesses sont à déterminer essentiellement sur la base du principe de modulation, en fonction de l'ensemble des éléments constitutifs de la circulation.

QUESTION

Un membre estime qu'il conviendrait d'adapter le réseau routier et la signalisation.

REPONSE

Le Ministre fait référence à l'arrêté royal n° 140 et à l'aide que les autorités locales devraient apporter en ce domaine.

QUESTION

Un membre souligne que 1984 est l'Année de la sécurité routière et de la qualité de l'environnement routier.

Y-a-t-il concertation avec les Travaux publics ? Dans l'affirmative, que est l'apport de ce département ?

Des initiatives spéciales seront-elles prises ? Lesquelles ?

REPONSE

Le Groupe consultatif qu'il a créé le 28 avril 1982 devait soumettre un projet de plan de gestion. Le Ministre des Travaux publics y était représenté et a joué un rôle primordial dans l'établissement du projet. Son représentant a participé aux 54 réunions. La nouvelle approche de la sécurité routière se caractérise, entre autres, par l'adaptation de la voie publique aux possibilités de tous les usagers.

Des modifications structurelles profondes, telles que la séparation physique des divers catégories d'usager se trouvent d'ailleurs à la base des nouvelles conceptions.

Plusieurs propositions seront faites à mon collègue des Travaux publics. Elles font partie ou s'inscrivent dans le cadre d'un ensemble coordonné auquel ont souscrit tous les départements concernés par un ou l'autre aspect de la sécurité routière et la qualité de l'environnement routier.

len als de ernst ervan verhogen. De maximumsnelheid dient aangepast te worden aan de omstandigheden die het verkeersgebeuren beïnvloeden : staat van het voertuig, staat van de weg, weergesteldheid enz.

Op plaatsen waar de woonfunctie primeert op de verkeersfunctie is het noodzakelijk, ter bescherming van de zwakke weggebruikers zoals voetgangers en tweewielers, de toegelaten maximumsnelheid in alle gevallen te beperken, rekening houdend met de geringe mogelijkheden van de zoëven opgesomde weggebruikers.

Op wegen daarentegen waar de verkeersfunctie nagenoeg exclusief is, kan gedacht worden aan een maximale tolerantie t.o.v. de toegelaten snelheid. Dit is het geval voor de autosnelwegen.

Hoofdzakelijk in het bepalen van de snelheden is het principe van de modulatie ervan in functie van het geheel van de samenstellende bestanddelen die het verkeer uitmaken.

VRAAG

Een lid meent dat het wegennet en de signalisatie moeten worden aangepast.

ANTWOORD

De Minister verwijst naar het koninklijk besluit nr. 140 en de hulp die de plaatselijke overheid op dat gebied zou moeten bieden.

VRAAG

Een lid merkt op dat 1984 het Jaar van de Verkeersveiligheid en Verkeersleefbaarheid is.

Is er overleg met Openbare Werken, zo ja wat is de inbreng van dit departement ?

Zullen er speciale initiatieven genomen worden ? Welke ?

ANTWOORD

De Adviesgroep Verkeer die ik ingesteld heb op 28 april 1982, had als doel een ontwerp van beleidsplan voor te leggen. Het Ministerie van Openbare Werken was hierin vertegenwoordigd en heeft een primordiale rol vervuld bij het opstellen van het ontwerp. Haar vertegenwoordiger nam deel aan de 54 gehouden vergaderingen. Een van de aspecten van de hernieuwde aanpak van de verkeersveiligheid ligt vooral in het aanpassen van de openbare weg aan de mogelijkheden van alle weggebruikers.

Doorgedreven structurele wijzigingen, zoals b.v. de fysieke scheiding van de verschillende soorten van weggebruikers, vormen trouwens de basis van de nieuwe opvattingen.

Verschuiven voorstellen zullen aan mijn collega van Openbare Werken gedaan worden, voorstellen die trouwens kaderen in of deel uitmaken van een gecoördineerd geheel dat onderschreven wordt door alle departementen die een of ander aspect van de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid aanbelangen.

QUESTION

Un membre demande à combien revient une immatriculation (article 12.23 : coûts des plaques et des carnets d'immatriculation) ?

REPONSE

Le Ministre répond qu'on a délivré en 1983 286 351 plaques d'immatriculation pour autos, 32 224 plaques pour motos et 21 000 plaques de transit, soit au total 339 575 plaques d'immatriculation.

Le prix de revient d'une plaque est d'environ 70 francs (coûts de personnel et l'infrastructure — ordinateur par exemple — non compris).

Le prix de revient global est de 23 770 250 francs.

Par ailleurs, les services ont effectué 891 816 opérations autos et 43 757 opérations motos impliquant la délivrance d'un certificat d'immatriculation.

Le prix de revient d'un certificat d'immatriculation est d'environ 10 francs (papier spécial) $(891\,816 + 43\,775) \times 10 \text{ francs} = 9\,355\,910 \text{ francs}$.

Prix de revient des plaques d'immatriculation + certificats d'immatriculation = $23\,770\,250 \text{ francs} + 9\,355\,910 \text{ francs} = 33\,126\,160 \text{ francs}$.

Quelque 80 agents sont prévus pour la délivrance des plaques et des certificats d'immatriculation; il convient d'y ajouter la trentaine d'agents du centre d'information, mais qui ne travaillent que partiellement pour le Service de l'immatriculation.

Les plaques d'immatriculation (800 francs de timbres fiscaux) et les certificats d'immatriculation (500 francs de timbres fiscaux) représentent pour le Trésor les recettes suivantes :

— 339 575 × 800 francs		F 271 660 000
— 596 016 × 500 francs		298 008 000
Total		F 569 668 000

6. Sabena

Passant à la rubrique Sabena, le ministre énumère les différentes mesures qui ont été prises pour assainir la Société. Les restrictions budgétaires ont amené à supprimer des statuts de la Sabena, les dispositions qui prévoyaient l'intervention des budgets de l'Etat en matière d'amortissement du matériel volant et de certains matériels connexes. Par ailleurs, par convention collective du travail d'avril 1982, la masse salariale des agents de la Sabena a été diminuée de 2 p.c. qualifiés de cotisation de solidarité à laquelle s'ajoute 15 p.c. au-delà d'une certaine franchise qui, à l'époque, était de 27 500 francs; ce montant est indexé.

Autre mesure : évacuation de la poche sociale. Il s'agissait d'environ 300 agents dont la Sabena n'avait plus l'utilisation et qui restait inscrit au pay-roll de la Société. Evacua-

VRAAG

Wat zijn de kosten per aflevering, vraagt een lid (artikel 12.23 : kosten van kentekenplaten en inschrijvingsboekjes) ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat in 1983 286 351 kentekenplaten voor auto's, 32 224 kentekenplaten voor motors en 21 000 transitplaten werden afgegeven, samen 339 575 platen.

De kostprijs van één plaat is ongeveer 70 frank (kost personeel en infrastructuur zoals computer niet inbegrepen).

Totale kostprijs : 23 770 250 frank.

Anderzijds werden 891 816 verrichtingen auto's uitgevoerd en 43 757 verrichtingen moto's die de afgifte van een inschrijvingsbewijs tot gevolg hadden.

De kostprijs van één inschrijvingsbewijs komt op ongeveer 10 frank (speciaal papier) $(891\,816 + 43\,775) \times 10 \text{ frank} = 9\,355\,910 \text{ frank}$.

Kostprijs van de platen + de inschrijvingsbewijzen = $23\,770\,250 \text{ frank} + 9\,355\,910 \text{ frank} = 33\,126\,160 \text{ frank}$.

Voor de afgifte van de platen en de inschrijvingsbewijzen zijn ongeveer 80 personeelsleden voorzien met daarenboven nog een dertigtal personeelsleden van het informaticacentrum, die echter slechts gedeeltelijk voor de Dienst van de Inschrijving werken.

Aan bruto-inkomsten voor de Schatkist betekenen deze platen (à 800 frank fiscale zegels) en de inschrijvingsbewijzen (à 500 frank fiscale zegels) :

— 339 575 × 800 frank		F 271 660 000
— 596 016 × 500 frank		298 008 000
Totaal		F 569 668 000

6. Sabena

In verband met Sabena somt de Minister de verschillende maatregelen op die zijn genomen om die maatschappij te saneren. De kredietbeperkingen hebben ertoe geleid dat uit de statuten van Sabena de bepalingen werden geschrapt die voorzagen in tegemoetkomingen van de Staat voor de afschrijving van het vliegend materieel en van daarmee verband houdend materieel. Bovendien is de loonsom van het Sabena-personeel, bij collectieve arbeidsovereenkomst van april 1982, verminderd met 2 pct., wat een solidariteitsbijdrage genoemd werd, waarbij nog 15 pct. kwam boven een bepaald bedrag, dat toen 27 500 frank was; dat bedrag is geïndexeerd.

Een andere maatregel : regeling van het sociale luik. Het ging over ongeveer 300 personeelsleden die Sabena niet meer kon gebruiken en die op de betaalrol van de vennootschap

tion s'est faite par une prépension obligatoire à partir de 57 ans et un système de pension facultative à 55 ans; pour les pilotes la pension à 55 ans était rendue applicable. A noter en passant que la société devait supporter la charge de ces mises à la retraite prématurées, environ 450 millions.

Autre mesure d'assainissement, la restructuration des lignes ou de certaines lignes moins rentables. Par ailleurs, l'Etat a recapitalisé la Société pour un montant de 2 milliards, étant entendu que 4 milliards devaient provenir du secteur privé ou semi-public, ce qui portait le capital social de la Sabena à 9 milliards. Cette opération a permis d'alléger actuellement les charges financières de la société. A ces diverses actions s'ajoutent les opérations de filialisation de certaines activités de la Sabena de nature à responsabiliser la gestion; il s'agit essentiellement de la Société Catering. Par ailleurs, a été créée une Société de leasing où la Sabena détient une minorité de blocage de 27 p.c. et qui rendra possible l'acquisition des Airbus qui entreront en service vers le mois de mars, cette année. Par ailleurs, certaines mesures d'accompagnement ont encore été prises, en particulier la mise à charge des clients et usagers de la Sabena de la taxe d'embarquement pour un montant d'environ 270 millions, l'exonération de certaines redevances locatives vis-à-vis de la R.V.A. pour un montant de 250 millions environ.

Certain personnel de la Sabena a pu croire qu'à l'expiration de la convention collective du travail à laquelle il est fait allusion plus haut on en reviendrait au point de vue masse salariale au pristin état, c'est-à-dire à la restitution des 17 p.c. qui avaient été amputés; jamais, une telle promesse n'a été faite; de surcroît, si la situation du compte d'exploitation de la Sabena s'avère en boni une augmentation brutale des salaires et rémunérations mettrait à nouveau la Société en péril. Il a été proposé par la direction de la Sabena aux organisations syndicales de consacrer l'équivalent des 2 p.c. de cotisation de solidarité à la suppression de cette dernière et au relèvement de la franchise dont il a été question ci-avant. En d'autres mots, 15 millions par mois seraient consacrés pendant une période de 14 mois à la suppression de la cotisation de solidarité et au relèvement de la susdite franchise.

Enfin, autorisation a été donnée récemment à la Sabena par arrêté royal de participer à une société de stockage et de mise à bord des carburants.

QUESTION

Un membre rapporte que selon certaines informations le coût des mises à la pension à la Sabena se monterait à 4 milliards environ, ce qui absorberait une bonne partie du capital récemment offert. Par ailleurs, il s'interroge sur ce qu'il advient des filialisations de certaines activités de la Sabena. Par ailleurs, il existerait un différend juridique au sujet de la cotisation de solidarité prélevée sur le personnel de la Sabena. Enfin, les ristournes des loyers faites par la Régie des Voies aériennes à la Sabena auraient provoqué des remarques de la Cour des comptes qui feraient que la

bleven staan. Die personeelsleden heeft men laten afvloeien door een verplicht brugpensioen vanaf 57 jaar en een vrijwillige pensionering vanaf 55 jaar; voor de piloten werd de pensionering op 55 jaar van toepassing. De vennootschap moest trouwens de last van die vervroegde pensioneringen dragen, nl. 450 miljoen.

Een andere saneringsmaatregel is de herstructurering van lijnen of van bepaalde minder rendabele lijnen; de Staat heeft overigens 2 miljard bij het kapitaal van de vennootschap gevoegd, op voorwaarde dat 4 miljard uit de particuliere of de semi-openbare sector zouden komen. Hierdoor werd het kapitaal van de vennootschap op 9 miljard gebracht. Dat heeft het mogelijk gemaakt de financiële lasten van de vennootschap te verlichten. Daarbij komt nog dat bepaalde activiteiten van Sabena aan dochtermaatschappijen werden overgedragen ten einde de verantwoordelijkheid voor het beheer beter te spreiden; het gaat hier voornamelijk over de Catering-maatschappij. Anderzijds is een leasingvennootschap opgericht waarin Sabena een blokkeringsminderheid van 27 pct. bezit en die de aankoop mogelijk zal maken van Airbussen die in de loop van maart van dit jaar zullen worden ingevlogen. Overigens zijn nog een aantal maatregel genomen, inzonderheid het betalen van de inschepingsbelasting door de klanten en gebruikers van Sabena, wat neerkomt op een bedrag van ongeveer 270 miljoen, en de vrijstelling van bepaalde huurbedragen t.a.v. de Regie van Luchtwegen, wat neerkomt op een bedrag van ongeveer 250 miljoen.

Sommige personeelsleden van Sabena hebben misschien gelooft dat men, na het verstrijken van bovenbedoelde arbeidsovereenkomst zou terugkeren tot de vroegere situatie wat de lonen betreft, d.w.z. dat er een einde zou komen aan de inlevering van 17 pct. Een dergelijke belofte is echter nooit gedaan. Bovendien zou, zelfs al zou de bedrijfsrekening van Sabena een batig saldo vertonen, een plotse stijging van de lonen en vergoedingen de maatschappij opnieuw in gevaar brengen. De directie van Sabena heeft aan de vakorganisaties voorgesteld om het equivalent van 2 pct. van de solidariteitsbijdrage te besteden aan het afschaffen van die bijdrage en aan het verhogen van het loonbedrag waarop de vermindering met 15 pct. niet wordt toegepast. Met andere woorden, gedurende 14 maanden zou er 15 miljoen per maand worden besteed aan de afschaffing van de solidariteitsbijdrage en de verhoging van het vrijgestelde loonbedrag.

Ten slotte is aan Sabena onlangs bij koninklijk besluit machtiging verleend om deel te nemen in een vennootschap voor het opslaan en het aan boord brengen van de brandstof.

VRAAG

Een lid deelt mee dat volgens sommige bronnen de pensioneringen bij Sabena zowat 4 miljard zouden kosten, waardoor een groot deel van het onlangs ingebracht kapitaal zou opgebruikt worden. Bovendien vraagt hij hoe het staat met sommige activiteiten van Sabena die aan dochtermaatschappijen zullen toevertrouwd worden. Er zou ook nog een juridisch geschil gerezen zijn omtrent de solidariteitsbijdrage die wordt ingehouden van het loon van het Sabena-personeel. Tot slot zouden de ristöns van huurgeden van de Regie der Luchtwegen aan Sabena geleid hebben

Sabena serait amenée à payer les loyers en question à la Régie des Voies aériennes. Y a-t-il des crédits inscrits au budget des Communications pour ce remboursement ?

REPONSE

Retraçant la problématique de la Sabena, le Ministre explique qu'en avril 1982 la convention paritaire approuvée par 68 p.c. du personnel au cours d'un référendum présentait plusieurs volets. En résumé : un système de pension facultative, un système de pension obligatoire, une mise à la retraite des pilotes à l'âge de 58 ans, une diminution de la masse salariale suivant un double mécanisme (2 p.c. de cotisation, dite de solidarité, applicables à tout le personnel; au-delà d'une franchise, qui à l'époque était de 27 500 francs, application de 15 p.c. de réduction des rémunérations).

Pour ce qui est précisément des prépensions, la charge annuelle représente à peu près 450 millions; cette charge devrait diminuer progressivement au cours des années en raison du nombre moins important de partants. Pour ce qui est de l'aspect juridique évoqué, l'arrêté royal n° 180 empêche les augmentations de salaires et de rémunérations; une lettre du Ministre du Travail et de l'Emploi confirme cette interdiction à la Sabena. Cependant il a été estimé que les 2 p.c. de cotisation de solidarité ne tombaient pas sous l'application de l'interdiction édictée par l'arrêté royal n° 180, cette cotisation étant considérée comme devant alimenter les dépenses de mises à la retraite anticipées. La convention nouvelle proposée pour une durée de quatorze mois n'a pas été acceptée par le personnel.

Il faut ajouter encore que le personnel bénéficie actuellement de la continuation de la rente ordinaire barémique. Pour ce qui est des résultats de la Sabena, en attendant l'établissement définitif du bilan et son approbation par le conseil d'administration on peut estimer que pour 1983 le compte d'exploitation montrera un résultat positif de 1 238 millions, environ; quant au compte d'entreprise il devrait se clôturer par un résultat positif de 40 millions dont il faut déduire les 400 millions de dividendes qui constituent des bénéfices affectés.

Ceci démontre que la Sabena s'est engagée dans un processus de guérison, qu'elle est en convalescence, mais que rien n'est acquis définitivement.

En ce qui concerne la filialisation des diverses activités de la Sabena, une société de Catering, filiale de la Sabena, et détenue entièrement par cette dernière, a été créée; des difficultés d'ordre syndical sont toujours latentes pour ce qui est de l'appartenance de la nouvelle société à un nouveau comité d'entreprise relevant du secteur Horeca. Les activités de handling n'ont pas pu être filialisées parce que la Sabena prétend que c'est un secteur lourdement déficitaire en raison du taux d'occupation du personnel qui se consacre à ces activités; une polyvalence de personnel, comme on en rencontre dans le secteur privé, serait seule à même de résoudre

tot bemerkingen van het Rekenhof zodat Sabena de huurgeden in kwestie zou moeten betalen aan de Regie der Luchtwezen. Werden daartoe kredieten voorzien op de begroting van Verkeerswezen ?

ANTWOORD

De Minister schetst de voorgeschiedenis van de problemen bij Sabena en zegt dat in april 1982 een paritaire overeenkomst werd goedgekeurd door 68 pct. van het personeel bij een referendum waarin verscheidene luiken voorkwamen. Kort gezegd : een stelsel van facultatieve pensioenen, een stelsel van verplichte pensioenen, een pensionering van de lijnpiloten vanaf 58 jaar, het drukken van de loonsom volgens een dubbel mechanisme (2 pct. van de zogeheten solidariteitsbijdrage, van toepassing op alle personeelsleden; boven een loongrens die destijds 27 500 frank bedroeg, toepassing van 15 pct. loonvermindering).

De brugpensioenen kosten per jaar zowet 450 miljoen; die last zou van jaar tot jaar geleidelijk afnemen omdat minder personeelsleden Sabena verlaten. Wat het aangehaalde juridisch aspect betreft, verbiedt het koninklijk besluit nr. 180 loon- en weddeverhogingen. Dat verbod werd aan Sabena bevestigd door middel van een brief van de Minister van Tewerkstelling en Arbeid. Men was echter van oordeel dat de 2 pct. solidariteitsbijdrage niet onder de toepassing vielen van het verbod van het koninklijk besluit nr. 180, omdat die bijdrage wordt beschouwd als financieringsmiddel voor de uitgaven verbonden aan de vervroegde inruststelling. De nieuwe overeenkomst, die voorgesteld was voor veertien maanden, werd door het personeel niet goedgekeurd.

Daarbij dient nog opgemerkt te worden dat het personeel op dit ogenblik de gewone voortgezette loonschaalrente geniet. In verband met de resultaten van Sabena, is het wachten dat de definitieve balans wordt opgesteld en dat zij wordt goedgekeurd door de raad van beheer. Nu reeds kan worden gezegd dat voor 1983 de exploitatierekening een positief resultaat vertoont van ongeveer 1 238 miljoen. Van haar kant zou de ondernemingsrekening afgesloten worden met een positief resultaat van 40 miljoen waarvan 400 miljoen aan dividenden moeten worden afgetrokken die de bestede winsten uitmaken.

Daaruit blijkt dat Sabena de weg heeft ingeslagen naar het herstel, dat het er beter aan toe is, doch dat nog geen definitief resultaat werd bereikt.

Wat de diverse activiteiten betreft die zullen worden toevertrouwd aan dochtermaatschappijen van Sabena, werd onlangs een Cateringmaatschappij opgericht die als dochtermaatschappij van Sabena volledig in handen is van laatstgenoemde. Moeilijkheden met de vakbonden blijven mogelijk in verband met de vraag of de nieuwe maatschappij thuishoort bij een nieuwe ondernemingsraad die afhangt van de Horeca-sector. De handling-activiteiten konden niet aan een dochtermaatschappij worden overgedragen, omdat Sabena beweert dat in deze sector een zwaar deficit bestaat wegens de tewerkstellingsgraad van het personeel dat die activiteiten uitvoert.

ce problème. Les services techniques et de maintenance font l'objet d'un examen en vue de parvenir à une filialisation. Un arrêté royal vient d'être pris permettant à la Sabena de créer une société chargée de l'achat du stockage et de la mise à bord du carburant aviation. Par ailleurs, la Sabena participe à une société de leasing dans laquelle elle détient une minorité de contrôle et qui a rendu possible l'achat des Airbus et rendu possible le renouvellement de la flotte. Enfin, en ce qui concerne un éventuel remboursement par la Sabena des loyers dus à la Régie des Voies aériennes, il est bien entendu qu'aucun crédit de cet ordre n'est inscrit au budget des Communications. La Sabena prendra elle-même en charge une telle dépense éventuelle.

QUESTION

Rappelant une promesse faite antérieurement par le Ministre, un membre souhaite connaître les rémunérations de la Sabena et de la S.N.C.B.

REPONSE

Pour ce qui est des rémunérations et traitements de dirigeants des sociétés, le Ministre dispose des renseignements souhaités.

Il rappelle cependant les règles déontologiques attachées à une telle communication et souhaite dès lors qu'aucune information ne soit faite à l'extérieur.

En réponse à la demande du membre de la Commission, il communique, pour les chemins de fer, la Sabena, la Régie des Télégraphes et Téléphones, certaines données permettant de situer le niveau des rémunérations en vigueur auprès des organismes en question.

QUESTION

Un membre fait observer que, en ce qui concerne la Sabena, puisque le Ministre nomme les administrateurs, celui-ci devrait avoir autorité sur la Sabena et obtenir les renseignements souhaités.

REPONSE

Le Ministre fait observer que de toute façon il obtient les renseignements souhaités mais parfois avec retard et au travers de certains incidents. Pour ce qui est des administrateurs de la Sabena ces derniers sont comme il se doit dans une société commerciale (société anonyme) désignée par l'assemblée générale des actionnaires, sur proposition de certains Ministres. Les particularités de la société anonyme en question font que, effectivement les pouvoirs publics exercent contrôles et certaines formes de tutelle sur la Sabena.

Parmi les éléments qui distinguent la Sabena d'une S.A. commerciale habituelle, on peut citer :

- participation majoritaire de l'Etat;
- autorisation légale nécessaire pour modifier les statuts;
- cadres linguistiques s'imposent à la Sabena;

Alleen een veelzijdige bekwaamheid van de personeelsleden zoals die in de particuliere sector bestaat, zou kunnen leiden tot een oplossing van die moeilijkheid. Er wordt een onderzoek gewijd aan de technische en onderhoudsdiensten om er dochtermaatschappijen van te maken. Onlangs werd een koninklijk besluit uitgevaardigd waarbij Sabena gemachtigd wordt een vennootschap op te richten voor de aankoop het opslaan en het aan boord brengen van vliegtuigbrandstof. Overigens participeert Sabena in een leasingmaatschappij waarin het een controle minderheid bezit. Zo kan het de Airbus kopen en zal het zijn luchtvloot kunnen moderniseren. Wat betreft een eventuele terugstorting door Sabena van de huurgelden verschuldigd aan de Regie der Luchtwezen, spreekt het vanzelf dat geen enkel dergelijk krediet in de begroting van Verkeerswezen werd ingeschreven. Sabena zal zulke uitgave eventueel te zijnen laste nemen.

VRAAG

Een lid herinnert de Minister aan een vroeger gedane belofte in verband met de bezoldigingen van de topambtenaren bij de Sabena en de N.M.B.S.

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat hij de gewenste inlichtingen in verband met de bezoldigingen en salarissen van die ambtenaren in zijn bezit heeft.

Hij onderstreept nochtans de deontologische regels welke bij dergelijke mededeling moeten worden in acht genomen en wenst derhalve dat geen enkele informatie hieromtrent aan de buitenwereld zal worden verstrekt.

In antwoord op de vraag van het lid worden dan voor de Sabena, de N.M.B.S. en de R.T.T. bepaalde gegevens verstrekt die moeten toelaten het niveau van de bezoldigingen bij die organismen te situeren.

VRAAG

Een lid merkt op dat de Minister van Verkeerswezen gezag zou moeten hebben over Sabena en alle gewenste inlichtingen krijgen, aangezien de Minister de beheerders benoemt.

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat hij in elk geval de gewenste inlichtingen krijgt, al is dat soms met vertraging en niet zonder bepaalde incidenten. De beheerders van Sabena worden, zoals dat in een handelsvennootschap hoort (een naamloze vennootschap), aangewezen door de algemene vergadering van de aandeelhouders op voorstel van bepaalde Ministers. Door de eigen kenmerken van de naamloze vennootschap oefent de overheid op Sabena een werkelijke controle en bepaalde vormen van toezicht uit.

Het verschil tussen Sabena en een gewone naamloze vennootschap steunt onder meer op de volgende kenmerken :

- meerderheids participatie van de Staat;
- wijziging van de statuten vereist een toelating bij wet;
- taalkaders zijn verplicht bij Sabena;

- administrateurs désignés sur proposition de certains ministres;
- président et vice-président nommés par arrêté royal;
- autorisation par arrêté royal pour créer des filiales;
- garantie de l'Etat pour les emprunts et le remboursement du capital semi-public et privé;
- dividende garanti par l'Etat;
- intervention de l'Etat dans les charges d'intérêt des emprunts;
- droits de trafic négociés par l'Etat;
- présence, avec droit de veto, d'un chargé de mission du Gouvernement au sein du conseil d'administration et du comité de gestion;
- prise en charge par l'Etat de l'Ecole d'aviation civile, passage quasi obligé de recrutement des pilotes par la Sabena.

La doctrine et les particularités évoquées ci-avant démontrent que si la Sabena présente effectivement certains aspects des sociétés commerciales (S.A.), elle n'échappe pas au caractère d'entreprise publique imprimé par la participation marquante de l'Etat dans toute sa structure.

QUESTION

Un membre demande quel est le montant de recettes de la Sabena.

REPONSE

Le Ministre répond que pour 1982 les recettes de la Sabena étaient de 35,4 milliards; pour 1983 : 38,1 milliards.

QUESTION

Un membre ayant consulté le budget 1984 des Voies aériennes, trouve des sommes petites et grandes. Il faut souvent compter les zéros pour les déchiffrer. Il y a cependant un chiffre important que nous ne connaissons pas et que l'on ne nous dira jamais.

Nous connaissons les dépenses de la Sabena, mais aussi les recettes nous intéressent, et cela autant que les dépenses. Nous pouvons connaître le prix d'un voyage en avion et le nombre de billets vendus, mais on nous laisse dans l'ignorance sur les grosses ristournes que la Sabena accorde aux agences de voyages, aux vendeurs de billets de voyages et à toutes sortes d'intermédiaires.

Or ces mêmes agences de voyages offrent à leur tour des réduction de 10, 20, 30, voire 50 p.c. Le Ministre peut-il l'éclairer à ce sujet ?

Il est permis de penser :

1. que le seul revenu de la Sabena est la vente de billets de voyages et le fret;
2. que la Sabena pourrait distribuer la moitié de ses recettes aux agents de voyages sans le moindre contrôle parlementaire;

- beheerders aangewezen op voorstel van sommige ministers;
- voorzitter en ondervoorzitter benoemd bij koninklijk besluit;
- oprichting van dochtermaatschappijen vereist toelating bij koninklijk besluit;
- Staatswaarborg voor leningen en terugbetaling van het semi-openbaar en particulier kapitaal;
- dividenden gewaarborgd door de Staat;
- Staatstussenkomst in de interestlast van de leningen;
- de Staat voert besprekingen over de verkeersrechten;
- aanwezigheid van een zendingsgelastigde van de Regering in de raad van beheer en het beheerscomité. Die gelastigde heeft vetorecht;
- de Staat neemt de school voor burgerluchtvaart te zijnen laste; de aanwerving van piloten moet om zo te zeggen langs Sabena om verlopen.

Uit de vorenstaande grondidee en bijzonderheden blijkt dat, al bezit Sabena bepaalde kenmerken van een handelsvennootschap (N.V.), het toch een publieke onderneming is door de aanzienlijke participatie van de Staat in heel zijn structuur.

VRAAG

Een lid wil het bedrag kennen van de ontvangsten van Sabena.

ANTWOORD

De Minister deelt mee dat deze in 1982 35,4 miljard bedroegen in 1983 38,1 miljard.

VRAAG

Een lid heeft bij het kennis nemen van de begroting 1984 van de Luchtwegen er kleine en grote bedragen in gevonden. Vaak moeten de nullen geteld worden om ze te ontcijferen. Er is echter een belangrijk bedrag dat wij niet kennen en dat men ons nooit zal bekendmaken.

Wij zijn op de hoogte van de uitgaven van de Sabena, maar ook de ontvangsten interesseren ons, evenzeer als de uitgaven. Wij kunnen de prijs kennen van een vliegtuigreis en het aantal verkochte biljetten, maar men laat ons in de onwetendheid over de grote kortingen die Sabena toestaat aan de reisbureaus, de verkopers van reisbiljetten en allerhande tussenpersonen.

Die zelfde reisbureaus, nu, verlenen op hun beurt prijsverminderingen van 10, 20, 30, ja zelfs 50 pct. Kan de Minister hem daarover inlichten ?

Men mag aannemen :

1. dat de enige inkomsten van Sabena voortkomen uit de verkoop van reisbiljetten en uit vrachtlonen;
2. dat Sabena de helft van haar ontvangsten aan reisbureaus zou kunnen uitdelen, zonder enige parlementaire controle;

3. qu'en fin de compte, c'est l'Etat qui doit combler le déficit pour le plus grand profit de ses chères agences.

REPONSE

1. Le bilan de la Sabena, société anonyme, reprend aussi bien les dépenses que les recettes, au niveau « exploitation » et au niveau « entreprise ».

2. La Sabena étant une société commerciale, vend une grande partie (la majorité) de son produit (transport aérien) à travers des intermédiaires commerciaux (agences de voyages, toursopérateurs et certes pas toutes sortes — interdit d'ailleurs dans la réglementation internationale qui gouverne les transporteurs réguliers — membres I.A.T.A.).

3. Ces intermédiaires commerciaux sont rémunérés toujours selon les normes et limites imposés par la réglementation I.A.T.A., telle qu'approuvée en Belgique par l'Administration de l'Aéronautique (maximum 9 p.c. + supports promotionnels pour les produits touristiques).

4. Les commissions sont donc bien contrôlables et contrôlées entre autres par « déclarations fiscales ».

5. Les agences de voyages ne peuvent en aucune sorte céder une partie de cette commission aux passagers; prévu dans la réglementation qui gouverne les relations agences/compagnies aériennes.

6. Les réductions qui sont parfois offertes au grand public ne sont certes pas basées sur la cessation d'une partie de la commission, mais sur une application raffinée des différents types de tarifs, ce qui permet parfois à des spécialistes d'interprétation d'être — un peu — moins chers que les autres; que l'on propose cela comme « réduction » est simplement un slogan commercial.

7. La réglementation en matière de vols affrétés, dits charters, est plus large à ce sujet, mais cela ne concerne pas les commissions de la Sabena, transporteur régulier.

Le Ministre fait remarquer pour terminer que, hormis les commissions ordinaires il est de pratique courante que des surcommissions soient allouées aux agences de voyages. Cette pratique est en vigueur chez tous nos concurrents. Se manifeste une distorsion supplémentaire en matière de concurrence dans le fait que la Sabena, compagnie belge, est tenue de déclarer aux administrations fiscales les commissions versées à ses clients; une telle pratique a tendance à détourner la clientèle de la Sabena en faveur des compagnies étrangères opérant en Belgique et qui ne sont pas tenues de faire de telles déclarations aux administrations fiscales.

QUESTIONS

1. Où en est la réorganisation de la Sabena et qu'en est-il des implications financières de celle-ci, y compris pour ce qui est des salaires et de l'emploi du personnel ?

Qu'a-t-on l'intention de faire ultérieurement :

1° au cas où l'exploitation serait bénéficiaire;

2° au cas où l'exploitation ne serait ni bénéficiaire, ni déficitaire;

3. dat de Staat tenslotte het verlies moet dekken, ten voordele van zijn dierbare reisbureaus.

ANTWOORD

1. De balans van Sabena, naamloze vennootschap, omvat zowel de uitgaven als de ontvangsten, op het gebied van de « exploitatie » en op het gebied van de « onderneming ».

2. Daar Sabena een handelsvennootschap is, verkoopt het een groot deel (het grootste) van zijn produkt (luchtvervoer) door bemiddeling van commerciële tussenpersonen (reisbureaus, toeroperators en zeker niet allerhande — ten andere verboden door de internationale reglementering op de vaste vervoerders — leden van I.A.T.A.).

3. Die commerciële tussenpersonen worden steeds bezoldigd volgens de normen en binnen de perken opgelegd door de I.A.T.A.-reglementering, zoals zij in België door het Bestuur van de Luchtvaart werd goedgekeurd (maximum 9 pct. + promotionele steun voor de toeristische produkten).

4. De commissielonen zijn dus controleerbaar en worden gecontroleerd, inzonderheid door « fiscale aangiften ».

5. De reisbureaus mogen geenszins een deel van dat commissieloon afstaan aan de passagiers; dit is vastgesteld in de reglementering inzake de betrekkingen reisbureaus/luchtvaartmaatschappijen.

6. De kortingen die soms aan het publiek worden toegestaan, zijn gewis niet gebaseerd op de afstand van een deel van het commissieloon, maar op een verfijnde toepassing van verschillende tarieftypes, wat interpretatiespecialisten soms de mogelijkheid biedt om — iets — beterkoop te zijn dan de anderen; dit doen voorkomen als een « korting » is eenvoudig een handelsslogan.

7. De reglementering inzake huurvluchten, « charters » genoemd, is in dat opzicht ruimer, maar dit betreft niet de commissielonen van de Sabena, als vast vervoerder.

Ten slotte merkt de Minister op dat het de gewoonte is naast het gewone commissieloon ook nog bijkomende commissielonen toe te kennen aan de reisagentschappen. Deze praktijk is bij al onze concurrenten gebruikelijk. Daar komt nog een vorm van concurrentievervalsing bij door het feit dat Sabena als Belgische maatschappij ertoe gehouden is de commissielonen die aan haar klanten worden betaald bij de belastingen aan te geven; dergelijke praktijken zetten de klanten van Sabena aan om over te gaan naar buitenlandse maatschappijen die in België actief zijn en niet gehouden zijn tot dergelijke aangiften bij de belastingen.

VRAGEN

1. Hoever staat de reorganisatie van Sabena en zijn financiële implicaties, met inbegrip van de lonen en de tewerkstelling van het personeel ?

Wat zijn de inzichten voor later wanneer :

1° de exploitatie winst oplevert;

2° de exploitatie noch winst, noch verlies geeft;

3° au cas où l'exploitation serait déficitaire ?

2. La Sabena est autorisée, par arrêté royal, à créer une société anonyme ayant pour objet le stockage, la vente et l'approvisionnement d'avions en carburant.

Entre-t-il dans les intentions du Ministre de créer encore des filiales pour d'autres activités ?

Quelles sont les principales activités commerciales qui ont été concédées au secteur privé, quelles sont les recettes qu'en a retirées la Sabena ou la R.V.A., quels sont les bénéfices d'exploitation enregistrés dans ces sociétés privées pour ces activités ?

REPONSES

1. La réorganisation, ou plus exactement la restructuration de la société, a reçu une nouvelle impulsion par la filialisation et le transfert du secteur d'entreprise de catering à la S.A. Sabena-Catering Services. Cette entreprise fonctionne sous une gestion responsabilisée propre avec les organes de société qui lui sont propres.

La capitalisation de cette société n'a pas d'implications financières pour la société-mère, puisque celle-ci possède par rapport à la filiale un portefeuille d'actions de 100 p.c.

La continuité dans l'emploi et l'égalité des conditions de travail (notamment les conditions salariales) par rapport aux agents de la Sabena sont garanties par des dispositions légales concernant le transfert conventionnel d'une branche d'entreprise avec ses travailleurs, et par une CCT conclue au sein de la sous-commission paritaire pour la Sabena.

2. Quant à l'avenir, il convient d'insister sur le principe instauré par le conseil d'administration, selon lequel on ne peut procéder à une filialisation qu'à condition que cette opération renforce la position économique du groupe Sabena et comporte en même temps la possibilité de développer la production et d'élargir les débouchés potentiels. Une situation impliquant des pertes d'exploitation paraît irréaliste, si l'on tient compte du principe énoncé ci-dessus, de la gestion poursuivie et de la conjoncture actuelle et future.

En ce qui concerne la création de filiation, il faut souligner que celle-ci intervient par décision des organes de société de la Sabena désignés par le droit commun des sociétés, et que l'intervention du Ministre des Communications se limite à proposer au Roi et à contresigner un arrêté royal d'autorisation permettant à la Sabena de procéder à la création d'une filiale.

Il faut encore souligner, pour terminer, que la Sabena, en tant que S.A., n'octroie aucunement des concessions et qu'il convient de préciser qu'une exploitation économique telle que celle de la Sabena s'effectue obligatoirement sur la base de services commerciaux, opérationnels, industriels et autres, fondés sur des intérêts réciproques. Etant donné le caractère commercial que cela implique, tant pour la Sabena que pour les autres entreprises concernées, il ne peut être fait mention des recettes ou bénéfices d'exploitation y afférents.

3° de exploitatie verlieslatend is ?

2. Bij koninklijk besluit wordt Sabena gemachtigd een N.V. op te richten voor de opslag, de verkoop en de betankking van vliegtuigen met brandstof.

Is de Minister van plan nog dochtermaatschappijen op te richten voor andere activiteiten ?

Wat zijn de voornaamste handelsactiviteiten die aan de particuliere sector in concessie gegeven zijn, wat zijn de ontvangsten hiervan voor Sabena of R.L.W., wat zijn de geboekte bedrijfswinsten door deze particuliere maatschappijen in deze activiteiten ?

ANTWOORDEN

1. De reorganisatie, of beter uitgedrukt de herstructuratie van de vennootschap, heeft een nieuwe impuls gekregen met de « verdochtering » en overdracht van de catering-bedrijfstak naar de N.V. Sabena-Catering Services. Deze onderneming functioneert onder een eigen verantwoordelijk beheer met de haar geëigende vennootschapsorganen.

De kapitalisatie van deze vennootschap heeft voor de deze moederonderneming geen financiële implicaties gezien deze laatste met betrekking tot de dochteronderneming een aandelenportefeuille van 100 pct. bezit.

Een continuïteit in de tewerkstelling en gelijkheid in de arbeidsvoorwaarden (onder andere loonvoorwaarden) ten opzichte van de Sabena-agenten wordt gewaarborgd via de wettelijke beschikkingen inzake conventionele overdracht van bedrijfstak met werknemers, en tevens via een complementair afgesloten CAO in het Paritair Subcomité voor Sabena.

2. Wat de toekomst betreft, dient de nadruk gelegd op de door de Raad van Beheer besliste stelregel dat enkel kan gefilialiseerd worden op voorwaarde dat deze operatie de positie van de Sabena-groep economisch versterkt en tevens de mogelijkheid inhoudt voor een ontwikkeling van de produktie en een verruiming van de potentiële afzetmarkt. Een toestand waarbij exploitatieverlies zou geleden worden lijkt op basis van bovenvermelde stelregel, het gevoerde management en de huidige en te verwachten conjunctuur niet reëel.

Betreffende het oprichten van dochtermaatschappijen dient erop gewezen dat deze bij beslissing van de door het gemeen vennootschapsrecht aangeduide vennootschapsorganen van Sabena worden opgericht, en dat de tussenkomst van de Minister van Verkeerswezen zich beperkt tot het aan de Koning voordragen en het medeondertekenen van een toelatings-koninklijk besluit dat Sabena machtigt over te gaan tot oprichting van een dochtermaatschappij.

Tenslotte dient benadrukt dat Sabena, als N.V., op geen enkele manier concessies verleent, en dat hier als noodzakelijke precisering geldt dat een economische exploitatie als die van Sabena noodzakelijkerwijze geschiedt op basis van commerciële, operationele, industriële en andere diensten die gebaseerd zijn op wederzijdse belangen. Gezien het commerciële karakter hieraan verbonden zowel voor Sabena als de betrokken andere ondernemingen kan niet ingegaan worden op de ontvangsten of bedrijfswinsten hiermee verbonden.

Recettes R.V.A. :	Ontvangsten R.L.W. :	
	1982	1983
Activités aéronautiques. — <i>Aëronautische activiteiten</i> :		
— Assistance aéroportuaire. — <i>Luchthavenbijstand</i>	4 332 727	4 926 221
Recettes extra-aéronautiques. — <i>Extra aëronautische ontvangsten</i> :		
— Trafic routier (parcs de stationnement). — <i>Wegverkeer (parkeerplaatsen)</i>	57 471 746	74 655 406
— Location de voitures sans chauffeur, exploitation station service. — <i>Verhuring auto's zonder chauffeur, exploitatie servicestation</i>	23 013 824	(1)
— Buffets. — <i>Buffetten</i>	28 698 600	(1)
— Entreprises commerciales diverses, notamment journaux et hebdomadaires, revues, souvenirs, articles de maroquinerie, articles d'artisanat, fleurs, friandises, fruits, vêtements pour enfants, jouets. — <i>Diverse handelszaken o.a. dag- en weekbladen, tijdschriften, souvenirs, marokijnwerk, ambachtartikelen, bloemen, snoepgoed, fruit, kinderkledij, speelgoed</i>	29 668 476	(1)
— Publicité. — <i>Reclame</i>	12 309 971	(1)
— Magasins hors douane. — <i>Taks vrije winkels</i>	347 625 633	370 622 618

(1) Les chiffres pour 1983 seront disponibles dans une dizaine de jours et seront immédiatement transmis.

La R.V.A. n'a pas connaissance des bénéfices d'exploitation enregistrés par les sociétés privées. Toutefois, en ce qui concerne la concession trafic routier dans l'aéroport de Bruxelles-National, où la redevance de concession due à la R.V.A. se calcule sur le bénéfice d'exploitation (alors que, pour les autres concessions, cette redevance est généralement calculée sur la base du chiffre d'affaires), la quote-part du concessionnaire s'élevait en 1982 à 9 355 867 francs, contre 12 153 204 francs en 1983.

QUESTION

Un membre désire savoir quelle fut pour ces dix dernières années l'évolution de l'intervention financière de l'Etat à la Sabena ?

REPONSE

Le Ministre lui répond que les crédits versés en vertu de l'article 31.01 (intérêts sur emprunts), article 32.31 à 31.37 (amortissement matériel volant) et article 81.51 (récapitalisation) s'élèvent comme suit (en millions de francs) :

1973	: 1 018,7
1974	: 1 088
1975	: 2 296,2
1976	: 2 915,9
1977	: 2 490,6
1978	: 2 375
1979	: 1 326,2
1980	: 2 479,9
1981	: 2 603,6
1982	: 3 330,7
1983	: 220,3

En sus, la Sabena a bénéficié de certains autres avantages par le canal R.V.A., dont la valeur globale peut être évaluée à $\pm$ 1 500 millions de francs belges.

(1) De cijfers voor 1983 zullen over een tiental dagen beschikbaar zijn, en onmiddellijk doorgezonden worden.

De R.L.W. heeft geen kennis van de door de particuliere maatschappijen geboekte bedrijfswinsten. Nochtans wat de concessie wegverkeer op de luchthaven Brussel-Nationaal betreft, waar de aan de R.L.W. verschuldigde concessievergoeding berekend wordt op de exploitatiewinst (waar voor de overige concessies deze meestal wordt vastgesteld op basis van het omzetcijfer) bedroeg het aandeel van de concessiehouder in 1982 de som van 9 355 867 frank, terwijl het in 1983, 12 153 204 frank bedroeg.

VRAAG

Een lid wenst te vernemen welke tijdens de laatste tien jaar de evolutie was van de financiële staatstussenkomst voor de Sabena.

ANTWOORD

De Minister antwoordt hem dat de kredieten uitbetaald op grond van artikel 31.01 (interessen op leningen), artikel 32.31 tot 31.37 (afschrijving vliegend materieel) en artikel 81.51 (herkapitalisatie) het volgende beeld te zien geven (in miljoenen franken) :

1973	: 1 018,7
1974	: 1 088
1975	: 2 296,2
1976	: 2 915,9
1977	: 2 490,6
1978	: 2 375
1979	: 1 326,2
1980	: 2 479,9
1981	: 2 603,6
1982	: 3 330,7
1983	: 220,3

Daarenboven heeft Sabena via de R.V.A., sommige andere voordelen genoten, waarvan de globale waarde op $\pm$ 1 500 miljoen frank kan worden geschat.

7. Eurocontrol

QUESTION

Un membre demande où en est la situation en ce qui concerne Eurocontrol.

REPONSE

Le Ministre répond que rien n'est changé vis-à-vis des décisions prises ultérieurement en matière de regroupement du contrôle aérien à Beek, à condition, bien entendu, qu'Eurocontrol puisse assumer une telle tâche. Ces problèmes font l'objet d'un examen par un groupe de travail constitué par les administrations des divers pays concernés, groupe de travail appelé PS4. Il convient également de régler le problème de la clef de répartition financière, c'est ce à quoi s'emploie le groupe de travail en question.

QUESTION

Un membre ajoute que si les quatre pays sont d'accord pour le transfert du contrôle aérien à Beek, les Pays-Bas n'en investissent pas moins chez eux, et la R.F.A. fait la même chose.

REPONSE

A cette observation le Ministre fait remarquer qu'il détient des lettres d'engagement des divers partenaires pour regrouper dans Eurocontrol le contrôle aérien à condition toutefois que cet organisme puisse assumer cette tâche et qu'une clef financière soit établie. Le problème pourra être évoqué plus longuement en séance publique.

QUESTION

Un membre déclare que la note introductive du Ministre fait allusion, en sa page 4, à 420,3 millions constituant la contribution belge dans les frais de fonctionnement du bureau Eurocontrol.

S'agissant de ce dernier, le Ministre peut-il faire savoir ce qu'il en est de l'avenir de ce centre et ce qu'il en est du projet CANAC ?

REPONSE

Le Ministre communique ci-après les remarques et propositions demandées concernant :

— les projets d'arrêté de la réunion du 12 septembre dernier à La Haye, présentés par les Pays-Bas (annexe 18);

— la correspondance en la matière de M. Bayer à Mme Smit-Kroes (annexe 19).

1.1. La proposition de financement mentionnée sous le point 2.4 des projets d'arrêté, n'offre pas la certitude que nos partenaires participeront d'une façon évitable aux frais du centre au cours de la période précédant celle au cours de laquelle le centre sera entièrement et également opérationnel pour les quatre Etats. En effet, il est indiqué qu'à partir de l'entrée en vigueur du protocole de modification :

— les investissements devront être financés suivant un « scénario 1995 », date à laquelle tout le contrôle « en-route » sera assuré pour les quatre Etats à Maastricht;

7. Eurocontrol

VRAAG

Een lid vraagt naar de toestand in verband met Eurocontrol.

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat de beslissingen inzake de groepering van de controle van het luchtverkeer in Beek niet worden gewijzigd, op voorwaarde dat Eurocontrol een dergelijke taak kan opnemen. Deze problemen worden onderzocht door een werkgroep samengesteld uit de administraties van de verscheidene betrokken landen; die werkgroep wordt PS4 genoemd. Ook behoort de kwestie van de financiële verdeelsleutel te worden geregeld, waarover die werkgroep zich buigt.

VRAAG

Een lid voegt eraan toe dat de vier landen het eens zijn om de controle van het luchtverkeer naar Beek over te brengen, maar dat Nederland en Duitsland niettemin in eigen land investeren.

ANTWOORD

Daarbij merkt de Minister op dat hij brieven heeft waarin de verschillende partners zich verbinden om de controle van het luchtverkeer in Eurocontrol te groeperen, op voorwaarde nochtans dat deze instelling die taak op zich kan nemen en dat er een verdeelsleutel wordt opgemaakt. Het probleem kan ter openbare vergadering uitgebreider worden behandeld.

VRAAG

Een lid verklaart dat op bladzijde 4 van de inleidende nota van de Minister gewag wordt gemaakt van 420,3 miljoen die de Belgische bijdrage vormt in de werkingskosten van het bureau Eurocontrol.

Kan de Minister in verband met dit bureau meedelen wat de toekomst ervan is en hoever het staat met het CANAC-project ?

ANTWOORD

De Minister deelt de gevraagde opmerkingen en voorstellen mee aangaande :

— de door Nederland voorgestelde ontwerp-besluiten van de vergadering van 12 september jl. in 's-Gravenhage (bijlage 18);

— de briefwisseling die de heer Bayer ter zake met Mevr. Smit-Kroes gevoerd heeft (bijlage 19).

1.1. Het onder punt 2.4 van de ontwerp-besluiten vermelde financieringsvoorstel biedt niet de zekerheid dat onze partners noodzakelijk zullen bijdragen in de kosten van het centrum tijdens de periode die de periode voorafgaat tijdens welke het centrum volledig en even operationeel voor de vier Staten zal zijn. Er wordt inderdaad in aangestipt dat vanaf de inwerkingtreding van het wijzigingsprotocol :

— de investeringen zullen moeten worden gefinancierd volgens een « scenario 1995 », op welke datum de hele « en-route »-verkeersleiding door de vier Staten te Maastricht zal uitgevoerd worden;

— les frais opérationnels devront être financés par les quatre Etats en rapport avec les tâches que le centre accomplit pour chaque Etat.

Si cette proposition oblige les quatre Etats déjà dès le début à participer de façon équitable aux investissements, cet arrangement impose cependant pour les frais opérationnels une charge non justifiée aux Etats qui sont maintenant présents à Maastricht et surtout à celui qui fera en premier appel aux services du centre pour l'exécution dudit concept I. Pour ces derniers frais, il ne resterait dès lors aucune responsabilité commune jusqu'en 1995, et les Pays-Bas en particulier seraient exemptés à partir de l'entrée en vigueur du protocole de modification, de chaque participation dans les frais opérationnels de Maastricht, jusqu'au moment où le centre effectuerait des missions de contrôle au-dessus des Pays-Bas.

1.2. Cet arrangement serait surtout désavantageux pour la Belgique, qui est supposée être la première nation à devoir confier tout le contrôle en-route à Maastricht. Celui-ci ne donnerait aussi aucune garantie que nos partenaires nous rejoindront par après.

1.3. La proposition précitée, qui n'a jamais été faite au cours des discussions du 12 septembre dernier et qui n'a donc jamais été acceptée, est d'ailleurs en contradiction avec :

— l'existence d'une période de transition, prévue en annexe 3 du Protocole de modification;

— la clef de répartition pour les frais d'exploitation, acceptée le 12 septembre dernier pour cette période de transition, et ce à partir du 1^{er} janvier 1984, à savoir 3/7 pour l'Allemagne, 3/7 pour la Belgique et le Luxembourg et 1/7 pour les Pays-Bas.

La nécessité d'une telle période de transition a toujours été acceptée par les quatre Etats, afin de déterminer les tâches effectivement confiées à Eurocontrol suivant l'article 2.2.b. du Protocole de modification, et d'en convenir les conditions conformément à l'article 12 de ce Protocole.

1.4. L'importance d'une formule pour le financement commun futur du centre ne peut être soulignée. Le passé d'Eurocontrol a en effet démontré que des engagements conclus par les Etats membres — même ceux fixés dans l'accord Eurocontrol et ratifiés par les pays — n'ont jamais été respectés. La volonté commune des Ministres, telle qu'elle s'est manifestée le 12 septembre dernier, n'offre dès lors pas la certitude que le concept I deviendra une réalité pour toutes les nations concernées. Des obligations financières claires et évidentes de contribution dans les frais du centre constituent finalement l'unique garantie que tous les pays concernés appliqueront le concept I, ou du moins que le pays qui ferait de sorte, tandis que les autres ne le font pas, ne devra pas porter à lui seul les charges financières.

— de operationele kosten door de vier Staten moeten worden gefinancierd in verhouding tot de opdrachten die het centrum voor iedere Staat zal te vervullen hebben.

Als bij dit voorstel de vier Staten reeds van bij het begin het verplicht worden op billijke wijze in de investeringen bij te dragen, dan wordt deze regeling evenwel een niet-gerechtigde last opgelegd aan de in Maastricht aanwezige Staten en vooral dan die welke als eerste een beroep zal doen op de diensten van het centrum voor de uitvoering van het zogeheten concept I. Voor deze laatste kosten zou er dan ook geen gemeenschappelijke verantwoordelijkheid zijn tot 1995, en bepaaldelijk Nederland zou, vanaf de inwerkingtreding van het wijzigingsprotocol, van iedere bijdrage in de operationele kosten van Maastricht vrijgesteld zijn, totdat het centrum controleopdrachten boven Nederland zou uitvoeren.

1.2. Die regeling zou vooral nadelig uitvallen voor België, dat geacht wordt de enige natie te zijn die de « en-route »-leiding aan Maastricht zal moeten toevertrouwen. Voorts zou zij geen enkele waarborg verlenen dat onze partners zich nadien bij ons zullen aansluiten.

1.3. Het voornoemde voorstel, dat tijdens de besprekingen van 12 september jl. nooit werd gedaan en bijgevolg nooit werd aanvaard, is overigens in strijd met :

— het bestaan van een overgangsperiode, waarin voorzien is in bijlage 3 van het Wijzigingsprotocol;

— de verdeelsleutel voor de exploitatiekosten, die op 12 september jl. voor die overgangsperiode met ingang van 1 januari 1984 werd aanvaard, te weten 3/7 voor Duitsland, 3/7 voor België en Luxemburg en 1/7 voor Nederland.

De noodzaak van een dergelijke overgangsperiode werd altijd door de vier Staten aanvaard ten einde de opdrachten te bepalen die daar werkelijk aan Eurocontrol zijn toevertrouwd krachtens artikel 2.2.b. van het Wijzigingsprotocol en de voorwaarden ervan vast te leggen overeenkomstig artikel 12 van dat protocol.

1.4. Het belang van een formule voor de toekomstige gemeenschappelijke financiering van het centrum kan niet genoeg onderstreept worden. Het verleden van Eurocontrol heeft immers uitgewezen dat door de lidstaten aangegane verbintenissen — zelfs die welke bij de Eurocontrol-overeenkomst werden vastgelegd en door de landen bekrachtigd zijn — nooit nageleefd werden. De gemeenschappelijke wil van de Ministers, zoals hij op 12 september jl. tot uiting kwam, biedt dan ook niet de zekerheid dat het concept I voor alle betrokken landen een werkelijkheid zal worden. Klare en duidelijke financiële verplichtingen tot bijdrage in de kosten van het centrum vormen ten slotte de enige waarborg dat alle betrokken landen het concept I zullen toepassen, of althans dat het land dat het toepast, terwijl de andere het niet doen, de financiële lasten niet alleen te dragen zal krijgen.

1.5. D'après la conception de l'Administration, la formule suivante pourrait offrir certaines garanties dans le sens en question :

a) au cours de la période de transition et en ce qui concerne les fonctions actuelles du centre (Belgique FL 195, Allemagne FL 245), les frais d'exploitation sont portés pour 3/7 par la Belgique et le Luxembourg, 3/7 par l'Allemagne et 1/7 par les Pays-Bas;

b) en ce qui concerne les investissements (bâtiment, hardware et software) et les frais d'installation (y compris la formation du personnel et simulations) il est nécessaire pour que le centre puisse exécuter le concept I : un financement basé sur la formule mentionnée ci-après pour le scénario 1995;

c) quant aux frais opérationnels après la fin de la période de transition : les frais des contrôleurs attribuables à des secteurs individuels, sont portés nationalement, tandis que les autres frais opérationnels (entretien, administration, etc.) sont portés suivant le scénario 1995 indiqué ci-après.

La formule pour le scénario 1995, dans lequel en guise d'hypothèse les quatre pays appliquent réellement ledit concept I, serait basée sur l'effectif nécessaire pour le contrôle aérien dans l'espace aérien de chaque pays. D'après le « Feasibility-study » de 1980 d'Eurocontrol, qui tenait compte de la charge de travail prévisible dans chaque espace aérien national, cela mènerait à la clef de répartition suivante :

Allemagne : 137 contrôleurs ou 44,5 p.c.;

Pays-Bas : 63 contrôleurs ou 20,5 p.c.;

Belgique-Luxembourg : 108 contrôleurs ou 35 p.c.

1.6. Il est clair que l'élaboration d'une formule concrète de financement dans le cadre de la décision du 12 septembre dernier, nécessite des discussions plus poussées.

Il serait dès lors préférable que les Ministres entament le problème au cours de leur réunion préparatoire du 14 novembre prochain et qu'ils demandent au groupe P.S. 4 de procéder à l'étude de celui-ci.

Le rapport de cette étude devrait être soumis au plus vite à une nouvelle réunion des Ministres.

Il serait en outre possible de demander que le groupe P.S.4 prépare un projet d'accord, fixant les engagements des quatre Etats à partir de l'entrée en vigueur du Protocole de modification.

2. En ce qui concerne la lettre du 6 octobre 1983 de M. le secrétaire Bayer, adressée à Mme Smit-Kroes, l'on peut constater que son attitude est identique à celle mentionnée ci-dessus sous 1.3 et 1.7.

QUESTION

Un membre fait observer qu'à l'article 34.02 (p. 15 du budget), figure un crédit de 420,3 millions à titre d'intervention de la Belgique dans les frais de fonctionnement du Bureau Eurocontrol à Bruxelles.

1.5. Volgens de opvatting van de Administratie, zou de onderstaande formule sommige waarborgen in die zin kunnen bieden :

a) tijdens de overgangperiode worden de exploitatiekosten, wat de huidige functies van het centrum betreft (België LF 195, Duitsland LF 245), voor 3/7 door België en Luxemburg, voor 3/7 door Duitsland en voor 1/7 door Nederland gedragen;

b) wat de investeringen (gebouw, hardware en software) en de installatiekosten (personeelsformatie en simulaties inbegrepen) betreft, is er opdat het centrum het concept I zou kunnen uitvoeren, vereist : een financiering gebaseerd op de hieronder voor het scenario 1995 vermelde formule;

c) wat de operationele kosten na de overgangperiode betreft, met name de kosten aan verkeersleiders uit hoofde van individuele sectoren, deze worden nationaal gedragen, terwijl de overige operationele kosten (onderhoud, administratie, enz.) worden gedragen volgens het onderstaande scenario 1995.

De formule voor het scenario 1995, waarin de vier landen bij wijze van hypothese het voornoemde concept I werkelijk toepassen, zou gebaseerd zijn op de personeelssterkte die nodig is voor de luchtverkeersleiding in het luchtruim van elk land. Volgens de « Feasibility-study » d.d. 1980 van Eurocontrol, waarbij de voor ieder nationaal luchtruim voorzienbare arbeidslast in acht is genomen, zou dat tot de volgende verdeelsleutel leiden :

Duitsland : 117 verkeersleiders, zegge 44,5 pct.;

Nederland : 63 verkeersleiders, zegge 20,5 pct.;

België-Luxembourg : 108 verkeersleiders, zegge 35 pct.

1.6. Het is duidelijk dat de uitwerking van een concrete financieringsformule in het kader van de beslissing van 12 september jl., grondiger besprekingen vergt.

Het ware dan ook verkieslijk dat de Ministers het probleem tijdens hun voorbereidende vergadering van 14 november aansnijden en zij de groep P.S. 4 vragen dat probleem in studie te nemen.

Het verslag van die studie zou zo spoedig mogelijk aan een nieuwe vergadering van de Ministers moeten worden voorgelegd.

Bovendien zou het mogelijk zijn te vragen dat de groep P.S.4 een project van akkoord zou voorbereiden, waarbij de verbintenissen van de vier Staten vanaf de inwerking-treding van het Wijzigingsprotocol worden vastgelegd.

2. Wat de brief van 6 oktober 1983 van de heer secretaris Bayer aan mevrouw Smit-Kroes betreft, kan worden geconstateerd dat zijn houding dezelfde is als die vermeld hierboven onder 1.3 en 1.7.

VRAAG

Op artikel 34.02 (blz. 15 van de begroting), zegt een lid, komt een krediet voor van 420,3 miljoen als Belgische tussenkomst in de werkingskosten van het Eurocontrol Bureau te Brussel.

Quels sont les frais totaux pour ce Bureau, la quote-part d'autres partenaires éventuels et la composition du personnel d'après la nationalité et, en ce qui concerne le personnel belge, d'après le rôle ou l'appartenance linguistique ?

Quels autres postes figurent encore au budget pour Eurocontrol ?

REPONSE

— Frais totaux Eurocontrol : 4 031,921 millions de francs belges dont 420,3 budget 1984 + 102 transfert budget 1983 (= 11 p.c. operating costs Benelux-R.F.A.);

— Ventilation par Etat membre :

Wat zijn de totale kosten voor dit Bureau, het aandeel van eventuele andere partners en de samenstelling van het personeel volgens nationaliteit en wat het Belgisch personeel betreft, volgens taalrol of taalgroep ?

Welke andere posten komen nog op de begroting voor inzake Eurocontrol ?

ANTWOORD

— Totale kosten Eurocontrol : 4 031,921 miljoen Belgische frank waarvan 420,3 begroting 1984 + 102 begroting 1983 overgeheveld (= 11 pct. operating costs Benelux-D.B.R.);

— Verdeling per lidstaat :

	Fonctionnement administration centrale — Werking centrale administratie	Investissements administration centrale — Investerings centrale administratie	Maastricht — Maastricht
(En pour cent. — In percent)			
Belgique. — België	5,5 (66 000 000)	5,0 (52 000 000)	41,0 (302 000 000)
R.F.A. — D.B.R.	25,0	35,0	42,8
France. — Frankrijk	24,0	28,0	—
R.U. — V.K.	31,5	22,0	—
Irlande. — Ierland	1,5	0,8	—
Luxembourg. — Luxemburg	0,3	0,3	1,3
Pays-Bas. — Nederland	11,0	7,5	14,3

— Personnel par Etat membre :

— Personeel per lidstaat :

	Personnel Maastricht — Personeel Maastricht	Reste — Rest	Total — Totaal
Belgique. — België	96	152	248
R.F.A. — D.B.R.	89	74	163
R.U. — V.K.	22	81	103
Luxembourg. — Luxemburg	7	29	36
Pays-Bas. — Nederland	162	30	192
Irlande. — Ierland	2	4	6
France. — Frankrijk	10	133	193
Totaux. — Totalen	388	553	941

— Ventilation par rôle linguistique :

Eurocontrol est un organisme international et n'est pas soumis aux lois coordonnées sur l'emploi des langues en matières administratives. Dès lors, la ventilation demandée n'est pas disponible.

QUESTION

Après la décision de septembre 1983 relative à l'extension de Maastricht, tous les aspects (techniques, économiques, sociaux, etc.) de ce concept sont-ils examinés ?

— Verdeling per taalrol :

Eurocontrol is een internationale organisatie en niet onderworpen aan de gecoördineerde wetten op het gebruik van de taal in bestuurszaken. Dienvolgens is de gevraagde opsplitting niet beschikbaar.

VRAAG

Na de beslissing van september 1983 in verband met de uitbouw te Maastricht, zijn alle aspecten (technisch, economisch, sociaal, enz.) van dit concept onderzocht ?

REPOSE

— La décision de principe du 12 septembre 1983 a été précédée d'une longue procédure de consultation et de concertation, d'où il est apparu que :

- 1° le concept d'intégration est techniquement réalisable;
- 2° le concept d'intégration constitue la solution la plus économique pour la Belgique;
- 3° le concept d'intégration n'entraîne pas de perte d'emplois.

Tous ces aspects sont vérifiés une dernière fois à fond par les administrations concernées.

— Le financement des services communaux fait encore l'objet de négociations.

QUESTION

Avant d'opérer un choix en faveur de l'alternative C.A.N.A.C./Maastricht, se pose la question de savoir si l'étude porte également sur les aspects industriels.

REPOSE

★ L'heure actuelle, l'étude du dossier n'est pas encore assez avancée pour négocier l'association de l'industrie belge. Il est évident qu'il sera tenu compte de cet aspect en temps opportun.

QUESTION

Des chances maximales seront-elles affectées aux entreprises des pays participants (Belgique, Pays-Bas, République fédérale allemande, Luxembourg). Il serait tout de même inconcevable que des entreprises anglaises et françaises se verraient à présent offrir des chances optimales pour l'extension de Maastricht, alors que ces pays n'ont pour leur part jamais appliqué loyalement la convention Eurocontrol.

REPOSE

— Même réponse qu'au point précédent.

— Les chances éventuelles des entreprises étrangères sont tout aussi grandes si C.A.N.A.C. est réalisé à Bruxelles.

QUESTION

Un membre désire obtenir des renseignements sur la situation Eurocontrol :

- Engagements vis-à-vis d'Eurocontrol;
- Engagements dans des investissements de contrôle aérien belge.

REPOSE

Le Ministre répond que s'il s'agit :

- D'engagements budgétaires (engagements financiers);
- Du nouveau centre de contrôle aérien :

Aucun engagement ne sera réalisé avant que la discussion du problème du financement n'ait abouti et que les réponses d'Eurocontrol au questionnaire des Ministres des pays concernés ne soient satisfaisantes.

ANTWOORD

— De principiële beslissing van 12 september 1983 is voorafgegaan door een lange consultatie- en overlegprocedure waaruit bleek dat :

- 1° het integratieconcept technisch mogelijk is;
- 2° het integratieconcept voor België de goedkoopste oplossing is;
- 3° het integratieconcept geen verlies van tewerkstelling veroorzaakt.

Al deze aspecten worden een laatste maal ten gronde geverifieerd door de betrokken administraties.

— De financiering van de gemeenschappelijke diensten wordt nog onderhandeld.

VRAAG

Voor het alternatief C.A.N.A.C./Maastricht wordt gekozen, moet toch de vraag gesteld worden of in de studie ook de aspecten van de « industrie » ter sprake komen.

ANTWOORD

Voorlopig is het dossier nog niet ver genoeg gevorderd om over het inschakelen van de Belgische industrie te onderhandelen. Het is evident dat te gepaste tijd dit aspect niet uit het oog zal verloren worden.

VRAAG

Zullen de bedrijven van de participerende landen (België, Nederland, Duitsland, Luxemburg) maximale kansen geboden worden? Het zou toch niet denkbaar zijn dat Engelse en Franse bedrijven nu optimale kansen zouden krijgen voor de uitbreiding van Maastricht, terwijl deze landen zelf de Eurocontrol-conventie nooit loyaal hebben toegepast.

ANTWOORD

— Zelfde antwoord als vorig punt.

— De eventuele kansen voor buitenlandse ondernemingen zijn even groot als wanneer C.A.N.A.C. te Brussel wordt gerealiseerd.

VRAAG

Een lid vraagt inlichtingen betreffende de stand van zaken Eurocontrol :

- Verbintenissen ten aanzien van Eurocontrol;
- Verbintenissen in investeringen Belgische luchtleiding.

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat indien het :

- Verbintenissen in budgettair verband (vastleggingen);
- Over het nieuw verkeersleidingscentrum gaat :

Geen vastleggingen worden gedaan vooraleer het probleem van de financiering is uitgepraat en de antwoorden van Eurocontrol op de vragenlijst van de Ministers van de betrokken landen bevredigend zijn.

QUESTION

La création d'Eurocontrol est issue de l'idée européenne. On a préconisé un système de contrôle aérien européen intégré, aboutissant ultérieurement à un système européen intégré pour la gestion des courants de trafic.

L'attitude nationaliste de certains Etats a sérieusement compromis l'idée européenne prônée par Eurocontrol.

Le Ministre n'estime-t-il pas que la réalisation d'un système réellement intégré qui permette la gestion la plus sûre, la plus efficace, la plus économique du trafic aérien, n'implique pas nécessairement que le tout soit regroupé en un seul centre ?

REPONSE

Il n'est évidemment pas indispensable qu'un système intégré soit regroupé en un seul centre. Mais dans le cas de la région Benelux-Allemagne du Nord, qui est relativement peu étendue, il semble financièrement très intéressant de soumettre tout le trafic en-route au contrôle d'un seul centre, étant donné qu'un grand centre est certes moins onéreux que 4 ou 5 centres régionaux répartis en Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne du Nord.

QUESTION

Est-il suffisamment établi qu'Eurocontrol sera en mesure d'élaborer un système opérationnel efficace en trois quatre ans seulement, donc d'ici à 1988-1989 ?

REPONSE

Le Ministre ne doute pas qu'Eurocontrol soit en mesure de réaliser un système qui pourra gérer efficacement le « trafic en-route » vers 1988-1989.

QUESTION

Dans une première phase, Eurocontrol prévoit un contrôle aérien pour le Benelux et après 1995 pour le Nord de l'Allemagne.

N'est-on pas dès lors en droit de supposer qu'en 1995 l'Eurocontrol ne pose de nouvelles exigences (investissements), adaptées à l'évolution de la technique ?

REPONSE

Eurocontrol veillera sûrement à toujours utiliser les meilleures techniques disponibles. Etant donné que l'âge moyen d'une installation est de 10 à 12 ans, l'Agence peut facilement attendre la fin de cette période pour procéder à d'autres investissements importants. La crainte qu'une toute nouvelle installation ne soit demandée dès 1995 n'est donc pas fondée.

QUESTION

N'est-il pas prématuré de déclarer dès à présent, et sans connaître le projet technique et opérationnel, que les installations de Maastricht seront vraiment plus avantageuses qu'un centre national ?

VRAAG

De oprichting van Eurocontrol is een uitvloeisel van de Europese gedachte. Men stelde voorop een geïntegreerd Europees verkeersleidingssysteem, met later een geïntegreerd Europees systeem voor het beheer van de verkeersstromen.

Het nationalisme van bepaalde Staten heeft de Europese gedachte, die voorging bij Eurocontrol, een flinke deuk gegeven.

Meent de Minister niet, om een werkelijk geïntegreerd systeem te verwezenlijken dat de veiligste, meest efficiënte, meest economische afhandeling van het luchtverkeer mogelijk maakt, dat niet noodzakelijk dit alles in één centrum moet gegroepeerd worden ?

ANTWOORD

Natuurlijk is het niet onontbeerlijk dat een geïntegreerd systeem in één centrum zou gegroepeerd zijn. Maar in het geval van de regio Benelux/Noord-Duitsland, die toch betrekkelijk klein is, lijkt het financieel erg aantrekkelijk alle en-route verkeer vanuit één centrum te laten controleren, daar één groot centrum toch minder duur moet uitvallen dan 4 of 5 regionale centra, verspreid over België, Nederland en Noord-Duitsland.

VRAAG

Is er voldoende zekerheid dat Eurocontrol in staat zal zijn een operationeel efficiënt systeem uit te bouwen in slechts drie à vier jaar, dus tegen 1988-1989 ?

ANTWOORD

De Minister twijfelt er niet aan dat Eurocontrol in staat zal zijn een systeem te verwezenlijken dat tegen 1988-1989 op afdoende wijze het « en-route verkeer » kan regelen.

VRAAG

In de eerste fase voorziet Eurocontrol in een luchtverkeersleiding voor Benelux en na 1995 het verkeer boven Noord-Duitsland.

Mag dan de gedachte niet worden aangekleefd dat Eurocontrol in 1995 met nieuwe eisen (investeringen) zal naar voren komen, aangepast aan de dan bestaande techniek ?

ANTWOORD

Eurocontrol zal er zeker naar streven steeds de beste bestaande technieken te gebruiken. Daar de gemiddelde leeftijd van een installatie echter 10 tot 12 jaar bedraagt, kan het Agentschap zeker wachten totdat deze periode verlopen is alvorens tot nieuwe belangrijke investeringen over te gaan. De vrees is dan ook ongegrond dat reeds in 1995 een geheel nieuwe installatie zou worden gevraagd.

VRAAG

Is het niet voorbarig nu reeds te verklaren dat de Maastrichtse installaties werkelijk goedkoper zullen uitvallen dan een nationaal centrum, zonder kennis van het operationeel en technisch plan ?

REPONSE

Comme il vient de le dire en réponse à la précédente question, il ne fait pas de doute qu'un grand centre sera plus avantageux que quatre ou cinq centres moins importants répartis sur l'ensemble de la région.

Le prix de revient effectif du nouveau centre de Maastricht ne sera toutefois connu que lorsque Eurocontrol aura répondu aux questions des quatre Etats.

Aussi, le bilan des coûts interviendra-t-il dans la décision finale à prendre plus tard.

QUESTION

Le Ministre n'a-t-il pas de doutes en ce qui concerne l'attitude de l'Allemagne, qui a renationalisé Karlsruhe le 1^{er} janvier 1984 et intégrera l'aviation militaire dans son nouveau système.

Ce nouveau système ne sera entièrement opérationnel qu'aux alentours de 1990-1992, alors qu'on émet maintenant l'hypothèse que l'Allemagne s'intégrera dans l'Eurocontrol en 1995.

REPONSE

Le Secrétaire d'Etat du Ministère des Transports de la R.F.A. a entièrement souscrit à la déclaration commune du 15 novembre 1983. Je ne doute point qu'il compte tenir ses engagements.

8. Régie des Voies aériennes

QUESTION

Quel était le prix de revient global des travaux d'extension de l'installation de l'aéroport de fret « Cargo » à Zaventem ?

REPONSE

Le Ministre répond que l'investissement s'est élevé à 2 620 millions de francs.

QUESTION

Le même membre demande ce qu'il en est actuellement de son utilisation, et quel est le taux d'occupation, la recette ?

REPONSE

Le Ministre fournit l'aperçu suivant :

ANTWOORD

Op de vorige vraag moet geantwoord worden dat het uiteraard zeker is dat een groot centrum voordeliger zal uitvallen dan vier of vijf minder belangrijke centra over de gehele regio verspreid.

De werkelijke kostprijs van het nieuwe Maastricht-centrum zal echter slechts bekend zijn nadat Eurocontrol op de vragen van de vier Staten zal geantwoord hebben.

De kostenbalans zal dan mede in overweging genomen worden bij het definitieve besluit dat later moet genomen worden.

VRAAG

Heeft de Minister geen twijfels omtrent de houding van Duitsland dat Karlsruhe hernationaliseerde op 1 januari 1984 en in zijn nieuw systeem ook de militaire luchtvaart zal opnemen ?

Dit nieuw systeem zal slechts volledig operationeel zijn rond 1990-1992, ofschoon men nu vooropstelt dat Duitsland in 1995 zal integreren in Eurocontrol ?

ANTWOORD

De Duitse Staatssecretaris van het Bondsministerie voor Verkeer heeft ten volle de gemeenschappelijke verklaring van 15 november 1983 onderschreven. Ik twijfel er niet aan dat hij erop zal staan zijn verbintenis na te komen.

8. Regie der Luchtwegen

VRAAG

Wat was de totale kostprijs voor de uitbouw van de vracht-luchthaveninstallatie « Cargo » te Zaventem ?

ANTWOORD

Investerings : 2 620 miljoen frank.

VRAAG

Hetzelfde lid vraagt hoe het op dit ogenblik staat met het gebruik ervan, de bezettingsgraad, de opbrengst ?

ANTWOORD

De Minister verstrekt het volgende overzicht :

	Jusqu'en 1981 Tot 1981	1982	1983 (estimation) 1983 (raming)
--	---------------------------	------	------------------------------------

1.3.1. Recettes. — Inkomsten

1.3.1.1. Recettes directes. — Directe inkomsten :

Concessions de bâtiments et locaux. — <i>Concessies van gebouwen en lokalen</i>	83 071 554	75 397 323	81 966 985
Récupération des coûts. — <i>Recuperatiekosten</i>	23 675 646	24 784 599	26 784 599
Concessions de terrains. — <i>Concessies van terreinen</i>	5 704 600	6 047 000	6 410 000
Ventilation des cartes de stationnement. — <i>Verdeling parkeerkaarten</i>	802 200	1 250 000	1 300 000
Concessions commerciales. — <i>Handelsconcessies</i>	1 074 342	2 284 743	3 200 000
Sous-totaux. — <i>Subtotalen</i>	114 328 342	109 763 665	119 661 584

	Jusqu'en 1981 — Tot 1981	1982	1983 (estimation) — 1983 (raming)
1.3.1.2. Recettes indirectes. — <i>Indirecte inkomsten</i> :			
Recettes aéronautiques. — <i>Aëronautische ontvangsten</i>	32 701 140	22 845 360	18 000 000
Totaux. — <i>Totalen</i>	147 029 482	132 509 025	137 661 584
1.3.2. Dépenses. — <i>Uitgaven</i>			
1.3.2.2. Amortissements. — <i>Afschrijvingen</i>	78 276 000	78 276 000	78 276 000
1.3.2.3. Dépenses d'exploitation. — <i>Exploitatie-uitgaven</i> :			
— Frais de personnel. — <i>Personeelskosten</i>	14 450 000	19 500 000	20 500 000
— Travaux de nettoyage. — <i>Schoonmaak</i>	4 406 500	4 627 000	5 000 000
— Frais d'entretien. — <i>Onderhoudskosten</i>	7 950 000	5 970 800	6 500 000
— Ramassage des ordures ménagères. — <i>Huisvuilophaling</i>	—	1 600 000	1 600 000
— Chauffage. — <i>Verwarming</i>	21 842 830	18 410 670	17 000 000
— Consommation d'électricité. — <i>Elektriciteitsverbruik</i>	15 525 000	15 210 000	16 000 000
Totaux. — <i>Totalen</i>	142 450 330	143 594 470	144 876 000

En ce qui concerne l'aperçu susvisé, il convient de noter ce qui suit :

1. Pour ce qui est des dépenses reprises au poste « Amortissements », il y a lieu de noter que le montant indiqué résulte de l'application de la méthode d'amortissement linéaire pratiquée par la R.V.A., qui a les pourcentages d'amortissement suivants :

- plate-forme : 6,66 p.c. par an;
- tunnel : 5,00 p.c. par an;
- collecteur d'évacuation : 5,00 p.c. par an;
- bâtiments : 2,00 p.c. par an;
- voirie : 6,66 p.c. par an.

2. Aux recettes indirectes pourraient également s'ajouter les recettes provenant de la livraison de carburant aux avions cargo (0,15 francs par litre de carburant chargé à bord). Des données statistiques y relatives ne sont toutefois pas disponibles.

3. Enfin, la R.V.A. estime qu'il n'est pas nécessaire de pousser plus loin la comparaison susvisée de recettes et dépenses, compte tenu d'un éventuel amortissement de capitaux et d'intérêts; elle ne juge pas davantage nécessaire de calculer les coûts et bénéfices sur base de la durée de vie évaluée. A ce propos, la R.V.A. estime néanmoins que, normalement, les recettes de concessions croîtront davantage (que les coûts) au fil des ans.

B. Le taux d'occupation de Brucargo

Selon la R.V.A., la question peut être examinée sous deux angles différents. Une première approche peut consister à calculer l'occupation sur la base du tonnage de fret (aérien) global traité.

On peut partir de l'hypothèse que le concept actuel de Brucargo doit permettre le traitement annuel de quelque 500 000 tonnes de fret aérien.

In verband met dat voorafgaand overzicht, kan het volgende worden opgemerkt :

1. Wat de onder de uitgaven opgenomen post « Afschrijvingen » betreft, kan worden opgemerkt dat het voormelde bedrag het resultaat is van de toepassing van de door de R.L.W. toegepaste lineaire afschrijvingsmethode, waarbij de volgende afschrijvingspercenten in aanmerking werden genomen :

- platform : 6,66 pct. per jaar;
- tunnel : 5,00 pct. per jaar;
- afvoercollector : 5,00 pct. per jaar;
- gebouwen : 2,00 pct. per jaar;
- wegen : 6,66 pct. per jaar.

2. Bij de indirecte inkomsten zouden ook de ontvangsten kunnen worden gevoegd die voortvloeien uit de levering van brandstof aan de vrachtvliegtuigen (0,15 frank per aan boord geladen liter brandstof). Dienaangaande zijn evenwel geen statistische gegevens beschikbaar.

3. Tenslotte acht de R.L.W. het niet nodig de voormelde vergelijking van inkomsten en uitgaven nog verder uit te werken, rekening houdend met een eventuele aflossing van kapitalen en intresten, en evenmin de berekening van de kosten en baten over de geraamde levensduur uit te werken. Dienaangaande is de R.L.W. toch van oordeel dat de opbrengsten van concessies, normaal gezien, meer zullen stijgen in de loop van de jaren (dan de kosten).

B. De bezettingsgraad van Brucargo

De vraag kan volgens de R.L.W. vanuit een tweevoudig standpunt worden benaderd. Een eerste benadering kan zijn de bezetting te berekenen op basis van het totaal behandelde aantal ton (lucht)vracht.

Dienaangaande kan worden vooropgesteld dat het huidige concept van Brucargo moet toelaten zowat 500 000 ton luchtvracht per jaar te behandelen.

D'après les statistiques de la R.V.A., les chiffres suivants ont été atteints ces dernières années :

— en 1980 : 164 836 tonnes, soit 34 p.c. de la capacité totale;

— en 1981 : 164 306 tonnes, soit 33 p.c. de la capacité totale;

— en 1982 : 157 089 tonnes, soit 31,5 p.c. de la capacité totale.

A cet égard, il faut toutefois noter immédiatement que Brucargo traite indubitablement un fret beaucoup plus important. En effet, les statistiques de la R.V.A. ne tiennent compte que du fret aérien acheminé ou écoulé par avion.

Il est toutefois indéniable qu'une grande quantité de fret aérien est transportée par camion. Certaines compagnies aériennes, dont Panam, K.L.M., Air France et Lufthansa sont considérées comme les plus importantes, sont très actives dans ce domaine.

En outre, il ne fait pas de doute qu'une grande partie du fret routier est traitée également dans la zone Brucargo, notamment par les entreprises qui possèdent leur propre bâtiment de fret.

Bien qu'il existe peu de données statistiques concernant ces dernières catégories de fret, on peut admettre que leur volume est probablement aussi important que celui du fret spécifiquement aérien.

A la lumière de ce qui précède, on constate donc que Brucargo est utilisé à raison de 60 p.c. environ de la capacité prévue.

La deuxième approche se base sur le taux d'occupation des bâtiments (construits par la R.V.A.). A ce sujet, il convient de signaler ce qui suit :

— les bâtiments 703 et 704 sont donnés en concession dans leur ensemble. La R.V.A. ne dispose pas de données suffisantes en la matière pour établir si ces bâtiments sont ou non utilisés intégralement.

— dans le bâtiment 705 (bâtiment des expéditeurs), la situation est la suivante :

- Au 1^{er} janvier 1983, 6 330 m² étaient concédés, soit 67 p.c.;

- Au 1^{er} octobre 1983, 7 782 m² étaient concédés, soit 83 p.c.

Il est encore permis de noter à ce propos que la demande d'entrepôts a été si forte ces derniers temps, que la Régie des Voies aériennes se voit dans l'obligation de faire procéder immédiatement à la répartition de la surface non encore utilisée.

Compte tenu de ce qui précède, on peut admettre que le taux d'occupation sera bientôt supérieur à 90 p.c.

Volgens de R.L.W.-statistieken werden de laatste jaren volgende cijfers bereikt :

— in 1980 : 164 836 ton, zegge 34 pct. van de totale capaciteit;

— in 1981 : 164 306 ton, zegge 33 pct. van de totale capaciteit;

— in 1982 : 157 089 ton, zegge 31,5 pct. van de totale capaciteit.

Nochtans dient in dit verband onmiddellijk te worden opgemerkt dat in Brucargo ongetwijfeld veel meer vracht wordt behandeld. In de R.L.W.-statistieken wordt immers alleen rekening gehouden met per vliegtuig aan- of weggevoerde luchtvracht.

Nu kan het helemaal niet ontkend worden dat ook heel wat luchtvracht wordt vervoerd per vrachtwagen. Vooral luchtvaartmaatschappijen, waaronder Panam, K.L.M., Air France en Lufthansa de voornaamste zijn, zijn op dat gebied zeer actief.

Bovendien staat het buiten kijf dat ook heel wat wegvracht in de Brucargo-zone wordt behandeld, inzonderheid door de bedrijven, die hun eigen vrachtgebouw hebben.

Waar er evenwel weinig statistische gegevens voorhanden zijn met betrekking tot deze laatst vermelde categorieën vracht, mag toch worden aangenomen dat zij wellicht een even groot aandeel vertegenwoordigen als de specifieke luchtvracht.

Tegen deze achtergrond kan men vaststellen dat Brucargo dan ook voor zowat 60 pct. van de voorziene capaciteit wordt benut.

Bij de tweede benaderingswijze wordt uitgegaan van de bezettingsgraad van de (door de R.L.W. opgerichte) gebouwen. Dienaangaande kan het volgende worden vermeld :

— de gebouwen 703 en 704 zijn in hun geheel in concessie gegeven. Terzake beschikt de R.L.W. niet over voldoende gegevens om uit te maken of deze gebouwen al dan niet integraal worden benut.

— in het gebouw 705 (expediteursgebouw) is de toestand als volgt :

- Op 1 januari 1983 was 6 330 m² geconcessionneerd, zegge 67 pct.;

- Op 1 oktober 1983 was 7 782 m² geconcessionneerd, zegge 83 pct.

Dienaangaande kan nog worden opgemerkt dat de laatste tijd zich zo'n grote vraag naar opslagruimten bestond, dat de Regie der Luchtwegen zich genoodzaakt ziet onmiddellijk te laten overgaan tot de uitvoering van de verdere verdeling van de nog niet-gebruikte oppervlakte.

Gelet hierop mag worden aangenomen dat de bezettingsgraad weldra meer dan 90 pct. zal bedragen.

— dans le bâtiment 706, l'occupation a évolué comme suit en 1983 :

- Le 1^{er} janvier 1983, 3 185 m² étaient donnés en concession, soit 45 p.c.;
- Le 1^{er} octobre 1983, 4 000 m² étaient donnés en concession, soit 57 p.c.

C. Conclusions

1. Il peut être déduit de ce qui précède que, tandis que les recettes directes résultant de Brucargo évoluent progressivement, en ligne croissante, les recettes aéronautiques provenant des mouvements d'avions cargos évoluent, au contraire, négativement.

La nouvelle politique des compagnies aériennes qui, en raison d'impératifs économiques, entendent utiliser en premier lieu les espaces (vides) disponibles dans leurs avions de passagers, n'y sera sûrement pas étrangère. L'exemple Panam peut être considéré comme représentatif en l'espèce.

2. Malgré la crise économique qui a également eu de sensibles répercussions en matière de fret aérien, les chiffres montrent que l'occupation des bâtiments de la R.V.A. ne cesse d'augmenter.

Actuellement on note surtout une importante demande en matière d'entrepôts.

3. Enfin, par la présente, et à titre d'information, je transmets au Ministre, la copie d'une analyse coûts-bénéfices de l'investissement public consenti à Brucargo, analyse qui a été réalisée par l'université d'Anvers (U.F.S.I.A.) (annexe 3).

On peut dégager de cette analyse la conclusion que « l'investissement Brucargo n'en est pas moins justifié dans son ensemble, malgré les reproches qui sont fréquemment formulés :

- Le résultat d'exploitation insuffisant pour amortir les investissements;
- La surcapacité évidente;
- La mauvaise implantation pour ce qui est des « combination carriers ». »

La Régie ne peut toutefois pas souscrire à ces dernières considérations. Il ressort en effet de ce qui précède que si les résultats d'exploitation suffisent à peu près pour amortir les investissements, ils ne suffisent pas pour autant pour rembourser les dépenses de capital (intérêt + capital des dotations de l'Etat).

A ce propos, on peut néanmoins se demander si l'on peut envisager de réaliser un investissement public en appliquant des normes valables pour des investissements privés. D'ailleurs, il ne fait pas de doute que l'investissement Brucargo procure encore d'autres bénéfices à l'Etat belge,

— in het gebouw 706 is de bezetting gedurende 1983 als volgt geëvolueerd :

- Op 1 januari 1983 was 3 185 m² geconcessionneerd, zegge 45 pct.;
- Op 1 oktober 1983 was 4 000 m² geconcessionneerd, zegge 57 pct.

C. Conclusies

1. Uit wat voorafgaat kan worden afgeleid dat, waar enerzijds de directe ontvangsten, voortvloeiend uit Brucargo, progressief, in stijgende lijn evolueren, de aeronautische ontvangsten integendeel, die worden geput uit de vrachtvliegtuigbewegingen, een negatieve trend kennen.

Een door economische voorschriften opgelegd nieuw beleid van de luchtvaartmaatschappijen, om in eerste instantie de beschikbare (ledige) ruimten in hun passagiersvliegtuigen te benutten zal hieraan wel niet vreemd zijn. Het voorbeeld Panam kan hierbij als representatief worden beschouwd.

2. Ondanks de economische crisis, die zich ook op het vlak van de luchtvracht heeft doorgezet, blijkt uit de cijfers toch dat de bezetting van de R.L.W.-gebouwen steeds maar toeneemt.

Voorals naar opslagruimte worden momenteel behoorlijke aanvragen genoteerd.

3. Tenslotte laat ik de heer Minister hierbij, ter informatie een afschrift geworden van een kosten-batenanalyse van de Brucargo-overheidsinvestering, gemaakt door U.F.S.I.A. te Antwerpen (bijlage 3).

Als conclusie wordt hieruit naar voren gebracht dat « de investering Brucargo in haar geheel toch verantwoord is, niettegenstaande de verwijten die vaak gemaakt worden :

- Het ontoereikende exploitatieresultaat om de investeringen af te schrijven;
- De onmiskenbare overcapaciteit;
- De slechte implanting ten opzichte van « combination carriers. »

Deze laatste beschouwingen kunnen evenwel door de Regie niet worden onderschreven. Uit wat voorafgaat blijkt inderdaad dat de exploitatieresultaten wel ongeveer voldoende zijn om de investeringen af te schrijven, maar inderdaad niet om de kapitaaluitgaven (intrest + kapitaal van de Rijksdotaties) terug te betalen.

Hierbij kan evenwel de vraag worden gesteld of een openbare investering wel kan of mag worden afgewogen volgens privé-investeringsnormen. Het kan trouwens niet worden ontkend dat de Brucargo-investering nog andere baten oplevert voor de Belgische Staat, b.v. via de geïnde douane-

par le truchement notamment des droits de douane perçus et, indirectement, par le biais des impôts communaux sur le personnel employé, sur la délivrance de permis de bâtir, etc.

En ce qui concerne d'autre part, la « surcapacité évidente », il est en effet indéniable qu'il y en a une pour l'instant. Mais, si Brucargo était arrivé à saturation après seulement trois ans d'exploitation, on aurait parlé d'un manque de planification et de prévision.

Enfin, en ce qui concerne la mauvaise implantation, on peut se demander s'il eût été possible d'en trouver une meilleure. D'après le lay-out de l'aéroport, il n'était en effet pas possible de trouver une surface aussi étendue — avec possibilités d'extensions — aux alentours du bâtiment pour passagers.

En outre, la proximité de l'autoroute est actuellement ressentie comme très favorable à la position concurrentielle de Brucargo, étant donné que le transport de fret aérien par la route a connu un développement impressionnant au cours des dernières années et qu'il doit même être considéré comme un accessoire déterminant du transport aérien.

QUESTION

Un membre rappelle qu'en 1983 fut fondée la BEAC (société coopérative entre la Régie des Voies aériennes et la Société belge d'ingénierie à l'étranger) en vue de consentir des prêts à l'étranger dans le domaine de l'infrastructure et des équipements aéroportuaires.

En 1983, 2 millions de francs ont été inscrits au budget à cet effet; pour 1984, rien n'a été prévu.

Renonce-t-on à cette initiative qui devrait favoriser l'exportation ?

REPONSE

Le Ministre répond qu'il peut confirmer, en ce qui concerne la société Belgian Airport Consultants (BEAC), fondée en vue de fournir des services à l'étranger au niveau de l'infrastructure et de l'équipement aéroportuaire, que celle-ci poursuit intensément ses activités.

Les 2 millions de francs inscrits au budget en 1983 étaient destinés uniquement à porter le fonds social à 4 millions (2 millions secteur public et 2 millions secteur privé).

QUESTION

Quel est, pour l'année 1983, le trafic enregistré à l'aéroport de Sint-Denijs-Westrem et ce, par type de vol ?

REPONSE

Le Ministre répond que, pour 1983, les statistiques en la matière, ne sont pas encore connues. En annexe figure un

rechten en, onrechtstreeks, via de gemeentelijk belastingen op tewerkgesteld personeel, aflevering van bouwvergunningen, enz.

Wat ten tweede, de opmerking over de « onbetwistbare overcapaciteit » betreft, kan inderdaad niet worden ontkend dat er op dit ogenblik wel een zekere overcapaciteit vast te stellen is. Het zou evenwel als een gemis aan planning en vooruitzicht ervaren worden, indien Brucargo na amper drie jaar exploitatie reeds aan verzadiging toe was.

Ten slotte, wat de slechte ligging aangaat, kan de vraag worden gesteld of een betere inplanting wel mogelijk was. Volgens de lay-out van de luchthaven was het immers niet mogelijk zo'n uitgestrekte oppervlakte te voorzien — met nog uitbreidingsmogelijkheden — in de omgeving van het passagiersgebouw.

Bovendien wordt de nabijheid van de autosnelweg momenteel als zeer positief ervaren voor de concurrentiepositie van Brucargo, daar het vervoer van luchtvracht via de weg, de laatste jaren een indrukwekkende ontwikkeling heeft gekend, en zelfs als een determinerend onderdeel van het luchtvervoer dient te worden beschouwd.

VRAAG

Een lid verklaart dat in 1983 BEAC opgericht werd (een coöperatieve maatschappij tussen de Regie der Luchtwegen en de Belgische Maatschappij voor Engineering in het Buitenland) met als doel diensten te verlenen aan het buitenland in het vlak van de infrastructuur en luchthavenuitrustingen.

In 1983 werd 2 miljoen frank hiervoor uitgetrokken; voor 1984 niets.

Wordt afgezien van dit initiatief dat de export in de hand moet werken ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat in verband met de maatschappij Belgian Airport Consultants (BEAC) die opgericht werd om aan het buitenland diensten aan te bieden op het gebied van infrastructuur en uitrusting van luchthavens, nog kan meedelen dat de werkzaamheden van dit vennootschap ijverig worden voortgezet.

De 2 miljoen frank die in 1983 werden uitgetrokken, diende enkel en alleen om het maatschappelijk fonds op 4 miljoen te brengen (2 miljoen publieke sector en 2 miljoen particuliere sector).

VRAAG

Wat is het verkeer van de luchthaven van Sint-Denijs-Westrem volgens de aard van de vluchten voor het jaar 1983 ?

ANTWOORD

Voor 1983 zijn de bedoelde statistieken nog niet bekend. In bijlage het verkeer van het vliegveld Gent Sint-Denijs-

aperçu, pour 1983, du trafic enregistré à l'aéroport de Gand Sint-Denijs-Westrem et ce, par type de vols. Il n'y aura sûrement pas une grande différence entre 1982 et 1983.

QUESTION

Quelle économie représenterait la fermeture de l'aéroport pour la collectivité ?

REPONSE

Recettes (1982) : 1 464 838 francs.

Dépenses (1982) : 32 210 000 francs, dont 25 200 000 francs en personnel.

Différence : 30 745 162 francs.

Economie de la Régie des Voies aériennes en cas de fermeture : environ 30 millions de francs.

QUESTION

Comment le Ministre justifie-t-il l'aménagement d'une piste de circulation dans cet aéroport ?

Dans un souci de sécurité, il a été décidé d'aménager à l'aéroport de Sint-Denijs-Westrem une piste de circulation vers le seul 21.

Alors qu'auparavant les avions devaient, pour pouvoir décoller, effectuer une manœuvre très dangereuse en empruntant à contre-sens et sur une distance de 250 m, la piste d'envol 21 existante. Cette distance a été portée à 325 m, depuis que cette piste d'envol a été allongé de 100 m, ce qui ne fait qu'aggraver le danger.

Lorsque des appareils empruntent la piste d'atterrissage existante, à contre-sens, bon nombre d'autres appareils sont en effet obligés de faire un *over-shoot*. Cela entrave la circulation mais crée également une situation extrêmement dangereuse.

REPONSE

En réponse à cette question, le Ministre fournit le tableau suivant :

Trafic enregistré à l'aéroport, par type de vols

1982

Gent Sint-Denijs-Westrem

Westrem per aard van de vluchten voor 1982. Het verschil tussen 1982 en 1983 zal zeker niet groot zijn.

VRAAG

Welke besparing zou het voor de gemeenschap betekenen indien het vliegveld zou worden gesloten ?

ANTWOORD

Ontvangsten (1982) : 1 464 838 frank.

Uitgaven (1982) : 32 210 000 frank, waarvan 25 200 000 frank aan personeel.

Verschil : 30 745 162 frank.

Besparing van de Regie der Luchtwezen bij sluiting : ongeveer 30 miljoen frank.

VRAAG

Hoe verantwoordt de heer Minister de aanleg van een rolbaan op deze vlieghaven ?

Wegens veiligheidsoverwegingen werd beslist een rolbaan naar drempel 21 op het vliegveld Sint-Denijs-Westrem aan te leggen.

Waar het vroeger reeds een zeer gevaarlijk maneuver was voor de vliegtuigen om de in gebruik zijnde startbaan 21 in tegengestelde richting over een afstand van 250 m op te rijden alvorens te kunnen opstijgen, is ingevolge de verlenging van deze startbaan met 100 m, deze afstand 325 m geworden waardoor de toestand nog gevaarlijker is.

Tijdens het in tegengestelde zin oprijden van de in gebruik zijnde landingsbaan, zijn tal van andere toestellen immers verplicht een *over-shoot* te maken. Het verkeer wordt hierdoor niet alleen belemmerd doch de situatie wordt ook uiterst gevaarlijk.

ANTWOORD

De Minister verstrekt de volgende tabel :

Verkeer van de luchthaven per aard van de vluchten

1982

Gent Sint-Denijs-Westrem

Nature des vols Aard van de vluchten	Mouvements — Bewegingen			Passagers — Passagiers			Fret — Vracht (T)		Poste — Post	
	Départ	Arrivée	Local	Départ	Arrivée	Local	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
	Vertrek	Aankomst	Lokaal	Vertrek	Aankomst	Lokaal	Vertrek	Aankomst	Vertrek	Aankomst
Réguliers. — <i>Regelmatige</i> . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
A la demande. — <i>Op aanvraag</i> .	8	5	—	15	15	—	25	—	—	—
Totaux 1. — <i>Totalen</i> 1. . .	8	5	—	15	15	—	25	—	—	—

Nature des vols Aard van de vluchten	Mouvements — Bewegingen			Passagers — Passagiers			Fret — Vracht (T)		Poste — Post	
	Départ Vertrek	Arrivée Aankomst	Local Lokaal	Départ Vertrek	Arrivée Aankomst	Local Lokaal	Départ Vertrek	Arrivée Aankomst	Départ Vertrek	Arrivée Aankomst
Ecolage. — <i>Scholing</i>	7	7	8 470	6	8	215	—	—	—	—
Essais. — <i>Tests</i>	—	1	24	—	—	7	—	—	—	—
Publicité. — <i>Reclame</i>	6	8	272	2	1	3	—	—	—	—
Vulgarisation. — <i>Vulgarisatie</i>	—	—	2 486	—	—	236	—	—	—	—
Mise en place. — <i>Terplaatsstelling</i>	5	27	2	3	1	—	—	—	—	—
Entraînement. — <i>Oefening</i>	42	39	21 472	51	22	4 119	—	—	—	—
Tourisme. — <i>Toerisme</i>	3 073	3 035	—	4 103	4 019	—	—	—	—	—
Autres. — <i>Andere</i>	48	51	46	71	78	33	—	—	—	—
Totaux 2. — <i>Totalen 2</i>	3 181	3 168	32 772	4 236	4 129	4 613	—	—	—	—
Totaux. — <i>Totalen (1 + 2) (1)</i>	3 189	3 173	32 772 (2)	4 251	4 144	4 613	25	—	—	—
		Transit. — <i>Transito</i>			7		—	—	—	—

(1) Les passagers, le fret et le courrier postal en transit sont compris dans les chiffres au départ et à l'arrivée.

(2) Les mouvements locaux sont comptés deux fois.

(1) De transitopassagiers, -vracht en -post zijn in de cijfers bij vertrek en aankomst begrepen.

(2) De plaatselijke bewegingen worden tweemaal gerekend.

9. Administration de la Marine et de la Navigation intérieure

QUESTION

Au sujet de la Régie des transports maritimes, un membre demande :

— Quelle est la situation actuelle ?

— Quelles sont les intentions concrètes du Ministre en matière de réorganisation et quelles sont ses prévisions sur le plan de l'exploitation, des finances et de l'incidence pour le personnel dans le domaine de l'emploi et des salaires ?

REPONSE

Le Ministre répond que l'exploitation de la R.T.M. est déficitaire. Depuis sa création, la R.T.M. a obtenu 1 milliard d'avances récupérables et doit, en outre, 1,5 milliard de francs au Service central des dépenses fixes.

L'arrêté royal n° 241 impose à la Régie des Transports maritimes de présenter un plan d'assainissement qui doit permettre d'améliorer le résultat du compte exploitation de façon qu'il soit en équilibre dès 1985.

En ce qui concerne le personnel, la Régie a fixé un effectif minimal d'agents qui sera atteint grâce aux départs naturels et volontaires. Lors des pointes saisonnières, ce minimum pourra être complété par des agents contractuels.

9. Bestuur van het Zeewezen en de Binnenvaart

VRAAG

Een lid vraagt :

— Hoe is de situatie nu ?

— Wat zijn de concrete voornemens van de heer Minister in verband met de reorganisatie, wat verwacht hij op het gebied van exploitatie, financiën en gevolgen voor het personeel inzake tewerkstelling en lonen ?

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat de exploitatie van de R.M.T. deficitair is. De R.M.T. ontving sinds haar oprichting 1 miljard aan terugvorderbare voorschotten en heeft bovendien nog 1,5 miljard schuld tegenover de Centrale Dienst van Vaste Uitgaven.

Bij koninklijk besluit nr. 241 kreeg de Regie voor Marietien Transport de opdracht een saneringsplan in te dienen dat haar in staat moet stellen het resultaat van de exploitatie-rekening dermate te verbeteren, dat deze vanaf 1985 in evenwicht is.

Inzake personeel heeft de Regie een minimaal effectief in vast verband vastgesteld, dat door natuurlijke en vrijwillige afvloeiing zal worden bereikt. Dit minimum zal tijdens de seizoenpieken met contractuele personeelsleden aangevuld mogen worden.

L'équilibre d'exploitation à réaliser doit être tel que la Régie soit en mesure de rembourser incessamment les sommes qu'elle doit à l'Etat.

En vue d'étendre la capacité de transport du trafic transroulage, la R.T.M. propose de transformer des navires, afin qu'ils puissent transporter davantage avec un même effectif.

Dans le cadre d'un effectif minimal, l'emploi sera maintenu.

La R.T.M. ne propose aucune mesure spécifique en ce qui concerne les échelles barémiques.

Enfin, le plan de la R.T.M. ne m'étant parvenu qu'au début de la semaine, mes services n'ont pas encore pu l'évaluer comme il convient.

QUESTION

Un membre aimerait savoir si une injection financière à la R.T.M. s'impose d'urgence.

REPONSE

La R.T.M. déposera dans le mois un plan d'assainissement. Ce plan doit lui permettre d'équilibrer son exploitation et de rembourser par ailleurs ses dettes envers le Trésor.

Il est prévu que dès 1986, les résultats seront suffisants pour permettre le remboursement de ces dettes selon un programme déterminé.

Or, la R.T.M. fut créée en 1971 sans capital initial, ce qui a suscité des difficultés incessantes en matière de financement d'investissements.

Durant la période de transition actuelle, se manifeste toutefois le besoin d'un fonds de roulement (pouvant être évalué à 500 millions). Un tel apport de capital pourrait être réalisé de diverses manières, notamment par un crédit remboursable, en application de la loi de 1948 sur les crédits maritimes. Dans les semaines à venir, les problèmes financiers de la R.T.M. seront traités de manière approfondie, lors de la discussion du plan d'assainissement de la R.T.M.

QUESTION

Il est question de quelque 16 navires en cours de construction dans des chantiers navals belges.

De quels chantiers s'agit-il et quel est le nombre de bâtiments par chantier ?

REPONSE

Au cours de l'année écoulée, il y avait en effet 16 navires en chantier, à savoir :

Boelwerf N.V. Temse : 7

Boelwerf N.V. Hoboken : 2

Het evenwicht van de exploitatie moet zo zijn, dat de Regie binnen afzienbare tijd haar schulden tegenover de Staat zal kunnen terugbetalen.

Teneinde meer vervoerscapaciteit voor roll-on - roll-off verkeer te verkrijgen stelt de R.M.T. voor schepen om te bouwen, om met hetzelfde aantal personeel meer te kunnen vervoeren.

Binnen het kader van het minimum-personeelsbestand zal de tewerkstelling behouden blijven.

Door de R.M.T. worden er geen specifieke maatregelen met betrekking tot de loonschalen voorgesteld.

Tenslotte bereikte het plan van de R.M.T. mij slechts begin deze week, zodat mijn diensten het nog niet ter dege hebben kunnen beoordelen.

VRAAG

Een lid vraagt of een geldinjectie bij de R.M.T. dringend noodzakelijk is.

ANTWOORD

De R.M.T. zal binnen de maand een saneringsplan voorleggen. Dit saneringsplan moet de R.M.T. in staat stellen haar exploitatie in evenwicht te brengen en bovendien haar schulden tegenover de Schatkist terug te betalen.

Verwacht wordt dat de resultaten vanaf 1986 voldoende zullen zijn om deze schulden volgens een bepaald schema terug te betalen.

De R.M.T. is echter in 1971 opgericht zonder een begin-kapitaal wat voortdurend moeilijkheden heeft teweeggebracht voor financieringen van investeringen.

In de overgangsperiode is er nu evenwel een behoefte aan bedrijfskapitaal (dat op 500 miljoen kan geraamd worden). Er zouden verschillende manieren kunnen zijn voor dergelijke kapitaalbreng o.m. een terugbetaalbaar krediet in toepassing van de wet op de scheepskredieten van 1948. De financiële problemen van de R.M.T. zullen in de eerstvolgende weken grondig aangepakt worden tijdens de discussie van het saneringsplan van de R.M.T.

VRAAG

Hetzelfde lid verklaart dat er sprake is van een 16-tal schepen die op stapel staan op Belgische werven.

Op welke werven en hoeveel per werf ?

ANTWOORD

In de loop van vorig jaar stonden er inderdaad 16 vaartuigen op stapel :

Boelwerf N.V. Temse: 7

Boelwerf N.V. Hoboken : 2

Fulton Marine N.V. à Puurs : 3
 Scheepswerven Langerbrugge N.V. : 2
 Meuse et Sambre S.A. Beez : 1
 Scheepswerven Sint-Pieters Hemiksem : 1.

QUESTION

L'intervenant aimerait également savoir si en vue de la promotion de notre flotte marchande, on tend à obtenir que les exportations s'effectuent par des navires battant pavillon belge.

Ce projet a-t-il déjà été entamé et quand pourra-t-il être mis en œuvre ?

REPONSE

Il n'est évidemment pas possible d'instaurer une obligation légale visant à garantir nos exportations par des bâtiments naviguant sous un pavillon déterminé. Seule peut s'exercer une sorte de pression morale et encore dans une mesure restreinte. C'est ainsi qu'en 1982, son département a envoyé aux industries belges, dans le chef de la F.E.B., une recommandation de charger sous pavillon belge. La réaction ne fut défavorable, mais il faut tenir compte également des intérêts des autres ressortissants belges, notamment des chargeurs, dont les intérêts ne sont pas toujours compatibles avec armateurs.

Depuis quelque temps déjà existe entre son département et le service du Ducroire, d'une part, et l'Institut de réescompte et de garantie, d'autre part, un accord en vertu duquel ces services n'accordent leur garantie pour l'exportation sous pavillon étranger qu'à condition qu'il soit prouvé que le transport sous pavillon belge est impossible ou très désavantageux.

Par ailleurs, un grand espoir de voir s'accroître les transports maritimes belges réside en la conclusion d'accords maritimes avec des nations étrangères, lesquels prévoient chaque fois une répartition importante et réciproque des frets maritimes et s'inspirent des principes du code de conduite pour conférences de navigation de ligne de 1974.

QUESTION

Enfin, l'intervenant pose la question suivante :

La loi du 23 août 1948 sur le crédit maritime est limitée dans son application; ainsi, des crédits ne sont alloués que pour des navires belges battant le pavillon national depuis au moins quinze ans.

Le Ministre n'estime-t-il pas qu'il se justifierait, des points de vue tant économique, social que financier, d'assouplir la législation en vue d'assurer l'emploi ?

REPONSE

La législation ne prévoit aucunement que les navires doivent naviguer pendant une durée déterminée sous pavillon belge. Toujours est-il que le navire construit au moyen

Fulton Marine N.V. te Puurs : 3
 Scheepswerven Langerbrugge N.V. : 2
 Meuse et Sambre S.A. Beez : 1
 Scheepswerven Sint-Pieters Hemiksem : 1.

VRAAG

Hetzelfde lid vraagt nog : Voor het bevorderen van onze koopvaardijvloot wordt ernaar gestreefd dat de uitvoer zou geschieden met schepen onder Belgische vlag.

Is hiermee reeds een begin gemaakt en wanneer is dit plan uitvoerbaar ?

ANTWOORD

Uiteraard is het niet mogelijk een wettelijke verplichting in te voeren om onze uitvoer te verschepen onder een bepaalde vlag. Alleen een soort morele druk kan worden uitgeoefend en dan nog in beperkte mate. Zo heeft zijn departement in 1982 een aanbeveling naar de Belgische industrieën, in hoofde van de V.B.O., gestuurd om te laden onder Belgische vlag. De reactie was niet ongunstig, maar rekening moet ook gehouden worden met de belangen van andere Belgische onderhorigen o.a. de verladers, wier belangen niet altijd gelijklopend met die van de reders zijn.

Sinds enige tijd bestaat er tussen zijn departement en de dienst van Delcredere enerzijds en met het Herdisconterings- en Waarborginstituut anderzijds een overeenkomst volgens welke deze diensten slechts hun waarborg voor export onder vreemde vlag toekennen op voorwaarde dat het bewezen is dat verscheping onder Belgische vlag onmogelijk of zeer nadelig is.

Verder stellen wij grote hoop op een toename van de Belgische verscheping door het afsluiten van maritieme akkoorden met andere landen, waarbij telkens een belangrijke en wederzijdse vrachtenverdeling van het maritiem transport wordt voorzien en die geïnspireerd is op de principes van de gedragscode voor lijnvaartconferenties van 1974.

VRAAG

Tenslotte vraagt hetzelfde lid :

De wet van 23 augustus 1948 op het scheepskrediet is beperkt in haar toepassing, b.v. kredieten worden slechts toegekend voor Belgische schepen die minstens vijftien jaar onder Belgische vlag varen.

Overweegt de Minister of het economisch, sociaal en financieel niet verantwoord zou zijn de wetgeving te versoepelen met het oog op de tewerkstelling ?

ANTWOORD

De wetgeving bepaalt in feite nergens dat de schepen een welbepaalde duur onder Belgische vlag moeten varen. Het kan echter niet anders dan dat het met scheepskrediet

d'un crédit maritime demeure pour la durée du délai de remboursement, déterminé par nous pour chaque cas d'espèce, sous pavillon belge. Il pourrait difficilement en être autrement.

En effet, si le navire bat un pavillon étranger, la garantie qu'il représente vient à disparaître et il faut mettre un terme à l'emprunt.

Dans la pratique, toutefois, les crédits relatifs à des constructions nouvelles font généralement l'objet d'un délai de remboursement en quinze tranches annuelles, d'où peut-être la confusion.

La législation est néanmoins suffisamment souple pour permettre que, lorsqu'un armateur fait part de son intention de vendre son navire avant l'expiration de l'échéance du crédit, cela puisse être autorisé par nous, moyennant justification sérieuse, telle que type de navire désuet qui sera remplacé par une unité plus moderne.

Nous avons déjà à plusieurs reprises répondu favorablement à pareille requête, surtout lorsque cela allait de pair avec la commande à crédit d'un nouveau navire en Belgique, profitable à l'emploi sur les chantiers navals.

Lors d'une pareille opération, il est évidemment veillé à préserver les intérêts du Trésor, par un remboursement anticipé du prêt accordé et en contrôlant si la vente ne rapporte pas au bénéficiaire du crédit un bénéfice exorbitant.

Ces derniers temps, toute convention de crédit maritime stipule que pour des navires vendus à l'étranger dans un délai de cinq ans, l'aide obtenue est à rembourser intégralement (crédit plus subvention-intérêt).

QUESTION

Après avoir noté que le plan Anselin a été approuvé par la Commission nationale de la politique portuaire, un membre demande quand le Ministre estime pouvoir passer à la phase active. Autrement dit, quand la réalisation interviendra-t-elle ?

REPONSE

La concrétisation du plan Anselin relève de la compétence de son collègue des Travaux publics.

Il n'a pas manqué d'informer celui-ci de l'avis de la Commission nationale de la politique portuaire, intervenu le 8 janvier 1983.

Dans cet avis, la Commission nationale constate que la continuité des activités actuelles de la zone portuaire de Gand et leur développement ultérieur dépendent notamment de la voie d'accès maritime.

gebouwde vaartuij voor de duur van de terugbetalingstermijn, die door ons voor ieder geval wordt bepaald, onder Belgische vlag blijft.

Als het schip immers onder vreemde vlag komt, verdwijnt het als waarborg en moet een einde gesteld worden aan de lening.

In de praktijk is het echter wel zo dat voor kredieten m.b.t. nieuwbouw in de regel een terugbetalingstermijn van vijftien jaarlijkse tranches wordt bedongen, vandaar misschien de verwarring.

De wetgeving is echter soepel genoeg om niet te beletten dat, wanneer een reder het voornemen uit zijn schip te verkopen voor het verstrijken van de duur van het krediet, dit door ons kan toegestaan worden, mits een degelijke rechtvaardiging wordt gegeven, zoals achterhaald scheepstype dat door een modernere eenheid zal worden vervangen.

Een dergelijk verzoek hebben wij al verscheidene keren ingewilligd vooral wanneer terzelfder tijd een nieuw schip met krediet in België werd besteld zodat dit ten bate kwam van de tewerkstelling op de werven.

Uiteraard wordt bij een dergelijke handeling erover gewaakt dat de belangen van de Schatkist worden gevrijwaard door vervroegde terugbetaling van de toegestane lening en door nazicht of de verkoop geen buitensporige winst aan de kredietverkrijger oplevert.

De jongste tijd wordt wel in elke overeenkomst van scheepskrediet bepaald dat voor de schepen, die binnen een termijn van vijf jaar aan het buitenland worden verkocht, de ontvangen steun integraal moet worden terugbetaald (krediet plus rentesubsidie).

VRAAG

Het plan-Anselin is goedgekeurd in de Nationale Havencommissie. Wanneer denkt de Minister hier effectief werk te zullen van maken, d.w.z. wanneer volgt de concrete verwezenlijking, vraagt een lid ?

ANTWOORD

De concrete verwezenlijking van het plan-Anselin ressorteert onder de bevoegdheid van zijn collega van Openbare Werken.

Hij heeft deze laatste wel in kennis gesteld van het advies van de Nationale Commissie voor het Havenbeleid, uitgebracht op 8 januari 1983.

In dit advies stelt de Nationale Commissie vast dat de continuïteit van de thans bestaande activiteiten in het havengebied van Gent en de verdere ontwikkeling ervan, onder meer afhankelijk zijn van de maritieme toegangsweg.

A cet égard, la Commission nationale a estimé qu'il s'indiquait, compte tenu de la tendance à utiliser des bâtiments plus gros, de rechercher des solutions capables de préserver l'avenir du port de Gand, tout en augmentant la fiabilité, la sécurité et l'importance économique.

La Commission nationale de la politique portuaire s'est donc ralliée à la solution retenue par ladite « Commission Haven Gent-Toegang Zee » (Commission Port de Gand-Accès maritime), c'est-à-dire la construction d'une nouvelle écluse maritime de grande dimension (500 m de long sur 68 m de large) à l'ouest de l'écluse maritime existante de Terneuzen, et la mise à grand gabarit, sur son tracé actuel, du canal maritime entre Terneuzen et Gand.

QUESTION

Le même membre pose la question suivante :

Des pourparlers sont en cours avec les Pays-Bas au sujet de l'accès de navires plus grands (longueur, largeur) aux écluses de Terneuzen.

Quel est l'état d'avancement de ces pourparlers, quand peut-on espérer des conclusions ?

REPONSE

Le Ministre répond que les multiples pourparlers avec les Pays-Bas, menés en concertation entre les Départements des Travaux publics, des Communications et des Relations extérieures, ont abouti à l'autorisation définitive, dès le 1^{er} juillet 1982, des navires dits « de grandes dimensions », c'est-à-dire mesurant entre $245 \times 33 \times 12,25$ m et $256 \times 34 \times 12,25$ m.

Les travaux d'adaptation nécessaires ont été convenus avec les Pays-Bas et doivent être exécutés.

En vue d'une meilleur concertation encore entre la Belgique et les Pays-Bas sur les points difficiles, on a créé en 1983 la « Gemengde Subcommissie van de Technische Scheldecommissie voor het kanaal Gent-Terneuzen » (Sous-commission mixte de la Commission technique de l'Escaut pour le canal Gand-Terneuzen).

Cette sous-commission organisera des concertations périodiques auxquelles participeront des représentants du port de Gand et Terneuzen.

C'est également cette sous-commission que s'occupera concrètement du problème des navires « de grandes dimensions ».

QUESTIONS

1. Manque de pilotes — Port de Gand

Nous avons déjà soulevé à plusieurs reprises le problème que pose le manque de pilotes pour les navires de et vers le port de Gand.

In dit opzicht achtte de Nationale Commissie het aangewezen, rekening houdend met de schaalvergroting in de scheepvaart, naar oplossingen te streven die de toekomst van de haven van Gent vrijwaren, waarbij tevens de betrouwbaarheid, de veiligheid en het economische belang worden verhoogd.

Derhalve sloot de Nationale Commissie voor het Havenbeleid zich aan bij de genoemde « Commissie Haven Gent-Toegang Zee » gekozen oplossing, met name het bouwen van een nieuwe zeesluis met grote afmetingen (500 m lengte en 68 m breedte) ten westen van de bestaande zeesluis te Terneuzen en het op groot gabariet brengen van het zee-kanaal tussen Terneuzen en Gent *in situ* van zijn huidig tracé.

VRAAG

Hetzelfde lid vraagt ook wat volgt :

Met Nederland zijn besprekingen bezig over het toelaten van grotere schepen (lengte, breedte) door de sluisen van Terneuzen.

Hoever zijn deze gevorderd, wanneer mag men besluiten verwachten ?

ANTWOORD

De veelvuldige besprekingen met Nederland, in gemeen overleg tussen de Departementen van Openbare Werken, Verkeerswezen en Buitenlandse Betrekkingen, hebben geleid tot de definitieve toelating vanaf 1 juli 1982, van zogeheten « bovenmaatse schepen » met afmetingen begrepen tussen $245 \times 33 \times 12,25$ m en $256 \times 34 \times 12,25$ m.

De aanpassingswerken daarvoor, die met Nederland zijn overeengekomen, moeten ook worden uitgevoerd.

Met het oog op nog beter georganiseerd overleg tussen België en Nederland over de scheepvaartknelpunten, is in 1983 een gemengde Subcommissie van de Technische Scheldecommissie voor het kanaal Gent-Terneuzen opgericht.

Die subcommissie zal periodiek overleg voeren, ook met vertegenwoordigers van de haven van Gent en Terneuzen.

Het is deze subcommissie die zich ook concreet met het probleem van de verruiming der « bovenmaatse schepen » zal inlaten.

Vragen

1. Gebrek aan loodsen — Haven van Gent

Reeds herhaalde malen stelden wij het probleem van het gebrek aan loodsen voor schepen van en naar de haven van Gent.

Au cours de l'année écoulée 1983, 20 p.c. des navires ont quitté le port sans pilote, tandis que quelque 17 p.c. entraient sans pilote dans le port de Gand.

Trois élèves-pilotes ont été recrutés. Il faudrait cependant recruter huit nouveaux pilotes pour faire face aux besoins normaux en matière de pilotage.

Comment le Ministre résoudra-t-il ce problème ?

2. *Permanence du Service de pilotage*

Un autre point qui requiert une solution depuis des années déjà est la permanence du Service de pilotage. Comme la navigation est active 24 heures sur 24, il existe dans tous les autres ports belges une permanence du Service de pilotage, où l'on peut commander, décommander ou faire reporter les pilotages.

L'image de marque d'un port se trouve certainement flétrie lorsqu'il manque, comme c'est le cas à Gand, un service de pilotage permanent.

Quelles mesures le Ministre compte-t-il prendre pour résoudre ce problème ?

3. *Problématique du Commissariat maritime*

Il apparaît qu'ici aussi, pour avoir tardé à procéder à l'extension du cadre du personnel, les navires en partance risquent, du chef du ralentissement administratif, de subir des retards, ce qui entraîne des coûts pour les navires.

Le Ministre prévoit-il une extension du cadre du personnel ?

REPONSES

1. *Manque de pilotes - Port de Gand*

Actuellement, quatre élèves-pilotes ont été recrutés dont trois en complément et un par suite d'un départ naturel.

Les besoins essentiels en matière de pilotage sur le canal se trouveront ainsi comblés.

Si les conditions de recrutement et de budget venaient à être assouplies, il serait envisagé de recruter deux autres élèves-pilotes. Cela permettrait de pourvoir pleinement aux besoins normaux de Gand. Le nombre de huit est quelque peu exagéré.

2. *Permanence du Service de pilotage*

Il espère également pouvoir réaliser cette permanence.

Les recrutements en cours permettront dans quelques mois d'instaurer une permanence partielle, c'est-à-dire avec deux équipes, soit 16 h sur 24 h. Il en résultera une organisation meilleure, voire presque satisfaisante. La permanence totale demeure cependant l'objectif à atteindre.

Gedurende het voorbije jaar 1983 wat betreft de afvarende schepen gebeurde dat voor 20 pct. zonder loods, terwijl zowat 17 pct. zonder loods naar de haven van Gent kwamen.

Er werden drie leerling-loodsen opgeroepen. Nochtans zouden in totaal acht nieuwe loodsen dienen aangeworven te worden om aan de normale behoeften van de beloodsing te kunnen voldoen.

Hoe zal de Minister daar een oplossing aan geven ?

2. *Permanentie van het Loodswezen*

Een volgende punt dat nu reeds jaren om een oplossing vraagt is de permanentie van het Loodswezen. Daar de scheepvaart 24 uur per dag bedrijvig is, is er in elke andere Belgische haven een permanente dienst van het Loodswezen, waar loodsen kunnen worden besteld, afbesteld of uitgesteld.

Het imago van een haven wordt zeker aangetast wanneer er zoals in Gent een permanente loodsdienst ontbreekt.

Wat zijn de maatregelen die de Minister zal nemen om dat probleem op te lossen ?

3. *Probleem van het Waterschoutsambt*

Ook hier blijkt dat, wegens het niet tijdig uitbreiden van het personeelskader, er gevaar bestaat dat uit hoofde van een vertraagd administratief afhandelen de schepen vertraging kunnen oplopen bij afvaart, hetgeen een extra kostenlast voor de schepen teweegbrengt.

Voorziet de Minister een uitbreiding van het personeelskader ?

ANTWOORDEN

1. *Gebrek aan loodsen - Haven van Gent*

Thans worden vier leerling-loodsen opgeroepen, n.l. drie ter aanvulling en een ingevolge natuurlijke afvloeiing.

Hierdoor zullen de grootste noden voor het beloodsen op het kanaal kunnen opgevangen worden.

Indien de werf- en budgettaire mogelijkheden versoept worden, dan zou overwogen worden nog twee leerling-loodsen op te roepen. Zo zouden de normale behoeften voor Gent volledig gedekt zijn. Het door het lid vooropgestelde aantal van acht is enigszins overtrokken.

2. *Wachtdienst van het Loodswezen*

Deze wachtdienst wordt door hem ook nagestreefd.

De in uitvoering zijnde aanwervingen zullen het over een paar maanden mogelijk maken een gedeeltelijke wachtdienst, n.l. met twee ploegen of 16 uur op 24, in te voeren. Hierdoor zal een betere, zelfs bijna voldoening gevende regeling ontstaan. Evenwel blijft de volledige wachtdienst na te streven.

3. Problématique du commissariat maritime

Par le recrutement en cours de deux commissaires maritimes adjoints et seize agents de la police maritime pour les commissariats maritimes de l'Escaut (Anvers et Gand), le commissariat maritime de Gand gardera la possibilité d'assumer ses tâches et d'assurer les services nécessaires.

Il pense que le membre sera d'accord pour dire que les services locaux de Gand du Service de pilotage et du commissariat maritime font un effort particulier pour servir le port et sa clientèle.

QUESTIONS

Un membre, à la lecture du projet de loi 589 (Doc. Sénat, 1983-1984, n° 1, et son rapport fait par M. Geldolf), se pose deux questions.

Elles concernent toutes les deux la portée de l'article 4 :

1. Faut-il comprendre que la totalité du trafic entre le Sénégal et la Belgique sera réparti selon la clé 40-40-20; et ces derniers 20 p.c. seront-ils exclusivement réservés aux membres de la Conférence ?

2. Ou bien faut-il comprendre qu'une part du trafic peut encore être prise par les lignes non membres de la Conférence et que c'est, dès lors, seulement le solde qui serait réparti à concurrence de 40-40-20 ?

Il s'avère en effet que les tarifs pratiqués par les pays non membres peuvent être bénéfiques au coût des exportations et importations.

REPONSE

Le Ministre répond qu'il tient à signaler au membre que ledit Accord maritime, a été élaboré dans l'esprit du Code de conduite des conférences maritimes pour ce qui concerne la clé répartition des cargaisons échangées (Commerce extérieur bilatéral) entre les Parties contractantes.

Vu l'entrée en vigueur dudit Code le 6 octobre 1983, il a toujours été souligné par les membres de l'O.C.D.E. (Comité des transports maritimes) que l'exécution de cet instrument peut encore soulever des difficultés mais que la clé de répartition y reprise s'applique au trafic des lignes conférentielles.

L'accord maritime bilatéral entre l'U.E.B.L. d'une part et la République sénégalaise d'autre part signé à Dakar le 1^{er} décembre 1982 ne prévoit, en effet, pas dans son article 4 (concernant la répartition des cargaisons), que la clé de répartition en question s'appliquera uniquement aux lignes de conférences. Ceci s'avérerait impossible puisque la Belgique n'avait pas encore (ni à l'heure actuelle) ratifié le Code de Conduite de la C.N.U.C.E.D. Il était donc impossible de se référer à l'application intégrale d'un instrument international qui n'était pas soumis à l'approbation du Parlement belge.

3. Probleem van het Waterschoutsambt

Door de in uitvoering zijnde aanwerving van twee adjunct-waterschouten en zestien agenten der zeevaartpolitie voor de waterschoutskantoren der Schelde (Antwerpen en Gent) zal het waterschoutskantoor te Gent in de mogelijkheid blijven zijn taken na te komen en de noodzakelijke dienstverlening te verzekeren.

Hij meent dat het lid het eens zal zijn dat de lokale diensten te Gent van het Loodswezen en het Waterschoutsambt, zich bijzonder inspannen om de haven en haar cliënteel te dienen.

VRAGEN

Een lid stelt zich bij de lectuur van het wetsontwerp 589 (Gedr. St. Senaat, 1983-1984, nr. 1 en van het verslag van de heer Geldolf), twee vragen, waarover hij graag enige toelichting zou willen ontvangen.

Zij betreffen beide de toepassing van artikel 4 :

1. Is het zo dat al het verkeer tussen Senegal en België zou worden verdeeld volgens de sleutel 40-40-20; zou deze laatste 20 pct. uitsluitend bestemd zijn voor de leden van de Conferentie ?

2. Of zou een deel van het verkeer nog altijd kunnen uitgevoerd worden door de lijnen die geen lid zijn van de Conferentie en zou dus alleen het saldo worden verdeeld naar rata 40-40-20 ?

Het blijkt inderdaad dat de tarieven toegepast door de niet-Lidstaten voordelig kunnen uitvallen voor de kosten van de in- en de uitvoer.

ANTWOORD

De Minister antwoordt hem dat het bewuste zeevaartakkoord werd opgemaakt in de geest van de Gedragscode van de zeevaartconferenties, wat de verdeelsleutel voor de uitgewisselde vrachten betreft (Bilaterale buitenlandse handel) tussen de Overeenkomstsluitende Partijen.

Gelet op de inwerkingtreding van genoemde Code op 6 oktober 1983, werd er door de lidstaten van de O.E.S.O. (Comité voor Zeevervoer) altijd op gedrukt dat de uitvoering van die oorkonde nog moeilijkheden kan opleveren, maar dat de erin opgenomen verdeelsleutel toepasselijk is op het verkeer van de conférencelijnen.

In het bilaterale zeevaartakkoord tussen de B.L.E.U., enerzijds, en de Senegalese Republiek, anderzijds, ondertekend te Dakar op 1 december 1982 is, in artikel 4 (betreffende de verdeling van de vrachten), immers niet bepaald dat de betrokken verdeelsleutel uitsluitend op de conférencelijnen toepasselijk zal zijn. Dit bleek onmogelijk, aangezien België (thans ook nog niet) de Gedragscode van de U.N.C.T.A.D. had bekrachtigd. Het was dus onmogelijk te verwijzen naar de algehele toepassing van een internationale oorkonde die niet ter goedkeuring aan het Belgische Parlement was voorgelegd.

L'accord bilatéral maritime en question a été conclu en fonction des « Armements nationaux » respectifs, justement pour éviter que l'autre Partie ne réserve sans accord, toutes les cargaisons pour son propre pavillon, et ceci également au détriment des pavillons tiers. A noter que dans l'article 4, § 2, il a été explicitement fait référence à la clé de répartition 40/40/20, ce qui implique que les navires des pays tiers peuvent participer à raison de 20 pc. au transport maritime du commerce bilatéral des deux Parties.

Ce libellé a d'ailleurs été accepté par les représentants de la F.E.B. et plus particulièrement par le Conseil des Chargeurs belges lors d'une réunion du groupe de travail sur les problèmes relatifs à la conclusion d'accords maritimes et tenue à Bruxelles le 26 mars 1982.

Dans l'attente de la ratification du Code de Conduite par la Belgique (et aussi par la majorité des membres de la C.E.E.) il vaut mieux travailler dans « l'esprit » de ladite Convention. Vu qu'il n'est pas encore définitivement déterminé de quelle façon les conférences s'adapteront aux trafics codistes d'une part et non-codistes d'autre part, il nous incombe de définir la participation de la marine marchande belge dans le trafic concerné en fonction des compagnies de navigation nationales qui dans le cas de la Belgique doivent être considérées comme lignes régulières.

En plus, le Ministre se félicite que toutes les Parties concernées, c.à.d. la F.E.B., le Conseil des Chargeurs, l'Union des armateurs et les administrations intéressées se sont déjà rencontrées à plusieurs reprises pour trouver des solutions équitables en la matière et pour veiller aux intérêts en cause.

QUESTION

A l'article 74.17 (p. 38), un membre voit figurer une fois de plus un crédit d'engagement pour le montant non négligeable de 2 870 millions, destiné à la chaîne de radar le long de l'Escaut et du littoral.

Il en est question depuis plusieurs années déjà, et, bien que des crédits aient été prévus, la réalisation tarde à intervenir.

Où en est la situation actuelle ?

REPONSE

Le crédit auquel fait allusion l'auteur de la question se trouve en effet inscrit au budget 84, et il est exact que la chaîne de radar avait déjà fait l'objet de crédits budgétaires antérieurs.

Sur le plan officiel, des négociations sont en cours entre la Belgique et les Pays-Bas à l'effet de mener à terme cette année même, le plus tôt possible, l'offre relative à la construction de ladite chaîne.

En raison de l'annalité du budget, il faut que l'offre relative à l'extension de la chaîne du radar terrestre soit approuvée avant la fin de l'année.

Tout est mis en œuvre pour que cette offre intervienne dans les délais prévus.

Het bewuste bilaterale zeevaartakkoord werd gesloten op grond van de respectieve « Nationale Rederijen », precies om te voorkomen dat de andere Partij zich, zonder akkoord, al de ladingen voor haar eigen vlag zou toeëigenen, zulks eveneens ten nadele van andere vlaggen. Op te merken valt dat in artikel 4, § 2, uitdrukkelijk werd verwezen naar de verdeelsleutel 40/40/20, wat impliceert dat de schepen van derde landen voor 20 pct. kunnen deelnemen aan het zeeverkeer van de bilaterale handel van beide Partijen.

Die tekst werd trouwens door de vertegenwoordigers van het V.B.O. aanvaard, met name door de Raad van de Belgische Reders, op een vergadering van de werkgroep over de problemen betreffende het sluiten van zeevaartakkoorden, gehouden te Brussel op 26 maart 1982.

In afwachting van de bekrachtiging van de Gedragscode door België (en eveneens door het merendeel van de E.E.G.-Lidstaten,) is het best te werken volgens « de geest » van voormelde Conventie. Aangezien nog niet uitgemaakt is hoe de conférences zich aan het codeverkeer enerzijds, en het niet-codeverkeer anderzijds, zullen aanpassen, behoren wij de deelneming van de Belgische koopvaardij in het betrokken verkeer vast te leggen volgens de nationale zeevaartmaatschappijen die, in het geval van België, als vaste lijnen dienen te worden beschouwd.

Overigens verheugt de Minister zich erover dat al de betrokken partijen, d.w.z. het V.B.O., de Raad van de Laders, het Verbond van de Reders en de betrokken besturen reeds herhaaldelijk zijn aangekomen om naar billijke oplossingen dienaangaande te zoeken en over de betrokken belangen te waken.

VRAAG

Op artikel 74.17 (blz. 38), ziet een lid nog maar eens een vastleggingskrediet voor het zeer belangrijk bedrag van 2 870 miljoen, bestemd voor de radarketen langs de Schelde en de Kust.

Reeds meerdere jaren is hiervan sprake en werden er kredieten voorzien, maar de realisatie blijft haperen.

Hoe is de huidige stand van zaken ?

ANTWOORD

Inderdaad staat er nu op de begroting 84 het door de vraagsteller vermeld krediet ingeschreven; het is juist dat voordien ook voor de radarketen kredieten waren voorzien op de begroting.

Er wordt op dit ogenblik intensief gewerkt op ambtelijk niveau tussen België en Nederland om de aanbidding voor de bouw van die keten zo vroeg als mogelijk dit jaar te finaliseren.

Rekening houdend met de annaliteit van de begroting moet nog voor het einde van dit jaar, de goedkeuring kunnen worden gehecht aan de aanbidding voor de uitbouw van de walradarketen.

Er wordt met man en macht gewerkt aan de tijdige totstandkoming van die aanbidding.

La réalisation de la chaîne radar sera alors entamée dès que possible en 1985.

Le délai d'achèvement est de quatre ans, de sorte que la chaîne radar pourra être pleinement opérationnelle pour la fin de 1988 ou le début de 1989.

QUESTION

Un membre croit voir que l'article 60.02 A (p. 148) fait état de l'évolution comptable des fonds destinés à la Marine marchande, etc.

Quelques éclaircissements ne pourraient-ils être fournis au sujet des remboursements et intérêts prévus, qui n'augmenteraient manifestement pas par rapport à 1983, bien que l'accroissement des possibilités de crédit accordées devrait, à son tour, entraîner une majoration des postes précités.

REPONSE

A défaut de commandes dans la construction navale, le prélèvement des crédits inscrits aux budgets 1981 et 1982 a subi un sensible retard; ces crédits n'ont, pour la majeure partie, été engagés que dans le courant de 1983.

Ces engagements effectués en 1983 n'entraînent cependant pas encore de remboursement en 1984; ils ne sortiront leurs effets qu'au budget de 1985.

QUESTION

A l'article 12.25, un membre constate qu'est prévu une fois de plus un crédit de 55,3 millions pour l'exploitation de concession du passage d'eau Hoboken-Kruibeke.

Un crédit similaire réapparaissait aussi régulièrement les années précédentes.

Le crédit paraît fort élevé et appelle même la question de savoir si, à terme, la construction d'un pont — sans doute destiné uniquement aux piétons et cyclistes — ne s'avérerait pas plus avantageuse.

REPONSE

Il existe actuellement entre Hoboken et Kruibeke un passage d'eau répondant aux besoins du trafic entre les rives gauche et droite. L'octroi de la concession résulte d'un appel d'offres restreint lancé conformément à la législation et à la réglementation sur les marchés publics. La construction de ponts n'est pas du ressort de mon département, elle relève de la compétence des Travaux publics. Seul ce département est habilité à se prononcer sur la construction à cet endroit d'un pont, éventuellement réservé aux piétons et cyclistes. Quant à savoir si ce sera plus avantageux que le coût actuel de la concession, c'est évidemment aux Travaux publics à le déterminer. Quel que soit le type de pont envisagé, il faudrait que cet ouvrage d'art soit fonction de la navigation sur l'Escaut. J'ignore présentement s'il entre dans les intentions des Travaux publics de construire un pont à l'endroit envisagé.

Zo vroeg als mogelijk zal dan in 1985 met de uitbouw van de walradarketen worden gestart.

De bouwtermijn is vier jaar, zodat de radarketen volledig operationeel zal kunnen zijn tegen eind 1988, begin 1989.

VRAAG

Een lid ziet dat artikel 60.02A (blz. 148) indien hij het goed voor heeft, de boekhoudkundige evolutie weergeeft van de fondsen voor de Koopvaardijvloot, enz.

Kan iets meer uitleg gegeven worden over de voorziene terugbetalingen en interesten die blijkbaar niet zouden stijgen tegenover 1983 en dit hoewel de verhogingen van de toegestane kredietmogelijkheden ook een verhoging van voornoemde posten tot gevolg moeten hebben.

ANTWOORD

Bij gebrek aan bestellingen in de scheepsbouw heeft de opnemering van de kredieten uitgetrokken op de begrotingen 1981 en 1982 een gevoelige vertraging ondergaan; het grootste gedeelte van die kredieten werd pas vastgelegd in de loop van 1983.

Die vastleggingen in 1983 hebben echter nog geen terugbetaling tot gevolg in 1984, het effect ervan zal pas voelbaar zijn op de begroting 1985.

VRAAG

Op artikel 12.25, stelt een lid vast, wordt eens te meer een krediet van 55,3 miljoen voorzien voor de exploitatie van concessie van de veerdienst Hoboken-Kruibeke.

Een gelijkaardig krediet kwam ook in de voorgaande jaren steeds terug.

Dit krediet schijnt erg hoog en roept zelfs de vraag op of op termijn de constructie van een brug — wellicht alleen een voor voetgangers en fietsers — niet nog voordeliger zou uitvallen.

ANTWOORD

Op het ogenblik bestaat er tussen Hoboken en Kruibeke een veerdienst waardoor de verkeersbehoeften tussen linker- en rechteroever worden voldaan. Het beding van de concessie is het resultaat van een beperkte offerteaanvraag die volgens de wetgeving en reglementering inzake overheidsopdrachten is gedaan. Mijn departement bouwt normaliter geen bruggen, dat is de bevoegdheid van Openbare Werken. Alleen dat departement kan zeggen of het bereid is op die plaats een brug te bouwen, eventueel alleen voor voetgangers en fietsers. Of dat voordeliger zal zijn dan de huidige concessieprijs moet uiteraard door Openbare Werken worden bepaald. Welke soort brug er ook zou komen, het zal dan een constructie moeten zijn in functie van de scheepvaart op de Schelde. Op dit ogenblik is het mij niet bekend dat Openbare Werken daar een brug plant.

10. O.R.N.I.

QUESTION

Le Ministre pense-t-il qu'il soit économiquement sain de faire dépendre l'essentiel des recettes de l'O.R.N.I. de la perception de redevances qui constituent un pourcentage de la valeur des frets payés à la tonne ? s'enquiert un membre.

REPONSE

1. Le principe du financement de l'Office régulateur de la Navigation intérieure au moyen de prélèvements sur le fret a été fixé par le législateur dans le statut de l'O.R.N.I. joint à l'annexe de l'arrêté royal du 3 décembre 1968 tel que modifié et interprété par la loi du 7 septembre 1979 et modifié par l'arrêté royal n° 173 du 30 décembre 1982.

L'article 7 de ce statut précise ce qui suit :

Le Ministre édicte les règlements relatifs au fonctionnement de l'Office et des bureaux d'affrètement à tour de rôle. Ces règlements stipuleront notamment :

— l'import des redevances dues par les diverses catégories d'intéressés en vue de couvrir les frais de gestion de l'Office et, le cas échéant, de pourvoir à tels autres besoins financiers dans le cadre de la navigation intérieure que le Ministre désignera.

Le principe a été concrétisé par les arrêtés ministériels du 10 juillet 1974, 2 décembre 1975 et 15 avril 1977.

2. Jusqu'à présent, le système de l'affrètement à tour de rôle a été maintenu à la demande explicite des organisations de bateliers. Le point de vue de l'Inspection des Finances en la matière a toujours été que le financement devait se faire par la batellerie même et non pas par le contribuable.

11. Personnel

QUESTION

Deux membres demandent quelle est l'évolution des effectifs de personnel depuis décembre 1981 et ce, en chiffres globaux et en pourcentages, à la S.N.C.B., à la S.N.C.V., dans les S.T.I., à la Régie des Voies aériennes.

REPONSE

Le Ministre répond en fournissant le tableau suivant :

Evolution de l'effectif global du personnel des sociétés reprises ci-dessous :

10. D.R.B.

VRAAG

Meent de Minister dat het economisch gezond is de inkomsten van de D.R.B. voor het merendeel te laten afhangen van de inning van retributies die een percentage vertegenwoordigen van het bedrag van de per ton betaalde vrachtprijzen ?

ANTWOORD

1. Het principe van de financiering van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart door middel van heffingen op de vrachtprijzen werd door de wetgever vastgesteld in het statuut van de D.R.B. gevoegd bij het koninklijk besluit van 3 december 1968, zoals gewijzigd en geïnterpreteerd door de wet van 7 september 1979 en gewijzigd bij het koninklijk besluit nr. 173 van 30 december 1982.

In artikel 7 van dat statuut is bepaald wat volgt :

De Minister vaardigt de reglementen uit betreffende de werking van de Dienst en van de beurtbevrachtungskantoren. Die reglementen zullen met name bepalen :

— het bedrag van de gelden die door de diverse categorieën van belanghebbenden verschuldigd zijn tot dekking van de beheerskosten van de Dienst en desvoorkomend van bepaalde andere financiële behoeften in het kader van de binnenscheepvaart, door de Minister vast te stellen.

Het principe werd vastgelegd in de koninklijke besluiten van 10 juli 1974, 2 december 1975 en 15 april 1977.

2. Tot op heden werd het systeem van de beurtbevrachting behouden op uitdrukkelijk verzoek van de schippersverenigingen. Het standpunt van de Inspectie van Financiën ter zake is steeds geweest dat de financiering moet verzekerd worden door de schipperij zelf en niet door de belastingplichtige.

11. Personeel

VRAAG

Wat is de personeelsevolutie sinds december 1981 in totaal en in pct. bij de N.M.B.S., N.M.V.B. en M.I.V.'s, Regie der Luchtwegen, Sabena ? vragen twee leden.

ANTWOORD

De Minister legt de volgende tabel voor :

Actualisering van het personeelsbestand van de hieronder vermelde maatschappijen

Société Maatschappij	Situation Bestand 1.1.1982	Situation Bestand 1.1.1983	Situation Bestand 1.7.1983	Situation Bestand 1.8.1983	Situation Bestand 1.9.1983	Situation Bestand 1.10.1983	Situation Bestand 1.11.1983	Situation Bestand 1.12.1983	Situation Bestand 1.1.1984	Différence p. r. au Verschil t.o.v. 1.1.1982	%
Communications. — Verkeerswezen	2 650	2 437	2 437	2 437	2 285	2 128	2 125	2 118	2 117	— 533	—20,1
S.N.C.B. — N.M.B.S.	68 524	64 984	63 508	63 279	63 030	62 863	62 686	62 564	62 454	— 6 070	— 8,8
S.N.C.V. — N.M.V.B.	7 723	7 244	6 987	6 963	6 934	6 912	6 888	6 872	6 836	— 887	—11,4
S.T.I.B. — M.I.V.B.	6 754	6 486	6 333	6 320	6 319	6 316	6 292	6 305	6 289	— 465	— 6,8

Société — Maatschappij	Situation — Bestand 1.1.1982	Situation — Bestand 1.1.1983	Situation — Bestand 1.7.1983	Situation — Bestand 1.8.1983	Situation — Bestand 1.9.1983	Situation — Bestand 1.10.1983	Situation — Bestand 1.11.1983	Situation — Bestand 1.12.1983	Situation — Bestand 1.1.1984	Différence p. r. au — Verschil t.o.v. 1.1.1982	%
M.I.V.A.	1 382	1 339	1 308	1 296	1 296	1 284	1 270	1 266	1 262	— 120	— 8,6
M.I.V.G.	641	636	640	641	641	638	641	646	636	— 5	— 0,7
S.T.I.L.	1 222	1 187	1 174	1 164	1 164	1 160	1 162	1 164	1 163	— 59	— 4,8
S.T.I.C.	360	354	354	354	356	353	357	354	353	— 7	— 1,9
S.T.I.V.	159	155	153	152	150	152	152	151	151	— 8	— 5,0
R.M.T.	2 258	2 244	2 125	2 120	2 117	2 092	2 066	2 064	2 054	— 204	— 9,0
R.V.A. — R.L.W. . .	2 140	2 091	2 016	2 015	2 014	2 009	2 003	2 000	2 006	— 134	— 6,2
O.R.N.I. — D.R.B. .	97	91	94	83	90	91	91	84	81	— 16	— 16,4
Sabena	9 605	8 574	8 363	8 669	8 625	8 889	8 855	8 720	8 721	— 884	— 9,2
R.T.T.	30 476	30 108	29 854	29 774	29 630	29 660	29 618	29 545	29 802	— 674	— 2,2
Régie Postes. — Regie der Posterijen . . .	51 152	49 548	49 047	49 069	48 937	48 986	48 993	48 894	48 772	— 2 380	— 4,6
Totaux. — Totalen .	185 143	177 478	174 393	174 336	173 588	173 533	173 199	172 747	172 697	— 12 446	— 6,72

QUESTION

Le Ministre peut-il fournir un tableau reprenant l'évolution et les prévisions d'évolution des effectifs des différentes sociétés de transport de 1981 à 1985 ?

REPONSE

VRAAG

Kan de Minister een tabel bezorgen met de evolutie en de vooruitzichten inzake evolutie van de personeelssterkte bij de verschillende vervoermaatschappijen, van 1981 tot 1985 ?

ANTWOORD

	1.1.1981	1.1.1982	1.1.1983	1.1.1984	1.1.1985	1.1.1986
S.N.C.V. — N.M.V.B.	7 854	7 723	7 244	6 836	6 670	6 570
S.T.I.B. — M.I.V.B.	6 523	6 754	6 486	6 289	6 183	6 080
M.I.V.A.	1 363	1 382	1 339	1 262	1 250	1 240
M.I.V.G.	625	641	636	636	656	656
S.T.I.C.	348	360	354	353	355	359
S.T.I.L.	1 212	1 222	1 187	1 163	1 163	1 164
S.T.I.V.	161	159	155	151	153	153

QUESTION

Pour ce qui est de l'arrêté royal n° 280 un membre fait remarquer qu'il est possible pour les organismes qui sont soumis à un plan d'assainissement de recruter des stagiaires dont les rémunérations seraient prises en charge par le Ministère de l'Emploi et du Travail. Soulignant l'intérêt qu'il y a à aider les jeunes chômeurs en difficulté, il souhaiterait savoir quelles sont les intentions du Département des Communications.

REPONSE

Le Ministre déclare qu'effectivement il y a là certaines possibilités qui s'ouvrent. Cependant, divers éléments doivent être pris en compte.

En ce qui concerne la S.N.C.B., un recrutement de 3 p.c. se chiffre à 1 800 emplois. Dans une première phase on examinera la possibilité de recruter 600 personnes (1 p.c.) à la S.N.C.B. et 150 à la S.N.C.V. étant entendu que pour des raisons d'organisation et de coût, les admissions devraient se faire progressivement. A noter encore que si

VRAAG

In verband met het koninklijk besluit nr. 280 merkt een commissielid op dat de instellingen die onderworpen zijn aan het saneringsplan, stagiairs kunnen aanwerven wier bezoldiging ten laste komt van het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid. Hij onderstreept het belang van de hulp aan de jonge werklozen, en vraagt wat de bedoelingen zijn van het Departement van Verkeerswezen.

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat daar inderdaad bepaalde mogelijkheden geboden worden, doch dat moet rekening worden gehouden met uiteenlopende gegevens.

Bij de N.M.B.S. brengt een aanwerving van 3 pct. 1 800 arbeidsplaatsen. In het eerste stadium wordt de mogelijkheid onderzocht om 600 personen aan te werven (1 pct.) bij de N.M.B.S. en 150 bij de N.M.V.B. doch de opnemingen moeten progressief gebeuren om redenen van organisatie en kostprijs. Het moet gezegd worden

les rémunérations des intéressés constituent un élément de la dépense, il convient de ne pas perdre de vue que les recrutements en question provoqueront d'autres dépenses (locaux, éclairage, chauffage, instruments de travail...). Un autre problème surgit également : c'est le manque de candidats qui répondent aux critères auxquels il y a lieu de satisfaire pour être recrutés (30 ans, 1 an de chômage, ne pas avoir occupé d'emploi pendant plus de six mois). Ces conditions sont difficiles à réunir à un point tel qu'il n'y a pas de candidats suffisants. On pourrait par ailleurs, songer à revoir ces conditions. De toute façon une approche constructive est en cours.

QUESTION

Un membre fait état des rumeurs selon lesquelles les restructurations à intervenir à la S.N.C.B. auraient pour résultat, entre autres, de ramener le nombre de personnes utilisées au dépôt d'Alost de 87 à 29.

REPONSE

Le Ministre fait remarquer que de toute façon la diminution du personnel pour l'ensemble de la S.N.C.B. se fait par attrition naturelle et non-remplacement et qu'on ne procède à aucun licenciement.

Le Ministre précise qu'en ce qui concerne le dépôt d'Alost la situation se présente comme suit :

a) personnel roulant d'accompagnement attaché au dépôt : cadre au 1^{er} décembre 1983 : 86; cadre au 3 juin 1984 : 76;

b) personnel conduite : cadre au 1^{er} décembre 1983 : 148; cadre au 3 juin 1984 : 90.

La plupart de ces postes sont compensés par un nouveau dépôt à Grammont qui comprend un cadre de 65 conducteurs.

QUESTION

Alors que le travail administratif ne cesse de croître en raison notamment des diverses réformes entreprises, un membre constate que les effectifs en personnel diminuent constamment dans les administrations relevant de la compétence du Ministre.

Ces échos sont-ils fondés ?

Il voudrait savoir :

a) quels étaient, par administration et par niveau, au 1^{er} janvier de chacune des années 1981, 1982, 1983 et 1984 :

1. le nombre d'emplois prévus au cadre organique du personnel;

2. le nombre d'agents statutaires et le nombre d'agents contractuels en fonction;

b) quelles sont les perspectives pour l'année 1984;

c) quel est le taux de progression de la masse salariale pour faire face éventuellement au recrutement d'agents supplémentaires.

dat ook, al zijn de lonen van de betrokkenen een onderdeel van de uitgaven, de bedoelde aanwervingen nog andere kosten zullen veroorzaken (localiteiten, verlichting, verwarming, werkbenodigdheden...). Daarbij komt nog een andere moeilijkheid : er zijn niet genoeg gegadigden die voldoen aan de maatstaven die gesteld worden voor de aanwerving (30 jaar, een jaar werkloos, niet gewerkt hebben gedurende meer dan zes maand). Het is moeilijk aan al die voorwaarden samen te voldoen zodat er niet genoeg gegadigden meer zijn. Men zou kunnen overwegen die voorwaarden aan te passen. Die kwestie wordt op dit ogenblik constructief benaderd.

VRAAG

Een lid deelt mee dat volgens sommige geruchten de herstructureringen bij de N.M.B.S. er onder meer toe zullen leiden dat het aantal personen tewerkgesteld in de stelpplaats te Aalst zou worden teruggebracht van 87 tot 29.

ANTWOORD

De Minister merkt op dat voor de gehele N.M.B.S. in ieder geval het personeelsbestand wordt verlaagd door natuurlijke afvloeiing en niet-vervanging en dat niemand wordt afgedankt.

Betreffende de stelpplaats te Aalst deelt de Minister de volgende gegevens mee :

a) rijdend begeleidingspersoneel dat aan de stelpplaats is verbonden : kader op 1 december 1983 : 86; kader op 3 juni 1984 : 76;

b) besturend personeel : kader op 1 december 1983 : 148; kader op 3 juni 1984 : 90.

Het merendeel van die arbeidsplaatsen wordt gecompenseerd door een nieuwe remise te Geraardsbergen met een kader van 65 conducteurs.

VRAAG

Terwijl het administratieve werk alsmaar toeneemt, inzonderheid wegens de verschillende ondernomen hervormingen, merkt een lid op dat volgens sommige geruchten de personeelssterkte bij de besturen die tot de bevoegdheid van de Minister behoren voortdurend vermindert.

Zijn die geruchten gegrond ?

Hij vraagt of de Minister de volgende inlichtingen zou willen verstrekken :

a) per bestuur en per niveau, op 1 januari van elk van de jaren 1981, 1982, 1983 en 1984 :

1. het aantal betrekkingen in de organieke personeelsformatie;

2. het aantal statutaire personeelsleden en het aantal in dienst zijnde contractuele personeelsleden;

b) de vooruitzichten voor het jaar 1984;

c) het groeipercantage van de loonsom om eventueel te voorzien in de aanwerving van bijkomend personeel.

REPONSE	ANTWOORD		
Au 1 ^{er} janvier 1981 :	Op 1 januari 1981 :		
	Cadre — Kader	Effectif statutaire — Statutair effectief	Contractuel — Contractueel
Service du Secrétaire général. — <i>Diensten van de Secretaris-generaal :</i>			
— Niveau 1	65	60	—
— Niveau 2	83	86	—
— Niveau 3	56	53	—
— Niveau 4	53	40	54
Administration des Transports. — <i>Bestuur van het Vervoer :</i>			
— Niveau 1	77	74	—
— Niveau 2	181	179	—
— Niveau 3	200	194	—
— Niveau 4	77	73	26
Administration de l'Aéronautique. — <i>Bestuur der Luchtvaart :</i>			
— Niveau 1	40	34	—
— Niveau 2	53	46	—
— Niveau 3	42	35	—
— Niveau 4	31	20	7
Commissariat général au Tourisme. — <i>Commissariaat-generaal voor Toerisme :</i>			
— Niveau 1	20	18	1
— Niveau 2	35	35	1
— Niveau 3	27	25	1
— Niveau 4	14	12	3
Totaux. — <i>Totalen</i>	1 054	1 077 102 %	

Au 1 ^{er} janvier 1982 :	Op 1 januari 1982 :		
Service du Secrétaire général. — <i>Diensten van de Secretaris-generaal :</i>			
— Niveau 1	65	60	—
— Niveau 2	83	81	—
— Niveau 3	56	52	—
— Niveau 4	53	47	52
Administration des Transports. — <i>Bestuur van het Vervoer :</i>			
— Niveau 1	77	73	—
— Niveau 2	181	182	—
— Niveau 3	200	194	—
— Niveau 4	77	73	25
Administration de l'Aéronautique. — <i>Bestuur der Luchtvaart :</i>			
— Niveau 1	40	33	—
— Niveau 2	53	45	—
— Niveau 3	42	37	—
— Niveau 4	31	22	5
Commissariat général au Tourisme. — <i>Commissariaat-generaal voor Toerisme :</i>			
— Niveau 1	20	18	1
— Niveau 2	35	35	1
— Niveau 3	27	25	1
— Niveau 4	14	11	3
Totaux. — <i>Totalen</i>	1 054	1 076 102 %	

Au 1^{er} janvier 1983 :

Op 1 januari 1983 :

	Cadre — Kader	Effectif statutaire — Statutair effectief	Contractuel — Contractueel
Service du Secrétaire général. — <i>Diensten van de Secretaris-generaal :</i>			
— Niveau 1	65	56	—
— Niveau 2	83	78	—
— Niveau 3	56	49	—
— Niveau 4	53	52	43
Administration des Transports. — <i>Bestuur van het Vervoer :</i>			
— Niveau 1	91	87	—
— Niveau 2	167	155	—
— Niveau 3	200	190	—
— Niveau 4	77	72	23
Administration de l'Aéronautique. — <i>Bestuur der Luchtvaart :</i>			
— Niveau 1	44	37	—
— Niveau 2	49	38	—
— Niveau 3	42	34	—
— Niveau 4	31	21	5
Commissariat général au Tourisme. — <i>Commissariaat-generaal voor Toerisme :</i>			
— Niveau 1	20	19	1
— Niveau 2	35	34	1
— Niveau 3	27	25	1
— Niveau 4	14	12	2
Totaux. — <i>Totalen . . .</i>	1 054	1 035 98 %	

Au 1^{er} janvier 1984 :

Op 1 januari 1984 :

Service du Secrétaire général. — <i>Diensten van de Secretaris-generaal :</i>			
— Niveau 1	63	52	—
— Niveau 2	79	69	—
— Niveau 3	52	44	—
— Niveau 4	53	48	44
Administration des Transports. — <i>Bestuur van het Vervoer :</i>			
— Niveau 1	91	82	—
— Niveau 2	167	161	—
— Niveau 3	200	180	—
— Niveau 4	77	68	23
Administration de l'Aéronautique. — <i>Bestuur der Luchtvaart :</i>			
— Niveau 1	44	40	—
— Niveau 2	49	38	—
— Niveau 3	42	35	—
— Niveau 4	31	21	5
Commissariat général au Tourisme. — <i>Commissariaat-generaal voor Toerisme :</i>			
— Niveau 1	6	5	—
— Niveau 2	12	10	—
— Niveau 3	5	4	1
— Niveau 4	6	3	1
Totaux. — <i>Totalen . . .</i>	977	934 95 %	

Cadre du personnel de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure :

Personneelsformatie van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart :

Année — Jaar	Cadre Kader	Effectif Effectief	Contractuels Contractuelen	%
1981	1 417	1 335	29	96
1982	1 459	1 368	31	95
1983	1 470	1 346	25	93
1984 (1)	1 526	1 329	27	88

(1) A l'exclusion du cadre du personnel et de l'effectif de la Rijksvisserijsschool de Knokke-Heist.

Le cadre comprend le personnel de l'administration centrale et celui des services extérieurs, le personnel enseignant des écoles et le personnel enseignant et administratif de la « Rijksvisserijsschool » de Knokke-Heist.

L'effectif comprend les catégories de personnel suivantes : des membres du personnel nommé à titre définitif, des stagiaires statutaires, des stagiaires temporaires, des membres du personnel de l'enseignement maritime (à l'exception des chargés de cours), des intérimaires, des contractuels, du personnel engagé dans le cadre du stage des jeunes et des chômeurs mis au travail.

Le Ministre déclare enfin que les données en question ont déjà été communiquées au secrétaire général par la voie de la note de 232.22/1371/MS du 10 août 1983 (cf. annexes).

La législation relative à la promotion de l'emploi pour les jeunes travailleurs oblige les départements ministériels à recruter un certain nombre de stagiaires pour deux périodes de six mois.

QUESTION

Le même membre aimerait savoir si cette législation a été effectivement appliquée pour les administrations relevant de votre compétence ?

a) Quel est, par rôle linguistique, le nombre de jeunes stagiaires recrutés en 1982 et 1983 pour chacune de ces administrations ?

b) Quels sont les critères qui président au recrutement ?

REPONSE

A. Nombre de jeunes stagiaires recrutés en :

(1) Zonder de personeelsformatie en effectief van de Rijksvisserijsschool te Knokke-Heist.

Het kader omvat de personeelsformatie van het hoofdbestuur, de buitendiensten, het onderwijzend personeel in de scholen en het onderwijzend en administratief personeel in de Rijksvisserijsschool te Knokke-Heist.

Het effectief omvat de volgende personeelsleden : vaste, statutaire stagiaires, statutaire tijdelijken, personeel van het zeevaartonderwijs (zonder lesgevers), interimairpersoneel, contractuelen, stage der jongeren en tewerkgestelde werklözen.

Bovenvermelde gegevens werden reeds verstrekt aan de Secretaris-generaal in de nota de 232.22/1371/MS van 10 augustus 1983 (zie bijlage).

De wetgeving betreffende de bevordering van de tewerkstelling ten bate van jonge arbeiders verplicht de ministeriële departementen om een bepaald aantal stagiaires voor twee periodes van zes maanden aan te werven.

VRAAG

Hetzelfde lid wenst te vernemen of die wetgeving werkelijk werd toegepast op de besturen die tot de bevoegdheden van de Minister behoren.

a) Hoeveel jonge stagiaires werden per taalgroep aangevonden in 1982 en 1983, voor elk van die besturen ?

b) Wat zijn de aanwervingscriteria ?

ANTWOORD

A. Aantal jonge stagiaires aangeworven bij :

	1982		1983	
	F	N	F	N
Services du Secrétaire général. — <i>De Diensten van de Secretaris-generaal</i>	—	—	2	—
Administration des Transports. — <i>Het Bestuur van het Vervoer</i>	—	1	—	—
Administration de l'Aéronautique. — <i>Het Bestuur der Luchtvaart</i>	—	—	—	—
Commissariat général au Tourisme. — <i>Het Commissariaat-generaal voor Toerisme</i>	—	—	—	—
Administration de la Marine et de la Navigation intérieure. — <i>Het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart</i>	—	12	—	21
				prestations complètes/volgtijdse betrekkingen
				5
				mi-temps/halftijdse

B. En raison des restrictions budgétaires imposées à mon département, notamment en matière de personnel, il n'y a pratiquement pas eu de recrutement de jeunes stagiaires en 1982 et 1983.

Avant la publication de l'arrêté royal 230 du 21 décembre 1983, les stagiaires étaient mis à la disposition de son département, de commun accord avec les services compétents de l'Onem.

A partir du 1^{er} janvier 1984 et conformément aux dispositions de l'arrêté royal susmentionné, article 18 :

« Les jeunes qui veulent effectuer un stage introduisent leur demande auprès du bureau de placement de l'Office national de l'emploi du lieu de leur domicile, même lorsqu'ils désirent accomplir leur stage dans une autre région.

Ils font connaître au bureau de placement la fonction qu'ils désirent exercer. »

12. Investissements

QUESTION

Un membre demande quelle est l'évolution des investissements en infrastructure depuis décembre 1981 dans les secteurs ci après : S.N.C.B., S.N.C.V., S.T.I., Régie des Voies aériennes et Sabena.

REPONSE

Les chiffres demandés figurent sur la liste suivante :

B. Wegens de aan mijn departement opgelegde begrotingsbeperkingen, inzonderheid inzake personeel, is er in 1982 en 1983 zo goed als geen aanwerving van jonge stagiairs geweest.

Vóór de bekendmaking van het koninklijk besluit nr. 230 van 21 december 1983 werden de stagiairs ter beschikking van zijn departement gesteld in gemeen overleg met de bevoegde diensten van de R.V.A.

Sedert 1 januari 1984 is de toestand, overeenkomstig de bepalingen van het voormelde koninklijk besluit, artikel 18, als volgt :

« De jongeren die een stage willen vervullen, dienen hun aanvraag in bij het plaatsingsbureau van de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening van hun woonplaats, ook indien zij hun stage in een andere streek wensen te vervullen.

Zij geven het plaatsingsbureau kennis van de functie die zij wensen uit te oefenen. »

12. Investeringsen

VRAAG

(N.M.B.S., N.M.V.B., de M.I.V.'s, Regie der Luchtwezen en Sabena). Welk is de evolutie van de investeringen in infrastructuur in de hierboven vermelde sectoren sedert december 1981 ? vraagt een lid.

ANTWOORD

De gevraagde cijfers zijn opgenomen in de onderstaande tabel :

	Infrastructure — <i>Infrastructuur</i>		Matériel — <i>Materiaal</i>	
	1982	1983	1982	1983
S.N.C.V. — N.M.V.B. :				
— Fonds propres. — <i>Eigen fondsen</i>	495,3	161,2	24,3	264,2
— Etat. — <i>Staat</i>	—	—	—	—
S.T.I.B. — M.I.V.B. :				
— Fonds propres. — <i>Eigen fondsen</i>	386,0	579,9	19,6	62,0
— Etat. — <i>Staat</i>	4 558,5	5 077,8	—	180,0
M.I.V.A. :				
— Fonds propres. — <i>Eigen fondsen</i>	117,0	—	—	—
— Etat. — <i>Staat</i>	1 574,9	2 357,6	—	—
S.T.I.L. :				
— Fonds propres. — <i>Eigen fondsen</i>	25,0	10,0	—	144,0
— Etat. — <i>Staat</i>	925,3	453,2	—	—
M.I.V.G. :				
— Fonds propres. — <i>Eigen fondsen</i>	41,9	43,0	—	—
— Etat. — <i>Staat</i>	27,1	58,8	—	—

	Infrastructure — Infrastructuur		Matériel — Materiaal	
	1982	1983	1982	1983

S.T.I.C. :

— Fonds propres. — <i>Eigen fondsen</i>	—	—	—	96,0
— Etat. — <i>Staat</i>	2 128,0	2 389,2	—	—

S.T.I.V. :

— Fonds propres. — <i>Eigen fondsen</i>	—	—	—	—
— Etat. — <i>Staat</i>	—	—	—	—

Selon des informations téléphoniques fournies par le Ministère des Travaux publics, les investissements en travaux routiers s'élèvent pour :

1983 : 22 milliards;

1984 : 22,3 milliards.

Volgens telefonische inlichtingen bekomen van het Ministerie van Openbare Werken, bedragen de investeringen in wegenwerken :

voor 1983 : 22 miljard.

voor 1984 : 22,3 miljard.

Investissements de la S.N.C.B. depuis 1981

(En millions de francs)

Investerings van de N.M.B.S. vanaf 1981

(In miljoenen franken)

	Matériel roulant — Rollend materieel				Infrastructure — Infrastructuur			
	Moyens propres <i>Eigen middelen</i>	Ministère des Communica- tions <i>Ministerie van Verkeers- wezen (1)</i>	Total <i>Totaal</i>	En % du total investissements <i>In % van totale investerings</i>	Moyens propres <i>Eigen middelen</i>	Ministère des Communica- tions <i>Ministerie van Verkeers- wezen (1)</i>	Total <i>Totaal</i>	En % du total investissements <i>In % van totale investerings</i>
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	1 800	6 020	7 820	39,8	4 887	6 952	11 839	60,2
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) Crédits d'engagement.

Sabena : Investissements en matériel et infrastructure.

Quelle est l'évolution des investissements en infrastructure et matériel dans ces mêmes secteurs, au cours de la période susvisée ?

1981 : 299 600 000

1982 : 376 200 000 (+ 26 %)

1983 : 867 500 000 (+ 130 %)

(1) Vastleggingskredieten.

Sabena : Investerings materieel en infrastructuur.

Wat is de evolutie van de investeringen in infrastructuur en materieel in dezelfde sectoren bovengenoemde periode ?

1981 : 299 600 000

1982 : 376 200 000 (+ 26 %)

1983 : 867 500 000 (+ 130 %)

Article — Artikel	1981	1982	1983	1984
Engagements. — Vastleggingen				
550.01 Immeubles. — <i>Gebouwen</i>	1 332 121 057	1 033 304 838	1 029 048 612	801 795 000
550.04 Véhicules. — <i>Voertuigen</i>	57 266 764	32 237 347	22 771 077	41 520 000
550.09 Installations techniques. — <i>Technische installaties</i>	281 769 202	174 356 777	198 479 532	2 747 685 000 (CANAC)
550.10 Travaux. — <i>Werken</i>	40 000 000	45 000 000	50 000 000	75 000 000
Totaux. — <i>Totalen</i>	1 711 157 023 + 18 % (par rapport à 1980/ t.o.v. 1980)	1 284 898 962 — 25 %	1 300 299 221 + 1,2 %	3 666 000 000 + 181,9 %
Liquidations. — Vereffeningen				
550.01 Immeubles. — <i>Gebouwen</i>	1 577 871 117	1 601 792 574	1 222 150 019	1 412 000 000
550.04 Véhicules. — <i>Voertuigen</i>	25 931 268	55 796 899	34 226 006	53 000 000
550.09 Installations techniques. — <i>Technische installaties</i>	188 848 895	197 404 990	131 710 303	876 000 000
550.10 Travaux. — <i>Werken</i>	40 000 000	45 000 000	50 000 000	75 000 000
Totaux. — <i>Totalen</i>	1 835 651 280 — 3,4 % (par rapport à 1980/ t.o.v. 1980)	1 899 999 263 + 3,4 %	1 438 086 328 — 24,3 %	2 416 000 000 + 68 %

III. VOTES

I. Projet de loi contenant le budget
du Ministère des Communications de l'année budgétaire 1984

Le Gouvernement a présenté l'amendement suivant :

1. Projet de loi

ARTICLE 1^{er}

Remplacer les crédits des Titres I et II comme suit :

(En millions de francs)

III. STEMMINGEN

I. Ontwerp van wet houdende de begroting van het
Ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1984

De Regering heeft het volgende amendement ingediend :

1. Wetsontwerp

ARTIKEL 1

De kredieten van de Titels I en II te vervangen als volgt :

(In miljoenen franken)

	Crédits non dissociés — <i>Niet-gesplitste kredieten</i>	Crédits dissociés — <i>Gesplitste kredieten</i>		
		Crédits d'engagement — <i>Vastleggings- kredieten</i>	Crédits d'ordonnancement — <i>Ordonnancerings- kredieten</i>	
TITRE I				
Dépenses courantes	80 188,1	—	—	Lopende uitgaven.
TITRE II				
Dépenses de capital	9 436,1	27 772,0	27 872,2	Kapitaaluitgaven.
Totaux (Titres I et II)	89 624,2	27 772,0	27 872,2	Totalen (Titels I en II).

2. Tableau de la loi

TITRE I

DEPENSES COURANTES

SECTION 31

Transport et Aéronautique

CHAPITRE I^{er}

Dépenses de consommation

(Dépenses courantes pour biens et services)

§ 2. Achat de biens non durables et de services

(p. 13) Insérer :

ART. 12.34. — *Frais afférents au financement d'une étude portant sur la situation financière et la gestion de la Société nationale des Chemins de fer belges.*

Nouveau crédit à insérer : 40,0 millions de francs.

TITRE II

DEPENSES DE CAPITAL

PARTIE I

Crédits destinés à la réalisation
du programme d'investissements

SECTION 31

Transport et Aéronautique

CHAPITRE VIII

Octrois de crédits et participations
Octrois de crédits et participation aux entreprises

(p. 35) Société nationale des Chemins de fer belges :

ART. 81.48. — *Acquisition de matériel roulant et de l'infrastructure pour l'entretien et le contrôle du matériel pour voyageurs. — Intervention de l'Etat :*

— Acquisition de matériel roulant pour le transport de voyageurs;

— Intervention de l'Etat dans le coût des études du matériel roulant avec suspension pendulaire :

Ramener les crédits d'engagement de « 7 430,0 millions de francs » à « 7 390,0 millions de francs ».

Ramener les crédits d'ordonnancement de « 4 560,0 millions de francs » à « 4 520,0 millions de francs ».

2. Wetstabel

TITEL I

LOPENDE UITGAVEN

SECTIE 31

Vervoer en Luchtvaart

HOOFDSTUK I

Consumptieve bestedingen

(Lopende uitgaven voor goederen en diensten)

§ 2. Aankoop van niet duurzame goederen en van diensten

(blz. 13) Inlassen :

ART. 12.34. — *Kosten voortvloeiend uit de financiering van een studie van de financiële toestand en van het beheer van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.*

Nieuw in te schrijven krediet : 40,0 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

(blz. 35) Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen :

ART. 81.48. — *Verwerving van rollend materieel en de infrastructuur voor het onderhoud en de controle van het reizigersmaterieel. — Staatstussenkomst :*

— Aankoop van rollend materieel voor het reizigersvervoer;

— Tussenkomst van de Staat in de studiekosten van rollend materieel met pendelophanging :

Het vastleggingskrediet van « 7 430,0 miljoen frank » terugbrengen op « 7 390,0 miljoen frank ».

Het ordonnanceringskrediet van « 4 560,0 miljoen frank » terugbrengen op « 4 520,0 miljoen frank ».

Justification

Le crédit sollicité à l'article 12.34 doit permettre le financement d'une étude sur la situation financière et la gestion de la S.N.C.B.

Ledit crédit est compensé par une réduction équivalente des crédits d'engagement et d'ordonnancement de l'article 81.48.

Cet amendement est adopté par 12 voix contre 3.

Tous les articles, ainsi que l'ensemble du projet de loi amendé par la Commission ont été adoptés par 12 voix contre 3.

II. Projet de loi ajustant le budget du Ministère des Communications de l'année budgétaire 1983

Tous les articles, ainsi que l'ensemble du projet de loi ont été adoptés par 12 voix contre 3.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 14 membres présents.

Le Rapporteur,
A. DALEM.

Le Président,
F. DE BONDT.

Verantwoording

Het op artikel 12.34 aangevraagd krediet moet de financiering van een studie van de financiële toestand en van het beheer van de N.M.B.S. toelaten.

Voornoemd krediet wordt gecompenseerd door een evenwaardige vermindering van de vastleggings- en ordonnancingskredieten van artikel 81.48.

Dit amendement wordt aangenomen met 12 tegen 3 stemmen.

Alle artikelen en het door de Commissie geamendeerde ontwerp van wet in zijn geheel worden aangenomen met 12 tegen 3 stemmen.

II. Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het Ministerie van Verkeerwezen voor het begrotingsjaar 1983

Alle artikelen en het ontwerp van wet in zijn geheel worden aangenomen met 12 tegen 3 stemmen.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd door de 14 aanwezige leden.

De Verslaggever,
A. DALEM.

De Voorzitter,
F. DE BONDT.

IV. Amendement adopté par la Commission

Projet de loi contenant le budget du Ministère des Communications de l'année budgétaire 1984.

1. Projet de loi

ARTICLE 1^{er}

Les crédits des Titres I et II sont placés comme suit :

(En millions de francs)

IV. Amendement aangenomen door de Commissie

Ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1984.

1. Wetsontwerp

ARTIKEL 1

De kredieten van de Titels I en II worden gewijzigd als volgt :

(In miljoenen franken)

	Crédits non dissociés — Niet-gesplitste kredieten	Crédits dissociés — Gesplitste kredieten		
		Crédits d'engagement — Vastleggingskredieten	Crédits d'ordonnancement — Ordonnanceringskredieten	

TITRE I

Dépenses courantes 30 188,1

TITRE II

Dépenses de capital 9 436,1

Totaux (Titres I et II) 89 624,2

TITEL I

Lopende uitgaven.

TITEL II

Kapitaaluitgaven.

Totalen (Titels I en II).

2. Tableau de la loi

TITRE I

DEPENSES COURANTES

SECTION 31

Transport et Aéronautique

CHAPITRE 1^{er}

Dépenses de consommation

(Dépenses courantes pour biens et services)

§ 2. Achat de biens non durables et de services

(p. 13) Insérer :

ART. 12.34. — *Frais afférents au financement d'une étude portant sur la situation financière et la gestion de la Société nationale des Chemins de fer belges.*

Nouveau crédit à insérer : 40,0 millions de francs.

2. Wetstabel

TITEL I

LOPENDE UITGAVEN

SECTIE 31

Vervoer en Luchtvaart

HOOFDSTUK I

Consumptieve bestedingen

(Lopende uitgaven voor goederen en diensten)

§ 2. Aankoop van niet duurzame goederen en van diensten

(blz. 13) Inlassen :

ART. 12.34. — *Kosten voortvloeiend uit de financiering van een studie van de financiële toestand en van het beheer van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.*

Nieuw in te schrijven krediet : 40,0 miljoen frank.

TITRE II

DEPENSES DE CAPITAL

PARTIE I

Crédits destinés à la réalisation
du programme d'investissements

SECTION 31

Transport et Aéronautique

CHAPITRE VIII

Octrois de crédits et participations

Octrois de crédits et participation aux entreprises

(p. 35) Société nationale des Chemins de fer belges :

ART. 81.48. — *Acquisition de matériel roulant et de l'infrastructure pour l'entretien et le contrôle du matériel pour voyageurs. — Intervention de l'Etat :*

— Acquisition de matériel roulant sur le transport de voyageurs;

— Intervention de l'Etat dans le coût des études du matériel roulant avec suspension pendulaire :

Ramener les crédits d'engagement de « 7 430,0 millions de francs » à « 7 390,0 millions de francs ».

Ramener les crédits d'ordonnancement de « 4 560,0 millions de francs » à « 4 520,0 millions de francs ».

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

(blz. 35) Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen :

ART. 81.48. — *Verwerving van rollend materieel en de infrastructuur voor het onderhoud en de controle van het reizigersmaterieel. — Staatstussenkost :*

— Aankoop van rollend materieel voor het reizigersvervoer;

— Tussenkost van de Staat in de studiekosten van rollend materieel met pendelophanging :

Het vastleggingskrediet van « 7 430,0 miljoen frank » terugbrengen op « 7 390,0 miljoen frank ».

Het ordonnanceringskrediet van « 4 560,0 miljoen frank » terugbrengen op « 4 520,0 miljoen frank ».

V. ERRATUM

Tableau de la loi

Page 15 : Dans le libellé néerlandais de l'article 32.05 lire « vervoerkosten » au lieu de « vervoerlasten ».

V. ERRATUM

Wetstabel

Blz. 15 : In de Nederlandse tekst van artikel 32.05, « vervoerkosten » in plaats van « vervoerlasten » lezen.

VI. ANNEXES

INDEX

	Pages
<i>Annexe 1</i> : S.N.C.B. - Prix et tarifs - Synoptique	122
<i>Annexe 2</i> : Tableau I. — Recettes, dépenses et déficit d'exploitation des sociétés de transport en commun	124
<i>Annexe 3</i> : Tableau II. — Interventions de l'Etat en faveur des sociétés de transport en commun	126
<i>Annexe 4</i> : Tableau III. — Coefficients de couverture des sociétés de transports en commun	127
<i>Annexe 5</i> : Tableau VI. — Investissements des sociétés de transports en commun	127
<i>Annexe 6</i> : Tableau VII A. — S.N.C.B. - Tarifs	128
<i>Annexe 7</i> : Tableau VII B. — S.N.C.V. - Tarifs	129
<i>Annexe 8</i> : Tableau VII C. — S.T.I.B. - Tarifs	129
<i>Annexe 9</i> : Tableau VII D. — M.I.V.A. - Tarifs	129
<i>Annexe 10</i> : Tableau VII E. — S.T.I.L. - Tarifs	130
<i>Annexe 11</i> : Tableau VII F. — M.I.V.G. - Tarifs	130
<i>Annexe 12</i> : Tableau VII G. — S.T.I.C. - Tarifs	130
<i>Annexe 13</i> : Tableau VII H. — S.T.I.V. - Tarifs	131
<i>Annexe 14</i> : Ministère des Communications - Regroupement économique	132
Titre I. — Dépenses courantes	132
Titre II. — Dépenses de capital	134
Titre III. — Amortissements de la dette publique	135
Titre IV. — Section particulière	136
Office régulateur de la Navigation intérieure - Regroupement économique	138
<i>Annexe 15</i> : Répartition régionale des investissements publics 1984 - 1985 - 1986 - Secteur Communications	139
1. Tableau synthétique 1984	139
2. Tableau synthétique 1985	140
3. Tableau synthétique 1986	141
<i>Annexe 16</i> : Crédits alloués aux sociétés - Comparaison 1983/1984	142
<i>Annexe 17</i> : Résultats d'exploitation	145
<i>Annexe 18</i> : Conclusions of the meeting at The Hague, Netherlands, on September 12, 1983, between the Transport Ministers of Belgium, the Federal Republic of Germany, Luxembourg and The Netherlands	147
<i>Annexe 19</i> : Eucontrol	149
<i>Annexe 20</i> : Parkings	151
<i>Annexe 21</i> : Adaptation du document C 1360 sur l'harmonisation des tarifs S.N.C.B. - S.N.C.V.	158
<i>Annexe 22</i> : Plan intégré pour la commercialisation de la nouvelle offre des transports en commun (S.N.C.B. et S.N.C.V.)	160

VI. BIJLAGEN

INHOUDSOPGAVE

	Bladz.
<i>Bijlage 1</i> : N.M.B.S. - Tarieven en prijzen - Overzicht	122
<i>Bijlage 2</i> : Tabel I. — Ontvangsten, uitgaven en exploitatiekosten van de maatschappijen voor openbaar vervoer	124
<i>Bijlage 3</i> : Tabel II. — Tussenkomsten van de Staat ten gunste van de maatschappijen voor openbaar vervoer	126
<i>Bijlage 4</i> : Tabel III. — Dekkingscoëfficiënten van de maatschappijen voor openbaar vervoer	127
<i>Bijlage 5</i> : Tabel VI. — Investerings van de maatschappijen voor openbaar vervoer	127
<i>Bijlage 6</i> : Tabel VII A. — N.M.B.S. - Tarieven	128
<i>Bijlage 7</i> : Tabel VII B. — N.M.V.B. - Tarieven	129
<i>Bijlage 8</i> : Tabel VII C. — M.I.V.B. - Tarieven	129
<i>Bijlage 9</i> : Tabel VII D. — M.I.V.A. - Tarieven	129
<i>Bijlage 10</i> : Tabel VII E. — S.T.I.L. - Tarieven	130
<i>Bijlage 11</i> : Tabel VII F. — M.I.V.G. - Tarieven	130
<i>Bijlage 12</i> : Tabel VII G. — S.T.I.C. - Tarieven	130
<i>Bijlage 13</i> : Tabel VII H. — S.T.I.V. - Tarieven	131
<i>Bijlage 14</i> : Ministerie van Verkeerswezen - Economische groepering	132
Titel I. — Lopende uitgaven	132
Titel II. — Kapitaaluitgaven	134
Titel III. — Aflossingen van de Rijksschuld	135
Titel IV. — Afzonderlijke sectie	136
Dienst voor Regeling van de Binnenvaart - Economische groepering	138
<i>Bijlage 15</i> : Regionale verdeling van de overheidsinvesteringen 1984 - 1985 - 1986 - Sector Verkeerswezen	139
1. Synthesetabel 1984	139
2. Synthesetabel 1985	140
3. Synthesetabel 1986	141
<i>Bijlage 16</i> : Kredieten toegekend aan maatschappijen - Vergelijking 1983/1984	142
<i>Bijlage 17</i> : Exploitatieresultaten	145
<i>Bijlage 18</i> : Conclusions of the meeting at The Hague, Netherlands, on September 12, 1983, between the Transport Ministers of Belgium, the Federal Republic of Germany, Luxembourg and The Netherlands	147
<i>Bijlage 19</i> : Eurocontrol	149
<i>Bijlage 20</i> : Parkeerplaatsen	151
<i>Bijlage 21</i> : Aanpassing van document C 1360 betreffende de gelijktrekking van de tarieven van de N.M.B.S. - N.M.V.B.	158
<i>Bijlage 22</i> : Geïntegreerd plan van commercialisering van het nieuwe aanbod van het gemeenschappelijk vervoer (N.M.B.S en N.M.V.B.)	160

ANNEXE 1

Ci-joint, une liste relative à l'évolution des prix du transport à la S.N.C.B. (voyageurs et marchandises) pour la période de 1971 à 1984.

En ce qui concerne le transport des voyageurs, deux constatations remarquables :

1. L'augmentation des prix du transport reste toujours inférieure à l'augmentation de l'index des prix à la consommation pour la période 1971-1984.

2. Une comparaison entre les prix pour un abonnement ordinaire aux dates du 16 janvier 1980 et 16 janvier 1984 révèle une augmentation de 28,8 p.c., tandis que pour la même période l'index des prix à la consommation indique une augmentation de 34,5 p.c.

S.N.C.B. — Prix et tarifs - Synoptique

BIJLAGE 1

Hierbij, een lijst met de evolutie van de prijzen van het vervoer bij de N.M.B.S. (reizigers en goederen) voor de periode 1971-1984.

Wat betreft het vervoer van de reizigers, twee markante vaststellingen :

1. De verhoging van de prijs van dat vervoer blijft over de periode 1971-1984 nog steeds kleiner dan de stijging van de index der consumptieprijzen.

2. Een vergelijking van de prijzen van een gewoon abonnement op 16 januari 1980 en 16 januari 1984 wijst op een stijging van 28,8 pct., terwijl de index van de consumptieprijzen over die zelfde periode is gestegen met 34,5 pct.

N.M.B.S. Tarieven en prijzen - Overzicht

Date — Data	Indice des prix à la consommation — Index der consumptieprijzen	Voyageurs — Reizigers		Marchandises — Goederen		
		Billet à prix plein (1) — Biljet tegen volle prijs	Abonnement ordinaire (2) — Gewoon abonnement (2)	Charges complètes — Wegenladingen		Envois de détail — Stukgoed
				Produits C.E.C.A. — E.G.K.S.-produkten	Produits hors C.E.C.A. — Niet-E.G.K.S.-produkten	Tarif général — Algemeen tarief
1970	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
01.01.1971	101,1	—	—	98,0	98,0	98,0
01.09.1971	104,9	105,9	105,5	—	—	—
11.11.1971	105,9	—	—	—	—	105,8
01.07.1972	109,6	119,6	112,2	108,6	106,3	127,0
11.07.1973	117,2	—	—	—	—	152,4
11.07.1973	117,2	—	—	114,0	113,6	—
16.07.1973	117,2	—	119,6	—	—	—
11.08.1974	133,8	—	—	126,9	125,3	179,8
01.09.1974	135,5	127,5	127,1	—	—	—
11.12.1975	155,7	—	—	—	—	206,8
01.01.1976	156,5	—	—	137,6	136,8	—
16.05.1976	161,0	137,3	138,3	—	—	—
01.11.1976	166,8	—	—	148,2	153,3	—
11.11.1976	166,8	—	—	—	—	227,5
21.07.1977	175,0	—	—	163,3	168,7	250,3
01.08.1977	175,5	149,0	152,3	—	—	—
16.07.1978	181,5	156,9	—	—	—	—
21.07.1978	181,5	—	—	172,6	179,5	267,8
01.08.1978	182,5	—	162,6	—	—	—

Date — Data	Indice des prix à la consommation — Index der consumptieprijsen	Voyageurs — Reizigers		Marchandises — Goederen		
		Billet à prix plein (1) — Biljet tegen volle prijs	Abonnement ordinaire (2) — Gewoon abonnement (2)	Charges complètes — Wegenladingen		Envois de détail — Stukgoed
				Produits C.E.C.A. — E.G.K.S.-produkten	Produits hors C.E.C.A. — Niet-E.G.K.S.- produkten	Tarif général — Algemeen tarief
21.10.1979	192,6	—	—	181,0	188,6	—
01.01.1980	195,5	—	—	202,8	212,0	287,9
16.01.1980	195,5	176,5	182,2	—	—	—
01.09.1981	220,8	—	—	221,6	233,8	308,9
01.04.1982	230,5	196,1	195,3	242,7	256,8	333,6
01.10.1982	243,7	205,9	208,4	266,4	282,4	352,9
01.05.1983	251,9	215,7	221,5	—	—	—
Références. — Verwijzingen		(1)	(2)			
		2 ^e classe sur/ 2e klasse op 40 km	2 ^e classe sur/ 2e klasse op 40 km			
15.01.1984	163,0	225,5	234,6			
Augmentation. — Stijging 16.01.1980						
16.01.1984						
En p.c. — In pct.	+34,5	+27,8	+ 28,8			

ANNEXE 2

TABLEAU I

Recettes, dépenses et déficit d'exploitation
des sociétés de transports en commun

A. Recettes

B. Dépenses

C. Déficit

(En millions de francs)

BIJLAGE 2

TABEL I

Ontvangsten, uitgaven en exploitatiekosten
van de maatschappijen voor openbaar vervoer

A. Ontvangsten

B. Uitgaven

C. Tekorten

(In miljoenen franken)

Sociétés — Maatschappijen	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
S.N.C.B. — N.M.B.S. (1) :									
A	12 150	12 491	12 605	13 280	14 242	15 970	15 842	16 696	18 363
B	17 570	18 881	20 105	21 446	23 201	27 562	30 114	35 252	37 911
C	5 420	6 390	7 500	8 166	8 959	11 592	14 272	18 556	19 548
S.N.C.V. — N.M.V.B. :									
A	1 765	1 867	1 838	1 829	1 917	1 792	1 817	2 127	2 259
B	1 766	1 892	2 024	2 047	2 151	2 120	2 576	3 206	3 867
C	1	25	186	218	234	328	759	1 079	1 608
S.T.I.B. — M.I.V.B. :									
A	1 040	1 111	1 101	1 065	1 120	1 107	1 095	1 100	1 145
B	1 220	1 316	1 422	1 449	1 540	1 724	1 994	2 325	2 813
C	180	205	321	384	420	617	899	1 225	1 668
M.I.V.A. :									
A	305	320	309	316	338	333	319	303	334
B	332	354	373	373	390	431	510	563	648
C	27	34	64	57	52	98	191	260	314
S.T.I.L. :									
A	307	324	311	310	319	323	323	323	338
B	322	344	359	365	389	426	485	524	602
C	14	20	48	55	70	103	162	201	264
M.I.V.G. :									
A	125	136	132	139	148	149	150	149	155
B	133	150	159	162	174	196	230	265	350
C	8	14	27	23	26	47	80	116	195
S.T.I.C. :									
A	75	81	78	78	83	79	75	71	74
B	76	82	85	86	92	97	113	127	151
C	1	1	7	8	9	18	38	56	77
S.T.I.V. :									
A	39	43	40	40	39	39	39	39	41
B	42	49	52	52	53	57	64	75	82
C	3	6	12	12	14	18	25	36	41
S.T.I. — M.I.V. :									
A	1 891	2 015	1 971	1 948	2 047	2 030	2 001	1 985	2 087
B	2 124	2 295	2 450	2 487	2 638	2 931	3 396	3 879	4 646
C	233	280	479	539	591	901	1 395	1 894	2 559

Sociétés — Maatschappijen	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
S.N.C.B. — N.M.B.S. (1) :									
A	20 553	18 368	19 747	21 003	22 010	24 367	26 031	25 791	26 769
B	43 878	51 935	56 523	49 091	50 448	54 663	58 035	65 629	66 078
C	23 325	33 567	36 776	28 088	28 438	30 296	32 004	39 838	39 309
S.N.C.V. — N.M.V.B. :									
A	2 355	2 587	2 710	3 253	4 145	4 443	5 039	4 793	5 067
B	4 209	5 187	5 789	7 591	9 513	10 558	11 615	12 432	13 256
C	1 854	2 600	3 079	4 338	5 368	6 115	6 576	7 639	8 189
S.T.I.B. — M.I.V.B. :									
A	1 192	1 206	1 328	1 451	1 645	1 794	1 911	1 880	2 063
B	3 382	4 261	5 143	5 899	6 512	6 923	7 406	8 014	8 844
C	2 190	3 055	3 815	4 448	4 867	5 129	5 495	6 134	6 781
M.I.V.A. :									
A	330	325	360	389	423	462	529	529	576
B	758	965	1 039	1 107	1 247	1 348	1 534	1 648	1 762
C	428	640	679	718	824	886	1 005	1 119	1 186
S.T.I.E. :									
A	358	362	397	403	439	473	518	528	561
B	750	899	999	1 114	1 175	1 272	1 335	1 418	1 504
C	392	537	602	711	736	799	817	890	943
M.I.V.G. :									
A	165	166	184	201	221	243	269	274	311
B	391	477	484	539	552	622	670	734	809
C	226	311	300	338	331	379	401	460	498
S.T.I.C. :									
A	80	82	88	91	100	105	113	122	131
B	194	223	243	263	280	300	314	372	397
C	114	141	155	172	180	195	201	250	266
S.T.I.V. :									
A	44	43	45	45	49	51	54	55	59
B	101	118	125	134	143	150	159	181	195
C	57	75	80	89	94	99	105	126	136
S.T.I. — M.I.V. :									
A	2 169	2 184	2 402	2 580	2 877	3 128	3 394	3 388	3 701
B	5 576	6 943	8 033	9 056	9 909	10 615	11 418	12 367	13 511
C	3 407	4 759	5 631	6 476	7 032	7 487	8 024	8 979	9 810

(1) Le montant donné sous « c » est calculé avant la normalisation des comptes.

(1) Het bedrag gegeven onder « c » is berekend vóór de normalisatie der rekeningen.

ANNEXE 3

BIJLAGE 3

TABLEAU II

Interventions de l'Etat
en faveur des sociétés de transports en commun

(En millions de francs)

TABEL II

Tussenkomen van de Staat
ten gunste van de maatschappijen voor openbaar vervoer

(In miljoenen franken)

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
S.N.C.B. — N.M.B.S. (1) .	5 393	6 277	7 229	8 139	8 926	11 584	14 231	18 543	19 454
S.N.C.V. — N.M.V.B. .	—	—	—	—	—	—	59	1 062	1 558
S.T.I.B. — M.I.V.B. .	180	205	321	384	420	617	899	1 225	1 668
M.I.V.A.	27	34	64	57	52	98	191	260	314
S.T.I.L.	14	20	48	55	70	103	162	201	264
M.I.V.G.	8	14	27	23	26	47	80	116	195
S.T.I.C.	1	1	7	8	9	18	38	56	77
S.T.I.V.	3	6	12	12	14	18	25	36	41
S.T.I. — M.I.V. . .	233	280	479	539	591	901	1 395	1 894	2 559
	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
S.N.C.B. — N.M.B.S. (1) .	23 276	32 162	36 619	39 449	40 370	42 876	44 759	48 302	50 332
S.N.C.V. — N.M.V.B. .	1 833	2 526	3 079	4 338	5 368	6 115	6 576	7 738	8 189
S.T.I.B. — M.I.V.B. .	2 190	2 848	3 815	4 448	4 867	5 129	5 495	6 134	6 781
M.I.V.A.	428	599	679	722	824	890	976	1 115	1 186
S.T.I.L.	392	536	602	687	736	799	814	890	943
M.I.V.G.	226	301	300	325	331	379	401	460	498
S.T.I.C.	114	140	155	167	180	195	201	250	266
S.T.I.V.	57	75	80	87	94	99	105	126	136
S.T.I. — M.I.V. . .	3 407	4 499	5 631	6 436	7 032	7 491	7 992	8 975	9 810

(1) Il s'agit des crédits inscrits aux articles 32.01 et 51.12 du budget du Ministère des Communications.

(1) Het betreft de kredieten ingeschreven in de artikelen 32.01 en 51.12 van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen.

ANNEXE 4

TABLEAU III

Coefficients de couverture
des sociétés de transports en commun

(En %)

BIJLAGE 4

TABEL III

Dekkingscoëfficiënten
van de maatschappijen voor openbaar vervoer

(In %)

Sociétés — Maatschappijen	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
S.N.C.V./N.M.B.S. (1) .	47,4	48,4	46,8	35,4	34,9	42,8	43,6	44,6	44,9	39,3	40,5
S.N.C.V./N.M.V.B. .	66,4	58,4	56,0	49,9	46,8	42,9	43,6	42,1	43,4	38,6	38,2
S.T.I.B./M.I.V.B. .	47,3	40,7	35,2	28,3	25,8	24,6	25,7	25,9	25,8	23,5	23,3
M.I.V.A.	53,9	51,6	43,6	33,8	34,6	35,1	33,9	34,3	34,5	32,1	32,7
S.T.I.L.	61,5	56,2	47,7	40,3	39,8	36,2	37,4	37,2	38,8	37,2	37,3
M.I.V.G.	56,4	44,2	42,1	34,7	38,1	37,3	40,0	39,1	40,2	37,4	38,4
S.T.I.C.	55,7	48,7	41,9	36,8	36,1	34,6	35,8	34,9	35,9	32,7	33,0
S.T.I.V.	52,0	49,9	43,2	36,3	36,0	33,1	33,9	34,2	34,1	30,1	30,0

(1) A partir de 1977, le compte d'exploitation ne supporte plus que des charges de personnel normalisées.

(1) Vanaf 1977 bevat de exploitatierekening de genormaliseerde personeelslasten niet meer.

ANNEXE 5

TABLEAU VI

Investissements des sociétés de transports en commun

A. Investissements sur fonds propres

B. Investissements sur budget Etat

(En millions de francs)

BIJLAGE 5

TABEL VI

Investerings van de maatschappijen voor openbaar vervoer

A. Investerings verricht met eigen fondsen

B. Investerings verricht met overheidsgelden

(In miljoenen franken)

Sociétés — Maatschappijen	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
S.N.C.B./N.M.B.S. . A	6 758,0	7 356,0	6 342,0	7 878,0	10 072,0	9 705,0	11 229,0	10 234,0	13 261,0	15 030,0	13 854,0
S.N.C.B./N.M.B.S. . B	2 061,8	1 456,7	1 095,3	2 452,9	3 650,7	4 850,8	6 946,2	8 832,0	10 968,8	13 193,8	9 638,8
Total/Totaal . . .	8 819,8	8 812,7	7 437,3	10 330,9	13 722,7	14 555,8	18 175,2	19 066,0	24 229,8	28 223,8	23 492,8
S.N.C.V./N.M.V.B. . A	388,0	309,0	298,7	963,0	826,4	909,4	2 982,9	2 358,9	1 576,9	1 722,8	568,0
S.N.C.V./N.M.V.B. . B	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S.T.I.B./M.I.V.B. . A	219,0	1 559,2	183,5	1 776,8	1 227,8	1 551,7	3 275,0	720,0	2 160,9	1 774,3	570,6
S.T.I.B./M.I.V.B. . B	2 642,0	1 929,0	3 683,0	3 973,0	4 454,0	5 629,0	4 860,0	6 588,0	4 659,0	4 691,0	4 558,0

Sociétés — Maatschappijen	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	
M.I.V.A. A	30,5	231,3	27,2	71,0	74,2	53,0	253,3	168,0	265,3	176,5	729,0
M.I.V.A. A	617,0	733,0	514,0	314,0	2 058,0	2 029,0	2 677,0	1 682,0	2 850,0	1 962,0	1 575,0
S.T.I.L. A	40,0	96,5	26,6	107,0	101,0	82,0	—	16,0	320,0	32,0	117,0
S.T.I.L. B	293,0	72,0	302,0	737,0	338,0	413,0	1 093,0	931,0	530,0	543,0	925,0
M.I.V.G. A	51,0	62,0	8,1	52,6	65,5	14,5	63,0	144,0	68,1	74,0	25,0
M.I.V.G. B	16,0	6,0	10,0	13,0	10,0	6,0	6,0	9,0	59,0	132,0	27,0
S.T.I.C. A	20,5	40,0	27,6	18,0	25,0	—	—	3,1	4,0	—	—
S.T.I.C. B	205,0	526,0	789,0	728,0	668,0	1 142,0	1 165,0	1 043,0	1 745,0	1 952,0	2 128,0
S.T.I.V. A	—	21,2	—	—	—	—	—	95,0	—	—	—
S.T.I.V. B	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S.T.I./M.I.V. . . . A	361,0	2 010,2	273,0	2 025,4	1 493,5	1 701,0	3 591,3	1 146,1	2 818,3	2 056,8	1 441,6
S.T.I./M.I.V. . . . B	3 773,0	3 266,0	5 298,0	5 765,0	7 528,0	9 219,0	9 801,0	10 253,0	9 843,0	9 280,0	9 213,0
Total/Totaal	4 134,0	5 276,2	5 571,0	7 790,4	9 021,5	10 920,0	13 392,3	11 399,1	12 661,3	11 336,8	10 654,6

ANNEXE 6

TABLEAU VII. A

S.N.C.B. - Tarifs

(En francs)

BIJLAGE 6

TABEL VII. A

N.M.B.S. - Tarieven

(In franken)

Titres de transport — Vervoerbewijzen	1.7.1972	1.9.1974	16.5.1976	1.8.1977	1.8.1978	16.1.1980	1.4.1982
Billet deuxième classe — <i>Biljet tweede klasse</i> :							
— 25 km	39	44	45	48	51	58	70
— 100 km	139	147	159	174	180	202	220
Abonnement ordinaire deuxième classe — <i>Gewoon abonnement tweede klasse</i> :							
— 25 km	980	1 110	1 210	1 330	1 430	1 610	1 720
— 100 km	2 090	2 370	2 580	2 840	2 970	3 330	3 570
Abonnement social deuxième classe — <i>Sociaal abonnement tweede klasse</i> :							
— 25 km	643 (1)	790	860	950	1 010	1 140	1 220
— 100 km	1 150	1 380	1 510	1 660	1 730	1 950	2 090
Abonnement scolaire deuxième classe — <i>School-abonnement tweede klasse</i> :							
— 25 km	475 (1)	570	620	680	730	830	890
— 100 km	991	1 200	1 310	1 440	1 510	1 700	1 820

(1) 1.9.1971.

(1) 1.9.1971.

ANNEXE 7

TABLEAU VII. B

S.N.C.V. - Tarifs

(En francs)

BIJLAGE 7

TABEL VII. B

N.M.V.B. - Tarieven

(In franken)

Titres de transport — Vervoerbewijzen	1.10.1968	1.8.1973	1.7.1976	1.9.1977	1.8.1978	16.1.1980	1.4.1982	17.1.1983
Billet (1). — <i>Biljet</i> (1)	6	7	10	12	14	16	20	23
Carte (1). — <i>Rittenkaart</i> (1)	5	5,5	6,7	7,5	8,3	9,4	11,3	12,5
Voyageurs ordinaires (10 km). — <i>Gewone reizigers</i> (10 km) . .	14	15	19	22	25	29	35	40
Abonnement 3 mois (10 km). — <i>Abonnement 3 maanden</i> (10 km)	1 300	1 450	1 630	1 820	2 010	2 260	2 730	3 080
Abonnement scolaire 1 an (10 km). — <i>Schoolabonnement 1 jaar</i> (10 km)	2 430	2 675	3 350	3 740	4 210	4 700	5 650	6 250
Abonnement à la semaine (10 km). — <i>Weekabonnement</i> (10 km)	75	92	110	125	140	160	195	225

(1) Services urbains, sauf les grandes agglomérations.

(1) Stadsdiensten behalve de grote agglomeraties.

ANNEXE 8

TABLEAU VII. C

S.T.I.B. - Tarifs

(En francs)

BIJLAGE 8

TABEL VII. C

M.I.V.B. - Tarieven

(In franken)

Titres de transport — Vervoerbewijzen	1.10.1968	1.8.1973	1.7.1976	1.9.1977	1.8.1978	16.1.1980	1.4.1982	17.1.1983
Billet. — <i>Biljet</i>	8	9	15	15	20	23	27	30
Carte. — <i>Rittenkaart</i>	6	7,8	8,3	10	11	13	15,5	17
Abonnement scolaire. — <i>Schoolabonnement</i>	199	219	236	249	272	293	334	382
M.T.B. — <i>M.T.B.</i>	500	360	400	440	480	540	680	760
M.T.B. junior/senior. — <i>M.T.B. junior/senior</i>	—	—	—	—	—	430	540	620

ANNEXE 9

TABLEAU VII. D

M.I.V.A. - Tarifs

(En francs)

BIJLAGE 9

TABEL VII. D

M.I.V.A. - Tarieven

(In franken)

Titres de transport — Vervoerbewijzen	1.10.1968	1.8.1973	1.7.1976	1.9.1977	1.8.1978	16.1.1980	1.4.1982	17.1.1983
Billet. — <i>Biljet</i>	8	9	12	14	16	19	23	25
Carte. — <i>Rittenkaart</i>	5,7	6,3	7,6	8,6	9,4	10,6	12,8	14,1
Abonnement scolaire. — <i>Schoolabonnement</i>	144	158	237	262	282	293	305	350
M.T.B. — <i>M.T.B.</i>	—	—	400	420	460	515	620	690
M.T.B. junior/senior. — <i>M.T.B. junior/senior</i>	—	—	—	—	—	410	515	585

ANNEXE 10

TABLEAU VII. E

S.T.I.L. - Tarifs

(En francs)

BIJLAGE 10

TABEL VII. E

S.T.I.L. - Tarieven

(In franken)

Titres de transport — Vervoerbewijzen	1.10.1968	1.8.1973	1.7.1976	1.9.1977	1.8.1978	16.1.1980	1.4.1982	17.1.1983
Billet. — <i>Biljet</i>	8	9	12	14	16	19	23	25
Carte. — <i>Rittenkaart</i>	6,7	7,4	7,6	8,6	9,4	10,6	12,8	14,1
Abonnement scolaire. — <i>Schoolabonnement</i>	170	170	262	262	282	293	305	350
M.T.B. — <i>M.T.B.</i>	—	—	400	420	460	515	620	690
M.T.B. junior/senior. — <i>M.T.B. junior/senior</i>	—	—	—	—	—	410	515	585

ANNEXE 11

TABLEAU VII. F

M.I.V.G. - Tarifs

(En francs)

BIJLAGE 11

TABEL VII. F

M.I.V.G. - Tarieven

(In franken)

Titres de transport — Vervoerbewijzen	1.10.1968	1.8.1973	1.7.1976	1.9.1977	1.8.1978	16.1.1980	1.4.1982	17.1.1983
Billet. — <i>Biljet</i>	7	8	11	13	15	17	22	24
Carte. — <i>Rittenkaart</i>	4,1	5,5	6,4	7,0	8,8	10	12,5	13,8
Abonnement scolaire. — <i>Schoolabonnement</i>	120	177	200	225	242	271	278	320
M.T.B. — <i>M.T.B.</i>	—	—	400	400	425	475	570	635
M.T.B. junior/senior. — <i>M.T.B. junior/senior</i>	—	—	—	—	—	380	475	540

ANNEXE 12

TABLEAU VII. G

S.T.I.C. - Tarifs

(En francs)

BIJLAGE 12

TABEL VII. G

S.T.I.C. - Tarieven

(In franken)

Titres de transport — Vervoerbewijzen	1.10.1968	1.8.1973	1.7.1976	1.9.1977	1.8.1978	16.1.1980	1.4.1982	17.1.1983
Billet. — <i>Biljet</i>	7	8	11	13	15	17	23	25
Carte. — <i>Rittenkaart</i>	4,5	5	6,4	7,4	8,3	9,5	13,1	14,6
Abonnement scolaire. — <i>Schoolabonnement</i>	120	132	200	225	242	271	278	320
M.T.B. — <i>M.T.B.</i>	—	—	400	400	425	475	630	700
M.T.B. junior/senior. — <i>M.T.B. junior/senior</i>	—	—	—	—	—	380	530	600

ANNEXE 13

BIJLAGE 13

TABLEAU VII. H

TABEL VII. H

S.T.I.V. - Tarifs

S.T.I.V. - Tarieven

(En francs)

(In franken)

Titres de transport — Vervoerbewijzen	1.10.1968	1.8.1973	1.7.1976	1.9.1977	1.8.1978	16.1.1980	1.4.1982	17.1.1983
Billet. — <i>Biljet</i>	7	8	11	13	15	17	21	23
Carte. — <i>Rittenkaart</i>	5,5	6	7	7,5	8,3	9,4	11,3	12,6
Abonnement scolaire. — <i>Schoolabonnement</i>	135	149	200	225	242	271	278	320
M.T.B. — <i>M.T.B.</i>	—	—	—	400	400	440	530	590
M.T.B. junior/senior. — <i>M.T.B. junior/senior</i>	—	—	—	—	—	350	440	500

ANNEXE 14

Ministère des Communications

Regroupement économique

TITRE I. — DEPENSES COURANTES

(en millions de francs)

BIJLAGE 14

Ministerie van Verkeerswezen

Economische groepering

TITEL I. — LOPENDE UITGAVEN

(in miljoenen franken)

Section — <i>Sectie</i> Article — <i>Artikel</i>	1982 Réalisations — Verwezenlijkingen	1983 Crédits adaptés — Aangepaste kredieten	1984 Crédits sollicités — Aangevraagde kredieten
Section 01. — <i>Sectie 01</i>			
Article 11. — <i>Artikel 11</i>	16,2 (0,5)	23,8	25,4
Article 12. — <i>Artikel 12</i>	12,8	17,1	16,4
Article 33. — <i>Artikel 33</i>	—	0,1	0,1
Totaux section 01. — <i>Totalen sectie 01</i> . . .	29,0 (0,5)	41,0	41,9
Section 31. — <i>Sectie 31</i>			
Article 11. — <i>Artikel 11</i>	496,0 (2,3)	509,0 (0,5)	549,7
Article 12. — <i>Artikel 12</i>	154,8 (3,1)	203,9 (11,0)	217,7
Article 21. — <i>Artikel 21</i>	— (1,6)	—	—
Article 22. — <i>Artikel 22</i>	17 136,8	18 086,0	18 844,3
Article 31. — <i>Artikel 31</i>	829,1	790,1	909,0
Article 32. — <i>Artikel 32</i>	49 281,2 (156,2)	52 726,0 (409,1)	55 861,7
Article 33. — <i>Artikel 33</i>	4,0	5,2	7,5
Article 34. — <i>Artikel 34</i>	632,2	427,4	442,7
Article 41. — <i>Artikel 41</i>	1,0	1,0	1,0
Totaux section 31. — <i>Totalen sectie 31</i> . . .	68 535,1 (163,2)	72 748,6 (420,6)	76 833,6
Section 32. — <i>Sectie 32</i>			
Article 11. — <i>Artikel 11</i>	1 215,7 (3,2)	1 423,5 (27,3)	1 517,2
Article 12. — <i>Artikel 12</i>	525,8 (3,7)	576,1 (9,4)	610,1
Article 33. — <i>Artikel 33</i>	— (0,2)	0,4 (1,1)	0,4
Article 34. — <i>Artikel 34</i>	3,2	4,8 (2,0)	4,3
Article 41. — <i>Artikel 41</i>	336,5	383,0	386,0
Article 03. — <i>Artikel 03</i>	1,0	1,0	1,0
Totaux section 32. — <i>Totalen sectie 32</i> . . .	2 082,2 (7,1)	2 388,8 (39,8)	2 519,0

(En millions de francs)	(In miljoenen franken)		
Section — Sectie Article — Artikel	1982 Réalisations — Verwezenlijkingen	1983 Crédits adaptés — Aangepaste kredieten	1984 Crédits sollicités — Aangevraagde kredieten
Section 33. — Sectie 33			
Article 11. — Artikel 11	74,5	79,7	85,0
Article 12. — Artikel 12	57,4	75,3	81,0
	(2,1)	(0,1)	
Article 33. — Artikel 33	1,8	2,7	2,7
	(0,1)	(0,1)	
Article 44. — Artikel 44	79,1	96,7	102,2
	(12,8)		
Totaux section 33. — Totalen sectie 33 . . .	212,8 (15,0)	254,4 (0,2)	270,9
Section 34. — Sectie 34			
Article 34. — Artikel 34	45,6	47,9	53,6
Totaux section 34. — Totalen sectie 34 . . .	45,6	47,9	53,6
Section 35. — Sectie 35			
Article 11. — Artikel 11	225,9 (3,6)	234,5 (0,8)	249,2
Article 12. — Artikel 12	111,8 (6,9)	121,9 (1,0)	128,8
Article 33. — Artikel 33	0,4	0,2	0,2
Article 41. — Artikel 41	12,5	13,0	12,2
Totaux section 35. — Totalen sectie 35 . . .	350,6 (10,5)	369,6 (1,8)	390,4
Section 36. — Sectie 36			
Article 11. — Artikel 11	78,4 (0,4)	23,6 (0,1)	27,8
Article 12. — Artikel 12	27,4 (0,2)	30,9 (0,2)	10,8
Article 33. — Artikel 33	—	0,1	0,1
Totaux section 36. — Totalen sectie 36 . . .	105,8 (0,6)	54,6 (0,3)	38,7
Section 37. — Sectie 37			
Article 01. — Artikel 01	—	—	—
Totaux section 37. — Totalen sectie 37 . . .	—	—	—
Totaux titre I. — Totalen titel I . . .	71 361,1 (169,9)	75 904,9 (462,7)	80 148,1

TITRE II. — DEPENSES DE CAPITAL		TITEL II. — KAPITAALUITGAVEN		
Partie I		Deel I		
(En millions de francs)		(In miljoenen franken)		
Section — Sectie	Article — Artikel	1982 Réalizations — Verwezenlijkingen	1983 Crédits adaptés — Aangepaste kredieten	1984 Crédits sollicités — Aangevraagde kredieten
Section 31. — Sectie 31				
Article 51. — Artikel 51		—	48,0	239,0
Article 61. — Artikel 61		1 800,0	2 272,0 (2 050 032)	1 852,4
Article 72. — Artikel 72		—	—	—
Article 73. — Artikel 73		2,6	15,4	15,0
Article 74. — Artikel 74		—	—	—
Article 81. — Artikel 81		20 588,0	28 860,8	26 135,2
Article 83. — Artikel 83		—	—	—
Totaux section 31. — Totalen sectie 31		22 390,6	31 196,2	28 241,6
Section 32. — Sectie 32				
Article 73. — Artikel 73		102,5	75,0	90,0
Article 74. — Artikel 74		9,2	313,9	1 395,0
Totaux section 32. — Totalen sectie 32		111,7	388,9	1 485,0
Section 33. — Sectie 33				
Article 74. — Artikel 74		66,1	40,8	38,0
Totaux section 33. — Totalen sectie 33		66,1	40,8	38,0
Totaux partie I. — Totalen deel I		22 568,4	31 625,9	29,764,6
Partie II		Deel II		
(En millions de francs)		(In miljoenen franken)		
Section — Sectie	Article — Artikel	1982 Réalizations — Verwezenlijkingen	1983 Crédits adaptés — Aangepaste kredieten	1984 Crédits sollicités — Aangevraagde kredieten
Section 01. — Sectie 01				
Article 74. — Artikel 74		0,5	0,7	0,7
Totaux section 01. — Totalen sectie 01		0,5	0,7	0,7
Section 31. — Sectie 31				
Article 51. — Artikel 51		3 480,2	5 359,1	5 732,1
Article 74. — Artikel 74		6,6	6,0 (4,0)	6,1
Article 81. — Artikel 81		1 000,0	3 000,0	—
Totaux section 31. — Totalen sectie 31		4 486,8	8 365,1 (4,0)	5 738,5

(En millions de francs)		(In miljoenen franken)		
Section — Sectie		1982 Réalisations — Verwezenlijkingen	1983 Crédits adaptés — Aangepaste kredieten	1984 Crédits sollicités — Aangevraagde kredieten
Article — Artikel				
Section 32. — Sectie 32				
Article 51. — Artikel 51		—	3,0	9,0
Article 61. — Artikel 61		17,0	730,0	1 900,0
Article 74. — Artikel 74		16,8 (8,3)	41,4 (0,4)	40,3
Article 81. — Artikel 81		359,0	—	—
Article 84. — Artikel 84		—	—	—
Totaux section 32. — Totalen sectie 32 . . .		392,8 (8,3)	774,4 (0,4)	1 949,3
Section 33. — Sectie 33				
Article 74. — Artikel 74		1,0 (0,1)	6,4 (0,1)	6,4
Totaux section 33. — Totalen sectie 33 . . .		1,0 (0,1)	6,4 (0,1)	6,4
Section 35. — Sectie 35				
Article 74. — Artikel 74		7,1	10,2	10,2
Totaux section 35. — Totalen sectie 35 . . .		7,1	10,2	10,2
Section 36. — Sectie 36				
Article 74. — Artikel 74		1,1	1,2	1,2
Totaux section 36. — Totalen sectie 36 . . .		1,1	1,2	1,2
Totaux partie II. — Totalen deel II . . .		4 889,3 (8,4)	9 158,0 (4,5)	7 706,3

TITRE III. — AMORTISSEMENTS DE LA DETTE PUBLIQUE

(En millions de francs)

TITEL III. — AFLOSSINGEN VAN DE RIJKSSCHULD

(In miljoenen franken)

Section — Sectie		1982 Réalisations — Verwezenlijkingen	1983 Crédits adaptés — Aangepaste kredieten	1984 Crédits sollicités — Gevraagde kredieten
Article — Artikel				
Article 91. — Artikel 91		—	—	—

TITRE IV. — SECTION PARTICULIERE		TITEL IV. — AFZONDERLIJKE SECTIE		
(En millions de francs)		(In miljoenen franken)		
Section — Sectie		1982 Réalizations — Verwezenlijkingen	1983 Crédits adaptés — Aangepaste kredieten	1984 Crédits sollicités — Gevraagde kredieten
Article — Artikel				
Section I. — Sectie I				
Art. 60.01.A. — Fonds d'expansion économique et de reconversion. — Fonds economische expansie en regionale reconversie :				
I. Recettes. — Ontvangsten :				
A. Recettes courantes. — Lopende ontvangsten :				
46.0		336,5	383,0	386,0
99.0		58,2	36,2	12,0
Totaux recettes courantes. — Totalen lopende ontvangsten		394,7	419,2	398,0
II. Dépenses. — Uitgaven :				
A. Dépenses courantes. — Lopende uitgaven :				
31.2		358,6	407,2	397,0
Totaux dépenses courantes. — Totalen lopende uitgaven		358,6	407,2	397,0
Art. 60.02.A. — Fonds de développement de la marine marchande et de la pêche maritime. — Fonds ontwikkeling handels- en zee- visserijvloot :				
I. Recettes. — Ontvangsten :				
A. Recettes courantes. — Lopende ontvangsten :				
26.2		476,3	501,0	500,0
99.0		3 978,4	6 441,4	1 500,0
Totaux recettes courantes. — Totalen lopende ontvangsten		4 454,7	6 942,4	2 000,0
B. Recettes de capital. — Kapitaalontvangsten :				
66.0		6 020,2	717,0	1 900,0
86.7		1 561,8	2 000,0	2 000,0
Totaux recettes de capital. — Totalen kapitaalontvangsten		7 582,0	2 717,0	3 900,0
II. Dépenses. — Uitgaven :				
A. Dépenses courantes. — Lopende uitgaven :				
12.5		27,7	30,0	30,0
Totaux dépenses courantes. — Totalen lopende uitgaven		27,7	30,0	30,0
B. Dépenses de capital. — Kapitaaluitgaven :				
81.7		5 567,4	8 129,4	5 851,0
Totaux dépenses de capital. — Totalen kapitaaluitgaven		5 567,4	8 129,4	5 851,0
Art. 66.02. — Redevance utilisation de l'espace aérien. — Vergoeding voor gebruik luchtruim :				
I. Recettes. — Ontvangsten :				
A. Recettes courantes. — Lopende ontvangsten :				
36.6		1 616,6	1 373,5	1 323,9
Totaux recettes courantes. — Totalen lopende ontvangsten		1 616,6	1 373,5	1 323,9

(En millions de francs)		(In miljoenen franken)		
Section — Sectie		1982 Réalizations — Verwezenlijkingen	1983 Crédits adaptés — Aangepaste kredieten	1984 Crédits sollicités — Gevraagde kredieten
Article — Artikel				
II. Dépenses. — <i>Uitgaven</i> :				
A. Dépenses courantes. — <i>Lopende uitgaven</i> :				
03.0		597,7	549,4	529,6
12.3		1 018,9	824,1	794,4
Totaux dépenses courantes. — <i>Totalen lopende uitgaven</i>		1 616,6	1 373,5	1 324,0
Art. 66.03. — Opérations de perception et de paiement au profit des Pays-Bas en raison de prestations de pilotage sur l'Escaut maritime. — <i>Innings- en betalingsverrichtingen Nederland loodsprestaties Zeeschelde</i> :				
I. Recettes. — <i>Ontvangsten</i> :				
A. Recettes courantes. — <i>Lopende ontvangsten</i> :				
36.9		60,5	64,0	68,0
Totaux recettes courantes. — <i>Totalen lopende ontvangsten</i>		60,5	64,0	68,0
II. Dépenses. — <i>Uitgaven</i> :				
A. Dépenses courantes. — <i>Lopende uitgaven</i> :				
34.3		60,5	64,0	68,0
Totaux dépenses courantes. — <i>Totalen lopende uitgaven</i>		60,5	64,0	68,0
Art. 66.04. — Fonds de promotion des transports publics. — <i>Fonds bevordering openbaar vervoer</i> :				
I. Recettes. — <i>Ontvangsten</i> :				
A. Recettes courantes. — <i>Lopende ontvangsten</i> :				
36.4		—	—	—
36.6		—	—	—
36.9		—	—	—
Totaux 36. — <i>Totalen 36</i>		—	—	—
Totaux 99.0. — <i>Totalen 99.0</i>		121,7	—	—
Totaux recettes courantes. — <i>Totalen lopende ontvangsten</i>		121,7	—	—
II. Dépenses. — <i>Uitgaven</i> :				
A. Dépenses courantes. — <i>Lopende uitgaven</i>				
Totaux dépenses courantes. — <i>Totalen lopende uitgaven</i>		121,7	—	—

OFFICE REGULATEUR DE LA NAVIGATION INTERIEURE		DIENST VOOR REGELING VAN DE BINNENVAART		
Regroupement économique		Economische groepering		
(en millions de francs)		(in miljoenen franken)		
Code	Recettes — <i>Ontvangsten</i>	1982	1983	1984
161	Art. 411.01, 411.03, 414.03, 444.03	3,0	2,4	2,3
260	Art. 413.01	3,2	3,2	5,6
363	Art. 411.07	87,6	85,0	88,4
462	Art. 450.01	6,0	—	—
660	Art. 420.04	37,0	13,0	—
767	Art. 430.01	—	1,7	2,0
770	Art. 430.03	0,1	0,1	0,1
867	Art. 444.05, 444.06	0,1	1,4	0,2
080	Art. 490.01, 490.02, 490.04	6,3	7,5	7,5
Totaux. — <i>Totalen</i> . . .		143,3	114,3	106,1

Code	Dépenses — <i>Uitgaven</i>	1982	1983	1984
111	Art. 511.01, 511.02	65,6	70,9	74,1
112	Art. 511.03	3,4	3,2	3,5
113	Art. 511.04, 511.05	3,6	3,5	3,6
115	Art. 511.06	0,5	0,5	0,6
121	Art. 511.07, 511.08, 511.09, 512.02, 512.03, 513.01, 513.02, 521.02, 521.03, 521.04, 521.05, 521.07, 522.01, 523.01, 524.01, 526.03, 526.04, 526.05, 527.01, 528.01, 532.01, 532.01	8,7	11,2	11,2
122	Art. 521.01	3,7	3,7	3,9
322	Art. 540.01, 540.03, 540.04	21,1	20,0	24,0
323	Art. 532.06	—	—	—
336	Art. 534.01	0,2	0,2	0,2
710	Art. 550.01	2,1	8,4	10,0 (1)
742	Art. 550.02, 550.07	0,6	0,5	0,5
817	Art. 540.02	1,5	2,0	0,1
030	Art. 550.08, 590.01, 590.02, 590.04	6,2	7,6	7,6
Totaux. — <i>Totalen</i> . . .		117,2	131,7	139,3

(1) Initialement 6 millions (*cf.* lettre du 31 mai 1983, réf. C/618).
Proposition adaptée fera l'objet d'un dossier séparé.

(1) Oorspronkelijk 6,0 miljoen (*cf.* brief van 31 mei 1983, ref. C/618).
Aangepast voorstel zal het voorwerp uitmaken van afzonderlijk dossier.

ANNEXE 15

Répartition régionale
des investissements publics 1984-1985-1986

Secteur Communications

1. Tableau synthétique 1984

(En millions de francs)

BIJLAGE 15

Regionale verdeling
van de overheidsinvesteringen 1984-1985-1986

Sector Verkeerswezen

1. Synthesetabel 1984

(In miljoenen franken)

Rubriques — Rubrieken	Annexe N° — Bijlage Nr.	Région flamande — Vlaams Gewest		Région wallonne — Waals Gewest		Région bruxelloise — Brussels Gewest		Invest. non répartis — Niet te verdelen invest.		Total — Totaal	
		Eng. - Vastl.	Ord.	Eng. - Vastl.	Ord.	Eng. - Vastl.	Ord.	Eng. - Vastl.	Ord.	Eng. - Vastl.	Ord.
A. Secteur budgétaire. — Budgettaire sector :											
a) SNCB. — NMBS	I.	3 220	5 048	3 539	5 012	661	635	7 506	4 915	14 926	15 610
b) Métro. — Metro	II.	2 447	2 470	2 100	2 450	4 040	5 155	795	425	9 382	10 500
c) Marine. — Zeewezen . . .	III.	530	490	—	—	—	—	2 850	1 000	3 380	1 490
d) Autres. — Overige :											
1. Transport. — Vervoer . .	IV.	—	—	—	—	—	170	76	78	76	248
2. Aéronautique. — Lucht- vaart	V.	3	3	—	—	—	—	33	33	36 (1)	36
3. Centre récréation à Rhode- Saint-Genèse. — Ontspan- ningscentrum Sint-Genes- sius-Rode		12	12	—	—	—	—	—	—	12	12
Sous-totaux/Subtotalen											
a) + b) + c) + d)		6 212	8 023	5 639	7 462	4 701	5 960	11 260	6 451	27 812	17 896
e) RVA. — RLW	VI.	167	88	185	330	—	—	3 471	2 351	3 823 (1)	2 769
Totaux secteur budgétaire. — Totalen budgettaire sector .											
		6 379	8 111	5 824	7 792	4 701	5 960	14 731	8 802	31 635	30 665
B. Secteur non budgétaire. — Gedebudgetteerde sector :											
Nihil		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C. Organismes d'intérêt public. — Instellingen van openbaar nut :											
a) SNCB. — NMBS	VII.	2 296	1 579	3 182	2 189	725	500	797	3 443	7 000	7 711
b) SNCV. — NMVB	VIII.	266	403	208	339	15	19	382	273	871	1 034
c) STI. — MIV	IX.	582	168	13	260	861	1 305	—	—	1 456 (2)	1 737
d) RTM. — RMT	X.	195	215	—	—	—	—	—	—	195	215
e) ORNI. — DRB	XI.	6	6	—	—	—	—	—	—	6 (3)	6
Totaux organismes d'intérêt pu- blic. — Totalen instellingen van openbaar nut											
		3 345	2 371	3 403	2 788	1 601	1 824	1 179	3 716	9 528	10 699
Totaux généraux. — Algemene totalen											
		9 724	10 482	9 227	10 580	6 302	7 784	15 910	12 518	41 163	41 364

(1) R.V.A. — 21 M. de diminution appliquée en compensation de l'augmentation dans le secteur « Aéronautique ».

Aéronautique : + 21 M., montant nécessaire en vue de l'achat indispensable de pièces de rechange pour les avions.

(2) S.T.I. : 1 456 M. au lieu de 1 446 M. : augmentation de 10 M. pour rectifier le montant pour la M.I.V.G., sans modification du programme physique.

(3) O.R.N.I. — 4 M. : programme limité à 6 M. au lieu de 10 M.

(1) R.I.W. — 21 M. vermindering toegepast als compensatie van de verhoging in de sector « Luchtvaart ».

Luchtvaart : + 21 M., bedrag nodig met het oog op de onontbeerlijke aankoop van reserveonderdelen voor vliegtuigen.

(2) M.I.V. : 1 456 M. i.p.v. 1 446 M. : verhoging met 10 M. tot rechtzetting van het bedrag wat betreft de M.I.V.G., zonder wijziging van het fysisch programma.

(3) D.R.B. — 4 M. : programma beperkt tot 6 M. i.p.v. 10 M.

2. Tableau synthétique 1985

(En millions de francs)

2. Synthesetabel 1985

(In miljoenen franken)

Rubriques — Rubrieken	Annexe N° — Bijlage Nr.	Région flamande — Vlaams Gewest		Région wallonne — Waals Gewest		Région bruxelloise — Brussels Gewest		Invest. non répartis — Niet te verdelen invest.		Total — Totaal	
		Eng. - Vastl.	Ord.	Eng. - Vastl.	Ord.	Eng. - Vastl.	Ord.	Eng. - Vastl.	Ord.	Eng. - Vastl.	Ord.
A. Secteur budgétaire. — Budgettaire sector :											
a) SNCB. — NMBS	I.	4 672	5 085	4 013	4 650	366	590	7 678	6 875	16 729	17 200
b) Métro. — Metro	II.	2 439	2 378	2 750	2 300	4 650	4 690	1 237	650	11 076	10 018
c) Marine. — Zeewezen . . .	III.	630	465	—	—	—	—	—	650	630	1 115
d) Autres. — Overige :											
1. Transport. — Vervoer . .	IV.	—	—	—	—	—	—	50	49	50	49
2. Aéronautique. — Lucht- vaart	V.	3	3	—	—	—	—	21	21	24	24
3. Centre récréation à Rhode- Saint-Genèse. — Ontspan- ningscentrum Sint-Genes- sius-Rode		14	14	—	—	—	—	—	—	—	—
Sous-totaux/Subtotalen											
a) + b) + c) + d)		7 758	7 945	6 763	6 950	5 016	5 280	8 986	8 245	28 523	28 420
e) RVA. — RLW	VI.	45	122	28	84	—	—	1 669	2 745	1 742	2 949
Totaux secteur budgétaire. — Totalen budgettaire sector .		7 803	8 067	6 791	7 034	5 016	5 280	10 655	10 990	30 265	31 369
B. Secteur non budgétaire. — Gedebudgetteerde sector :											
Nihil		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C. Organismes d'intérêt public. — Instellingen van openbaar nut :											
a) SNCB. — NMBS	VII.	2 296	1 678	3 182	2 326	725	531	797	2 081	7 000	6 616
b) SNCV. — NMVB	VIII.	258	294	229	230	15	16	278	395	780	935
c) STI. — MIV	IX.	100	620	248	—	825	1 191	—	—	1 173	1 811
d) RTM. — RMT	X.	225	225	—	—	—	—	—	—	225	225
e) ORNI. — DRB	XI.	1	1	1	1	—	—	—	—	1	1
Totaux organismes d'intérêt pu- blic. — Totalen instellingen van openbaar nut		2 880	2 818	3 660	2 557	1 565	1 738	1 075	2 476	9 179	9 588
Totaux généraux. — Algemene totalen		10 683	10 885	10 451	9 591	6 581	7 018	11 730	13 466	39 445	40 957

3. Tableau synthétique 1986

(En millions de francs)

3. Synthesetabel 1986

(In miljoenen franken)

Rubriques — Rubrieken	Annexe N° — Bijlage Nr.	Région flamande — Vlaams Gewest		Région wallonne — Waals Gewest		Région bruxelloise — Brussels Gewest		Invest. non répartis — Niet te verdelen invest.		Total — Totaal	
		Eng. - Vastl.	Ord.	Eng. - Vastl.	Ord.	Eng. - Vastl.	Ord.	Eng. - Vastl.	Ord.	Eng. - Vastl.	Ord.
A. Secteur budgétaire. — Budgettaire sector :											
a) SNCB. — NMBS	I.	5 314	5 328	4 841	4 695	383	760	6 158	7 240	16 696	18 023
b) Métro. — Metro	II.	2 293	2 530	3 635	2 760	5 000	5 300	1 370	800	12 298	11 390
c) Marine. — Zeewezen . . .	III.	700	560	—	—	—	—	—	600	700	1 160
d) Autres. — Overige :											
1. Transport. — Vervoer . .	IV.	—	—	—	—	—	—	53	53	53	53
2. Aéronautique. — Lucht- vaart	V.	3	3	—	—	—	—	23	23	26	26
3. Centre récréation à Rhode- Saint-Genèse. — Ontspan- ningscentrum Sint-Genesius-Rode		14	15	—	—	—	—	—	—	15	14
Sous-totaux/Subtotalen											
a) + b) + c) + d)		8 325	8 435	8 476	7 455	5 383	6 060	7 604	8 716	29 788	30 666
e) RVA. — RLW	VI.	96	69	80	49	—	—	1 758	3 021	1 934	3 140
Totaux secteur budgétaire. — Totalen budgettaire sector .		8 421	8 504	8 556	7 504	5 383	6 060	9 362	11 737	31 722	33 806
B. Secteur non budgétaire. — Gedebudgetteerde sector :											
Nihil		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C. Organismes d'intérêt public. — Instellingen van openbaar nut :											
a) SNCB. — NMBS	VII.	2 296	1 756	3 182	2 434	725	555	797	2 109	7 000	6 854
b) SNCV. — NMVB	VIII.	227	223	208	195	12	10	228	258	675	686
c) STI. — MIV	IX.	225	95	104	248	823	1 268	—	—	1 152	1 611
d) RTM. — RMT	X.	2 349	1 635	—	—	—	—	—	—	2 349	1 635
e) ORNI. — DRB	XI.	1	1	1	1	—	—	—	—	1	1
Totaux organismes d'intérêt pu- blic. — Totalen instellingen van openbaar nut		5 098	3 710	3 495	2 878	1 560	1 833	1 025	2 367	11 177	10 787
Totaux généraux. — Algemene totalen		13 519	12 214	12 051	10 382	6 943	7 893	10 387	14 104	42 899	44 598

ANNEXE 16

BIJLAGE 16

Crédits alloués aux Sociétés

Kredieten toegekend aan Maatschappijen

Comparaison 1983/84

Vergelijking 1983/84

SNCB

NMBS

(En millions de francs)

(In miljoenen franken)

		1983	1983 Adapté Aangepast	1984	%
Titre I, Section 31. — Titel I, Sectie 31					
Art. 32.01	Compensation exploitation. — <i>Compensatie exploitatie</i>	48 683,6	48 214,3	51 213,3	+6,2
Art. 32.01.01				34 175,5	
Art. 32.01.02				17 037,8	
Art. 32.02	Intervention Caisse des soins de santé. — <i>Bijdrage Kas Geneesk. Verz.</i>	2 408,0	3 193,0	3 556,8	+11,3
Art. 32.03	Charges emprunts. — <i>Lasten leningen</i>	568,3	560,6	566,9	+1,1
Total. — <i>Totaal</i>		51 660,4	51 967,9	55 336,6	+6,5
Titre II, Partie I, Section 31. — Titel II, Deel I, Sectie 31					
Art. 81.41	Electrification réseau ferroviaire. — <i>Elektrificatie spoorwegnet</i>	6 987,0	—	8 360	+19,6
Art. 81.42	Aménagement réseau industriel. — <i>Aanpassing industrieel net</i>	551,0	—	720,0	+30,6
Art. 81.43	Suppression de passages à niveau et sécurité aux passages à niveau. — <i>Afschaffing van overwegen en veiligheid aan de overwegen</i>	674,0	—	580,0	-13,9
Art. 81.44	Divers, y compris l'amélioration du confort. — <i>Diversen met inbegrip verbetering comfort</i>	50,0	—	95,0	+90,0
Art. 81.45	Reconstruction du réseau. — <i>Wederopbouw van het net</i>	5,0	—	5,0	—
Art. 81.46	Aménagement lignes grandes agglomérations. — <i>Aanpassing spoorlijnen grote agglomeraties</i>	576,0	—	690,0	+19,8
Art. 81.47	Modernisation en vue de l'augmentation de la vitesse. — <i>Modernisering met het oog op het verhogen van de snelheid</i>	748,0	—	600,0	-19,8
Art. 81.48	Acquisition et entretien matériel roulant. — <i>Verwerving en onderhoud rollend materieel</i>	6 005,0	—	4 560,0	-24,0
Total. — <i>Totaal</i>		15 596,0	—	15 610,0	+0,08
Partie II, Section 31. — Deel II, Sectie 31					
Art. 51.02	Charges emprunts relance des activités de l'industrie de la construction de matériel ferroviaire. — <i>Leninglast heropleving activiteit van de constructienijverheid voor rollend materieel</i>	151,1	159,1	324,4	+103,9
Art. 81.52	Financement S.N.C.B. — <i>Financiering N.M.B.S.</i>	3 000	—	—	—
Total. — <i>Totaal</i>		70 407,5	70 723,0	71 271,0	+0,7
Art. 51.12		4 400	—	4 608,0	+4,7
Total. — <i>Totaal</i>		74 807,5	75 123,0	75 879,0	+1,0

SNCV ET STI		NMVB EN MIV'S			
(En millions de francs)		(In miljoenen franken)			
		1983	1983 Adapté — Aangepast	1984	%
Titre I, Section 31. — <i>Titel I, Sectie 31</i>					
Art. 22.01	Equilibre compte d'exploitation. — <i>Evenwicht exploitatierekening</i>	18 219,0	18 086,0	18 844,3	+4,2
Art. 31.08	Charge résultant des intérêts des emprunts S.T.I. (3 p.c.). — <i>Intrestlast leningen M.I.V.'s (3 pct.)</i>	530,0	—	576,0	+8,6
Art. 32.21	Intervention réduction tarifaires S.N.C.V. — <i>Tussenkost tariefverminderingen N.M.V.B.</i>	500,0	—	525,0	+5,0
Total. — <i>Totaal</i>		19 249,0	19 116,0	19 945,3	+4,3

Titre II, Partie I, Section 31. — *Titel II, Deel I, Sectie 31*

Art. 51.05	Frais d'aménagement et d'équipement des gares d'autobus. — <i>Kosten voor inrichting en uitrusting van autobusstations</i>	35,0	—	37,0	+5,7
Art. 51.11	Signalisation des passages à niveau des lignes de tram. — <i>Signalisatie van de overwegen op tramlijnen</i>	3,0	—	32,0	+966,6
Art. 51.13	Intervention dans le coût d'acquisition par la S.T.I.B. d'autobus améliorés à plancher bas. — <i>Tussenkost aankoop M.I.V.B. gelede bussen met lage vloer</i>	10,0	—	170,0	+1 600,0
Art. 81.28	Promotion du transport urbain. — <i>Bevordering van stedelijk vervoer</i>	13 200,0	—	10 500,0	—20,4
Art. 81.29	Intervention de l'Etat dans la construction d'abris. — <i>Staatstussenkost bouwen schuilplaatsen</i>	7,0	—	9,0	+28,5
Total. — <i>Totaal</i>		13 255,0	—	10 748,0	—18,9

Partie II, Section 31. — *Deel II, Sectie 31*

Art. 51.03	M.I.V.A. - Construction d'un atelier central à Hoboken. — <i>M.I.V.A. - Bouwen centrale werkplaats Hoboken</i>	—	—	—	—
Total. — <i>Totaal</i>		32 504,0	32 371,0	30 693,3	—5,1
Art. 51.12		800,0	—	800,0	—
Total. — <i>Totaal</i>		33 304,0	33 171,0	31 493,3	—5,0

SNCV + STI + SNCB		NMVB + MIV'S + NMBS			
(En millions de francs)		(In miljoenen franken)			
		1983	1983 Adapté — Aangepast	1984	%

Titre II, Partie II, Section 31. — *Titel II, Deel II, Sectie 31*

Art. 51.12	Charges d'amortissement des emprunts contractés par les Sociétés de transport en commun. — <i>Afschrijvingslasten maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer</i>	5 200,0	—	5 408,0	+4,0
S.N.C.B. — N.M.B.S.		4 400,0	—	4 608,0	+4,7
S.N.C.V. - S.T.I. — N.M.V.B. - M.I.V.'s		800,0	—	800,0	—
Total S.N.C.V. + S.T.I. + S.N.C.B. — <i>Totaal N.M.V.B. + M.I.V.'s + N.M.B.S.</i>		108 111,5	108 294,0	107 372,3	—0,8

RTM		RMT			
(En millions de francs)		(In miljoenen franken)			
		1983	1983 Adapté — Aangepast	1984	%

Titre II, Partie II, Section 31. — *Titel II, Deel II, Sectie 31*

Art. 81.81	Déficit d'exploitation. — <i>Dekking exploitatietekort</i>	—	—	—	—
	Total. — <i>Totaal</i>	—	—	—	—

RVA		RLW			
(En millions de francs)		(In miljoenen franken)			
		1983	1983 Adapté — Aangepast	1984	%

Titre II, Partie I, Section 31. — *Titel II, Deel I, Sectie 31*

Art. 61.61	Fonds spécial institué par l'article 15 du statut (annexe arrêté royal du 5 octobre 1970) en vue de financer les travaux. — <i>Bijzonder fonds ingesteld bij artikel 15 van het statuut (bijlage koninklijk besluit van 5 oktober 1970) om werken te financieren</i>	2 272,0	—	2 768,0	+21,8
	Total. — <i>Totaal</i>	2 272,0	—	2 768,0	+21,8

SABENA		SABENA			
(En millions de francs)		(In miljoenen franken)			
		1983	1983 Adapté — Aangepast	1984	%

Titre I, Section 31. — *Titel I, Sectie 31*

Art. 31.01	Intérêts sur emprunts. — <i>Intrestlast leningen</i>	302,8	260,1	333,0	+28,0
Art. 32.36	Amortissement matériel volant - pièces de rechanges - équipement ateliers. — <i>Afschrijving vliegend materieel - reserve-onderdelen - uitrusting werkplaatsen</i>	258,0	—	—	—

Titre II, Partie II, Section 31. — *Titel II, Deel II, Sectie 31*

Art. 81.51	Participation dans l'augmentation du capital. — <i>Deelneming kapitaal-verhoging</i>	—	—	—	—
	Total. — <i>Totaal</i>	560,8	518,1	333,0	—35,7

ANNEXE 17

BIJLAGE 17

Résultats d'exploitation 1981

(en millions de francs)

Exploitatieresultaten 1981

(in miljoenen franken)

	Recettes — Ontvangsten	Dépenses — Uitgaven	Subside de l'Etat — Staatstoelage
S.T.I.B. — M.I.V.B.	1 879,8	9 013,8	6 134
M.I.V.A.	528,8	1 648,1	1 119,3
S.T.I.L.	527,7	1 417,6	889,9
M.I.V.G.	274,2	734,2	460
S.T.I.C.	121,7	372	250,3
S.T.I.V.	54,7	180,5	125,8
S.N.C.V. — N.M.V.B.	4 793,3	12 431,7	7 638,4
S.N.C.B. — N.M.B.S.	25 792	65 621	33 959
			(subside de l'Etat)
			(Staatstussenkomst)
			— 5 870
			(résultat d'exploitation)
			(bedrijfsresultaat)
R.V.A. — R.L.W.	2 634	2 390	nihil
R.T.M. — R.M.T.	2 707	3 077	nihil
Perte. — Verlies		— 370	
Opérations financières et exceptionnelles. — Financiële en uitzonderlijke verrichtingen		— 128	
Perte total. — Totaal verlies		— 499	
Cash flow		— 228	

Résultats d'exploitation 1982

(en millions de francs)

Exploitatieresultaten 1982

(in miljoenen franken)

	Recettes — Ontvangsten	Dépenses — Uitgaven	Subside de l'Etat — Staatstoelage
S.T.I.B. — M.I.V.B.	2 062,6	8 843,6	6 781
M.I.V.A.	575,4	1 761,5	1 186,1
S.T.I.L.	561,3	1 504,1	942,8
M.I.V.G.	311	809	498
S.T.I.C.	130,8	396,8	266
S.T.I.V.	58,5	195,1	136,6
S.N.C.V. — N.M.V.B.	5 066,8	13 255,8	8 189
S.N.C.B. — N.M.B.S.	26 937	67 150	34 841
			(subside de l'Etat)
			(Staatstoelage)
			— 5 372
			(résultat d'exploitation)
			(bedrijfsresultaat)
R.V.A. — R.L.W.	3 020,8	2 496	nihil
R.T.M. — R.M.T.	3 248	3 470	nihil
Perte. — Verlies		— 222	
Opérations financières et exceptionnelles. — Financiële en uitzonderlijke verrichtingen		— 115	
Perte total. — Totaal verlies		— 337	
Cash flow		— 21	

Résultats d'exploitation 1983		Exploitatieresultaten 1983		
(en millions de francs)		(in miljoenen franken)		
		Recettes — Ontvangsten	Dépenses — Uitgaven	Subside de l'Etat — Staatstoelage
S.T.I.B. — M.I.V.B.		2 300	9 526	7 226
M.I.V.A.		630	1 894	1 264
S.T.I.L.		662,5	1 667,5	1 005
M.I.V.G.		337,4	868,2	530,8
S.T.I.C.		142,9	426,8	283,9
S.T.I.V.		63,4	208,6	145,2
S.N.C.V. — N.M.V.B.		5 893,7	14 485,8	8 592,1
S.N.C.B. — N.M.B.S.		27 640	65 750	36 508
				(subside de l'Etat)
				(Staatstoelage)
				—1 602
				(résultat d'exploitation)
				(bedrijfsresultaat)
R.V.A. — R.L.W.		2 994,5	2 989,5	nihil
R.T.M. — R.M.T.		3 659	3 757	nihil
Perte. — Verlies			—98	
Opérations financières et exceptionnelles. — Financiële en uitzonderlijke verrichtingen			—150	
Perte total. — Totaal verlies			—204	
Cash flow			+104	

Propositions budgétaires 1984		Begrotingsvoorstellen 1984		
Prévisions d'exploitation		Exploitatievoorzichten		
(en millions de francs)		(in miljoenen franken)		
		Recettes — Ontvangsten	Dépenses — Uitgaven	Subside de l'Etat — Staatstoelage
S.T.I.B. — M.I.V.B.		2 312	9 897	7 585
M.I.V.A.		582	1 834	1 252
S.T.I.L.		621,5	1 795,5	1 174
M.I.V.G.		339	874,5	535,5
S.T.I.C.		141,7	391,9	250,2
S.T.I.V.		139,2	207,2	68
S.N.C.V. — N.M.V.B.		5 891	14 393	8 502
S.N.C.B. — N.M.B.S.		31 501	70 405	38 904
R.V.A. — R.L.W.		3 201,7	3 138	nihil
R.T.M. — R.M.T.		4 166	3 981	nihil
Bénéfice. — Winst			+185	
Opérations financières et exceptionnelles. — Financiële en uitzonderlijke verrichtingen			—211	
Perte total. — Totaal verlies			—28	
Cash flow			+344	

ANNEXE 18

BIJLAGE 18

**Conclusions of the meeting at The Hague, Netherlands, on September 12, 1983,
between the Transport Ministers of Belgium,
the Federal Republic of Germany, Luxemburg and The Netherlands**

1. The Ministers agreed a common policy with respect to the future task to be entrusted to the Maastricht Control Centre of Eurocontrol. This common policy is contained in the common statement as annexed.

2. In addition, and in relation to the common policy, they agreed as follows :

2.1. The questionnaire mentioned in the Annex will be developed by the national administrations within the framework of the Policy and Steering Committee, PS-4, and will be submitted to the Ministers for their approval before presenting it to Eurocontrol.

The objective is to submit this questionnaire to the Ministers before the end of October (even if not fully completed).

2.2. With regard to the financing of the Maastricht Control Centre, it was decided to apply a new costsharing formula for the *direct operating costs with effect from 1 January 1984*, namely 3/7 to be paid by the Federal Republic of Germany, 3/7 by Belgium and Luxemburg and 1/7 by the Netherlands.

2.3. *With effect from 1 January 1984 the common regional financing of the indirect operating costs* will be superseded by national financing on the understanding that

— 1983 is the last year for which any reimbursements for indirect operating costs are made;

— the costsharing formula of the Four States' Budget 1983 will be applied to these costs

2.4. *From the date of coming into force of the Amending Protocol*, the financing of the Maastricht Centre will be as follows:

a. *Investments* are pre-financed and borne by the Four States in accordance with a cost-sharing formula which corresponds with the cost-sharing in a scenario as foreseen for 1995, i.e. in which the so-called Concept I has been implemented in the airspace of all Four States;

b. *Operating cost* are pre-financed and borne by the Four States in accordance with a cost-sharing formula which is proportional to the task that the Centre performs for each State.

2.5. In addition the Ministers agreed to give their support to a proposal to be submitted to the Permanent Commission by the Federal Republic of Germany, which suggests the discontinuation of reimbursements of indirect investments.

3. The Ministers will present their agreement in the form of a draft decision to the Permanent Commission on November 15, a draft to be developed by PS-4.

4. At the invitation of the Belgian Minister, the Four Ministers will meet to discuss their position in the Permanent Commission, on November 14, at Brussels.

The Hague, September 12, 1983

The Ministers of Transport of the 4 States met in The Hague at the invitation of Mrs. Smit-Kroes to discuss their common policy regarding the future task of Eurocontrol in the field of air traffic control.

They decided that the Four States have chosen the so-called Concept I for the future task of the Maastricht Air Traffic Control Centre. This means that they intend to transfer all ATC-functions for en-route control to this centre.

In view of the respective situations of the national administrations it was established that Belgium will have to transfer its responsibilities as soon as possible, at the latest in 1988-1989. The Netherlands will do so as soon as Eurocontrol will be able to take over these functions for the Netherlands air space. The Federal Republic of Germany will be able to effect the transfer around 1995. In the meantime the status quo will be maintained as regards the FRG, i.e. that Eurocontrol will continue to assure ATC above flight level 245.

The Ministers decided that Eurocontrol will be asked to inform the Four States on its capabilities to accept the transfer of these functions on the basis of a questionnaire to be drafted with priority.

Appropriate answers given by Eurocontrol will form the basis for confirmation of to-day's decision.

A proposal of a new 4 States' statement to the Permanent Commission of Eurocontrol shall be drafted in time for the next session on November 15.

In the meantime the meeting requested Mrs. Smit-Kroes to inform the Organisation of the intentions of the Four States.

ANNEXE 19

BIJLAGE 19

DER BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR

Der Staatssekretär

L 16/23.83.00/GN 83 III

Aktenzeichen bitte bei Antwortschreiben angeben

Der Bundesminister für Verkehr, Postfach 20 01 00, 5300 Bonn 2

Herrn

Herman De Croo

Ministre des Communications

Rue de la Loi 65

B-1040 Bruxelles

Belgien

Betr. : Ergebnis unseres Gesprächs vom 12. September 1983 über EUROCONTROL/Maastricht

Bezug : Schreiben von Frau Minister Smit-Kroes vom 21.09.1983

Anlg. : — 1 —

Sehr geehrter Herr Minister !

Anliegend übersende ich zu Ihrer Unterrichtung eine Kopie meines heutigen Schreibens an Frau Minister Smit-Kroes.

Mit freundlichen Grüßen

Bayer

DER BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR

Der Staatssekretär

L. 16/23.83.00/GN 83 III

Aktenzeichen bitte bei Antwortschreiben angeben

Der Bundesminister für Verkehr, Postfach 20 01 00, 5300 Bonn 2

Frau

Dr. N. Smit-Kroes

Minister van Verkeer en Waterstaat

Postbus 20 901

NL — 2500 EX's-Gravenhage

Niederlande

Betr. : Ergebnis unseres Gesprächs vom 12. September 1983 über EUROCONTROL/Maastricht

Bezug : Ihr Schreiben vom 21. September 1983 RLD/LVB/L 24914

Sehr geehrte Frau Ministerin !

Der von Ihrer Verwaltung gefertigte Ergebnisvermerk (« Conclusions of the meeting... ») über unser 4 Staatengespräch vom 12. September 1983 macht erneut deutlich, mit welchem hohem Maß an Bereitschaft zur Kooperation wir bei diesem Treffen die schwierige Thematik EUROCONTROL's behandelt haben.

Ich bin mit dem Ergebnisvermerk bis auf einen Punkt einverstanden : Dem unter Ziffer 2.4 wiedergegebenen sehr detaillierten Ergebnis habe ich weder während des Gesprächs zugestimmt, noch vermag ich den meisten Details heute zuzustimmen, bevor ich Gelegenheit hatte, auf der Grundlage konkreter, im einzelnen nachprüfbarer Unterlagen mit den bei uns in derartigen Finanzierungsfragen zuständigen Stellen zu sprechen.

Unabhängig davon aber halte ich es auch nicht für angezeigt, sich jetzt schon, d.h. bereits am 15. November, gegenüber den anderen Mitgliedstaaten in bezug auf den Zeitpunkt des Beginns und die Art der Finanzierungsregelung festzulegen.

Diese wichtigen Fragen sollten der weiteren Verhandlung vorbehalten bleiben. Das Änderungsprotokoll unterscheidet im Anhang 3 sehr sorgfältig zwischen dem Inkrafttretens-termin und dem Ende des Übergangszeitraums für die Zentrale Maastricht.

Ich schlage vor, daß wir am 14. November 1983 hierüber noch einmal sprechen.

Minister de Croo und Minister Barthel erhalten Abdruck dieses Schreibens.

Mit freundlichen Grüßen

Baver

ANNEXE 20

BIJLAGE 20

Groupe d'Anvers

Groep Antwerpen

Gares — Stations	Parkings S.N.C.B. autos (payants et non payants) — Parkeerplaatsen N.M.B.S. auto's (betalend en niet-betalend)	Parkings et voies publiques (rayons 300 m) — Parkeerplaatsen buiten N.M.B.S. (straal 300 m)	Parkings vélos + motos — Standplaatsen fietsen en bromfietsen	Possibilité d'extension parkings autos S.N.C.B. — Mogelijkheid uitbreiding parkeerplaatsen auto's op terrein N.M.B.S.	Remarques discussions commune — Opmerkingen besprekingen gemeente
------------------	--	--	--	--	---

Gares I.C. — I.C. Stations

Anvers-Central. — Antwerpen-Centraal — 540 — **Projet société privée - 500 pl. - Place Astrid. —
Ontwerp particuliere maatschappij - 500 pl. -
Astridplein**

Berchem 300 370 150 300 —

Malines. — Mechelen 470 505 864 —

Gares I.R. — I.R. Stations

Herentals 14 200 216 10 **A l'achèvement des travaux gare des bus. — Bij
einde werken autobusstation**

Lier 5 150 175 125 —

Turnhout 21 — 150 80 —

Heist-op-den-Berg 45 130 400 —

Malines-Nekkerspoel. —

Mechelen-Nekkerspoel — 50 230 90 —

Willebroek 50 50 140 50 —

Puurs 50 100 80 —

Bornem — 200 336 —

Tielen — 50 — 100 **Démolition de la gare. —
Bij afbraak stationsgebouw**

Groupe de Bruxelles

Groep Brussel

Gares — Stations	Parkings S.N.C.B. autos (payants et non payants) — Parkeerplaatsen N.M.B.S. auto's (betalend en niet-betalend)	Parkings et voies publiques (rayons 300 m) — Parkeerplaatsen buiten N.M.B.S. (straal 300 m)	Parkings vélos + motos — Standplaatsen fietsen en bromfietsen	Possibilité d'extension parkings autos S.N.C.B. — Mogelijkheid uitbreiding parkeerplaatsen auto's op terrein N.M.B.S.	Remarques discussions commune — Opmerkingen besprekingen gemeente
------------------	--	--	--	--	---

Gares I.C. — I.C. Stations

Bruxelles-Midi. — Brussel-Zuid 402 **parcmètre
parkeermeter** 49 —

Bruxelles-Nord. — Brussel-Noord 200 $\pm 1\,400$ 50 —

Bruxelles-Central. — Brussel-Centraal — ± 150 —

Schaerbeek. — Schaarbeek 52 ± 630 186 —

Schuman — ± 150 —

Quartier Léopold. — Leopoldwijk 105 ± 100 20 —

Gares I.R. — I.R. Stations

Hal. — Halle 92 ± 50 88 —

Vilvorde. — Vilvoorde — — 190 85

Groupe de Bruxelles

Groep Brussel

Gares — Stations	Parkings S.N.C.B. autos (payants et non payants) — Parkeerplaatsen N.M.B.S. auto's (betalend en niet-betalend)	Parkings bicyclettes (+ motos) — Parkeerplaatsen fietsen (+ moto's)	Parkings non chemin de fer (rayon ± 300 m.) — Parkeerplaatsen buiten (straal ± 300 m.)	Possibilités extension parking sur terrain S.N.C.B. — Mogelijke uitbreiding parkeerplaatsen auto's op terrein N.M.B.S.
Bruxelles-Midi. — <i>Brussel-Zuid</i>	402	49	parcmètre parkingmeter	—
Bruxelles-Nord. — <i>Brussel-Noord</i>	200	50	± 1 400	—
Bruxelles-Central. — <i>Brussel-Centraal</i>	—	—	± 150	—
Schaarbeek. — <i>Schaarbeek</i>	52	186	± 630	—
Schuman	—	—	± 150	—
Quartier Léopold. — <i>Leopoldwijk</i>	105	20	± 100	—
Ottignies	200	—	± 150	oui/ja ± 40 Réserve. — <i>Reserve</i> ± 200
Braine-l'Alleud. — <i>Eigenbrakel</i>	140	85	180	—
Hal. — <i>Halle</i>	92	88	± 50	—
Vilvorde. — <i>Vilvoorde</i>	—	190	—	—
Nivelles. — <i>Nijvel</i>	110	33	± 220	± 5
Totaux. — <i>Totalen</i>	1 301	701	± 3 030	± 50

Groupe de Charleroi

Groep Charleroi

Gares — Stations	Parkings S.N.C.B. autos (payants et non payants) — Parkeerplaatsen N.M.B.S. auto's (betalend en niet-betalend)	Parkings et voies publiques (rayons 300 m) — Parkeerplaatsen buiten N.M.B.S. (straal 300 m)	Parkings vélos + motos — Standplaatsen fietsen en bromfietsen	Possibilité d'extension parkings autos S.N.C.B. — Mogelijkheid uitbreiding parkeerplaatsen auto's op terrein N.M.B.S.	Remarques discussions commune — Opmerkingen besprekingen gemeente
Châtelet (I.R.)	37	70	36	oui/ja ± 10	—
Luttre (I.R.)	58	150	28	oui/ja ± 10	—
Tamines (I.R.)	43	200	60	oui/ja ± 15	—
Charleroi-Sud (I.C. + I.R.)	270	400	45	—	Parking public (4e phase) projeté par Intercommu- nale autoroute. — <i>Openbare parkeerruimte (4e fase)</i> <i>ontworpen door Intercommunale autosnelweg</i>
Auvelais (I.R.)	3	50	28	non/neen	—
Marchienne-au-Pont (I.C. + I.R.)	124	22	35	oui/ja ± 10	—
Totaux. — <i>Totalen</i>	535	892	232	—	—

Groupe de Gand

Groep Gent

Gares — Stations	Parkings S.N.C.B. autos (payants et non payants) Parkeerplaatsen N.M.B.S. auto's (betalend en niet-betalend)	Parkings et voies publiques (rayons 300 m) — Parkeerplaatsen buiten N.M.B.S. (straat 300 m)	Parkings vélos + motos — Standplaatsen fietsen en bromfietsen	Possibilité d'extension parkings autos S.N.C.B. — Mogelijkheid uitbreiding parkeerplaatsen auto's op terrein N.M.B.S.	Remarques discussions commune Opmerkingen besprekingen gemeente
Gares I.C. — I.C. Stations					
Blankenberge	450	450	130	—	—
				façade gare. - voorzijde station	
Bruges. — Brugge	26	760	1 275	30	Plan de la ville pour le réaménagement de la place de la gare. — Plannen stad voor herinrich- ting stationsplein
Denderleeuw	82	528	280	400	—
Duinbergen	—	—	—	—	Place de la gare suffit largement. — Stationsplein ruim voldoende
Gand/Gent-Dampoort	43	80	70	120	Accord de principe de la ville. — Principesakkoord stad
Gand-Saint-Pierre. — Gent-Sint-Pieters .	192	150	715	40	—
Heist	—	100	90	180	—
Izegem	6	130	200	50	—
Knokke	10	142	30	—	—
Courtrai. — Kortrijk	270	380	680	—	—
Lokeren	40	180	875	—	Pas nécessaire. — Geen behoefte
Ostende. — Oostende	150	225	240	—	—
				Adaptation parking exist- tant. - Aan- passing be- staande parkeer- ruimte +200	
Audenarde. — Oudenaarde	10	160	144	+200	Dans le cadre de l'électrification - Multiples pos- sibilités dans la Lindestraat. — In kader elek- trificatie - Ruime mogelijkheid in Lindestraat
Roulers. — Roeselare	200	215	450	—	—
Saint-Nicolas. — Sint-Niklaas	800	—	950	—	—
Torhout	30	—	375	50	Derrière la gare - Ville informée. — Achterzijde station - Stad ingelicht
Zottegem	—	335	800	200	Négociations avec la commune sur les terrains. — Onderhandeling met gemeente over gronden
Gares I.R. — I.R. Stations					
Alost. — Aalst	20	630	400	70	Contact avec la ville. — Contact met stad
Deinze	300	20	380	—	—
Termonde. — Dendermonde	60	150	195	20	—
La Panne. — De Panne	48	20	8	—	Parking largement suffisant. — Parkeerplaats ruim voldoende
De Pinte	59	—	293	—	—
Dixmude. — Diksmuide	17	20	18	—	—
Eeklo	20	40	175	50	Contacts ville - S.N.C.V. - M.T.P. — Contacten stad - N.M.V.B. - H.O.W.
Grammont. — Geraardsbergen	40	300	87	—	—

Gares — Stations	Parkings S.N.C.B. autos (payants et non payants) — Parkeerplaatsen N.M.B.S. auto's (betalend en niet-betalend)	Parkings et voies publiques (rayons 300 m) — Parkeerplaatsen buiten N.M.B.S. (straal 300 m)	Parkings vélos + motos — Standplaatsen fietsen en bromfietsen	Possibilité d'extension parkings autos S.N.C.B. — Mogelijkheid uitbreiding parkeerplaatsen auto's op terrein N.M.B.S.	Remarques discussions commune — Opmerkingen besprekingen gemeente
Harelbeke	100	—	80	—	—
Ypres. — Ieper	12	110	39	—	—
Coxyde. — Koksijde	—	97	10	—	—
Kortemark	10	40	6	—	Parking suffisant. — Voldoende parkeerruimte
Lichtervelde	20	10	8	—	—
Liedekerke	15	400	—	60	—
Lierde	20	—	15	—	—
Menin. — Menen	8	82	68	—	—
Ninove	35	85	185	100	—
Renaix. — Ronse	5	190	58	90	Contacts ville. — Contacten stad
Temse	30	—	30	—	—
Tielt	30	—	100	—	Parking insuffisant. — Onvoldoende parkeerruimte
Furnes. — Veurne	5	40	20	—	—
Waregem	90	40	300	—	—
Wetteren	6	50	140	8	—
Zele	50	—	220	—	Possibilités problématiques. — Problematische mogelijkheden

Groupe de Hasselt

Groep Hasselt

Gares — Stations	Parkings S.N.C.B. autos (payants et non payants) — Parkeerplaatsen N.M.B.S. auto's (betalend en niet-betalend)	Parkings et voies publiques (rayons 300 m) — Parkeerplaatsen buiten N.M.B.S. (straal 300 m)	Parkings vélos + motos — Standplaatsen fietsen en bromfietsen	Possibilité d'extension parkings autos S.N.C.B. — Mogelijkheid uitbreiding parkeerplaatsen auto's op terrein N.M.B.S.	Remarques discussions commune — Opmerkingen besprekingen gemeente
Gares I.C. — I.C. Stations					
Louvain. — Leuven	270	252	856	—	—
Hasselt	67	—	249	385	Ville propose des terrains. — Stad stelt gronden ter beschikking
Tirlemont. — Tienen	185	75	216	300	En fonction de travaux futurs éventuels. — In functie van eventuele toekomstige werken
Landen	138	181	195	211	Discussion avec le M.T.P. — Besprekingen met M.O.W.
Saint-Trond. — Sint-Truiden	37	683	140	275 + 82	Cahier des charges établis pour 275 emplacements. — Bestek opgesteld voor 275 plaatsen
Genk	—	390	20	—	—
Gares I.R. — I.R. Stations					
Aarschot	15	200	—	260	Cahier des charges établi pour 260 emplacements. — Bestek opgesteld voor 260 plaatsen
Diest	105	80	5	—	—
Geel	10	45	28	—	—
Mol	17	30	106	176	En fonction de suppression éventuelle passage à niveau 73. — In functie eventuele afschaffing overweg 73
Lommel	20	20	20	65	—
Neerpelt	18	60	20	—	—

Groupe de Liège

Groep Luik

Gares — Stations	Parkings S.N.C.B. autos (payants et non payants) — Parkeerplaatsen N.M.B.S. auto's (betalend en niet-betalend)	Parkings et voies publiques (rayons 300 m) — Parkeerplaatsen buiten N.M.B.S. (straat 300 m)	Parkings vélos + motos — Standplaatsen fietsen en bromfietsen	Possibilité d'extension parkings autos S.N.C.B. — Mogelijkheid uitbreiding parkeerplaatsen auto's op terrein N.M.B.S.	Remarques discussions commune — Opmerkingen besprekingen gemeente
Gouvy (I.R.)	25	35	15	oui/ja ± 15	—
Liège/Luik-Guillemins (I.R. + I.C.) . .	180	200	48	non/neen —	—
Trois-Ponts (I.R.)	17	40	20	oui/ja ± 15	—
Verviers-Central/Centraal	400	90	15	oui/ja ± 30	—
Visé (I.C.)	30	150	4	non/neen —	—
Angleur (I.R.)	150	130	7	non/neen —	—
Aywaille (I.R.)	—	40	—	oui/ja ± 10	—
Ans (I.C.)	190	75	—	oui/ja ± 17	—
Huy/Hoei (I.C. + I.R.)	175	80	70	non/neen —	Extension terminée. — Uitbreiding ten einde
Waremme/Borgworm (I.C.)	50	200	13	non/neen —	—
Welkenraedt (I.R.)	—	210	5	oui/ja 107	En accord avec la commune. — In overleg met de gemeente
Liège/Luik Palais (I.C.)	—	250	—	—	—
Liers (I.C.)	43	—	25	oui/ja ± 20	—
Flemalle-Haute (I.R.)	25	10	15	non/neen —	—
Poulseur (I.R.)	—	70	—	oui/ja ± 10	—
Vielsam (I.R.)	—	50	10	oui/ja ± 45	—
Eupen (I.R.)	—	20	—	oui/ja ± 50	—
Pepinster (I.R.)	34	44	26	non/neen —	—
Herstal (I.R.)	6	20	10	non/neen —	—
Totaux. — Totalen	1 325	1 714	283	—	—

Groupe de Mons

Groep Bergen

Gares — Stations	Parkings S.N.C.B. autos (payants et non payants) — Parkeerplaatsen N.M.B.S. auto's (betalend en niet-betalend)	Parkings et voies publiques (rayons 300 m) — Parkeerplaatsen buiten N.M.B.S. (straal 300 m)	Parkings vélos + motos — Standplaatsen fietsen en bromfietsen	Possibilité d'extension parkings autos S.N.C.B. — Mogelijkheid uitbreiding parkeerplaatsen auto's op terrein N.M.B.S.	Remarques discussions commune — Opmerkingen besprekingen gemeente
Mons/Bergen (I.C. + I.R.) . . .	113	425	100	—	—
Saint-Ghislain (I.C. + I.R.) . . .	70	345	80	oui/ja + 100	—
Tournai/Doornik (I.C. + I.R.) . . .	45	430	134	oui/ja ± 350	Implique un C.S., d'accord avec la ville. — Brenge een C.S. mee in overleg met de stad
Jurbise (I.R.)	—	100	10	non/neen —	—
Ath (I.C. + I. R.)	150	140	75	oui/ja ± 100	Projet de parking communal. — Ontwerp gemeentelijke parkeerruimte
Blaton (I.R.)	101	100	12	—	Travaux en cours. — Werken aan de gang
Enghien/Edingen (I.C. + I.R.) . . .	21	200	60	oui/ja ± 120	Projet de parking communal. — Ontwerp gemeentelijke parkeerruimte
Antoing (I.R.)	—	30	—	—	—
Binche (I.R.)	5	50	10	oui/ja ± 20	—
La Louvière (I.R.)	7	285	44	non/neen —	—
Lessines/Lessen (I.R.)	—	30	60	non/neen —	Nouveau parking communal en cours. — Nieuwe gemeentelijke parkeerruimte in uitvoering
Leuze (I.C.)	100	90	30	oui/ja ± 20	—
Manage (I.R.)	80	200	54	non/neen —	—
Mouscron/Moeskroen (I.C.) . . .	31	154	90	non/neen —	—
Soignies/Zinnik (I.C.)	30	135	80	oui/ja ± 50	—
Tubize/Tubeke (I.R.)	—	25	18	—	Travaux en cours. — Werken aan de gang
Braine-le-Comte/Gravenbrakel (I.C.) .	8	213	35	oui/ja ± 80	Implique le transfert de la cours. — De goederenruimte moet overgebracht worden
Herseaux/Herseeuw (I.C.)	20	50	30	non/neen —	—
Péruwelz (I.R.)	—	80	110	oui/ja ± 80	En discussion avec la commune. — Wordt besproken met de gemeente
La Louvière-Sud (I.C.)	50	—	—	—	Etudes en cours. — Studies aan de gang
Totaux. — Totalen	831	3 082	1 032		

Groupe de Namur

Groep Namen

Gares — Stations	Parkings S.N.C.B. autos (payants et non payants) — Parkeerplaatsen N.M.B.S. auto's (betalend en niet-betalend)	Parkings et voies publiques (rayons 300 m) — Parkeerplaatsen buiten N.M.B.S. (straal 300 m)	Parkings vélos + motos — Standplaatsen fietsen en bromfietsen	Possibilité d'extension parkings autos S.N.C.B. — Mogelijkheid uitbreiding parkeerplaatsen auto's op terrein N.M.B.S.	Remarques discussions commune — Opmerkingen besprekingen gemeente
Marloie (I.C.)	31	120	5	non/neen —	—
Namur/Namen (I.C. + I.R.) . . .	275	150	110	non/neen —	—
Andenne (I.R.)	95	70	50	non/neen —	—
Gedinne (I.R.)	20	10	—	oui/ja ± 15	—
Arlon/Aarlen (I.C.)	18	—	10	oui/ja ± 36	—
Bastogne-Sud. — Bastenaken-Zuid (I.R.)	—	50	30	non/neen —	—
Beauraing (I.R.)	19	20	10	non/neen —	—
Bertrix (I.R.)	20	50	15	oui/ja ± 50	—
Ciney (I.C.)	—	300	10	non/neen —	Extension terminée. — Uitbreiding ten einde
Dinant (I.R.)	23	150	10	non/neen —	—
Gembloux/Gembloers (I.C. + I.R.) .	225	30	30	± 42	—
Jemelle (I.C.)	59	150	20	non/neen —	—
Libramont (I.C. + I.R.)	60	145	10	non/neen —	—
Marbehan (I.C.)	45	80	10	non/neen —	—
Carlbourog (I.R.)	—	—	—	sur la cour/ op de goede- renruimte ± 20	—
Houyet (I.R.)	8	15	—	non/neen —	—
Anseremme (I.R.)	—	170	5	oui/ja ± 55	—
Yvoir (I.R.)	40	25	15	non/neen —	—
Totaux. — Totalen . . .	938	1 535	340		

ANNEXE 21

Le texte repris à l'annexe 1 est l'adaptation du document C 1360 présenté au Comité permanent le 17 juin 1983, compte tenu :

- de la discussion de ce document C 1360 au cours de ladite réunion du Comité permanent;
- du vœu émis par le Ministre d'établir un document unique intégrant les actions promotionnelles aussi bien de la S.N.C.B. que de la S.N.C.V.;
- des activités du groupe de travail « Promotion » créé par le Ministre et présidé par un fonctionnaire du département des Communications, et auquel ont participé les experts de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V.

Les modifications apportées au document C 1360 sont les ajouts soulignés dans le texte ci-après; ils ne modifient nullement le plan initial d'action de la S.N.C.B., mais le complètent en proposant :

- une extension de l'information aux établissements d'enseignement;
- la mise en circulation de deux Bus-Info;
- l'information et la sensibilisation du personnel des deux sociétés;
- la diffusion de l'information et la promotion auprès des clients des deux sociétés;
- l'adaptation de l'information au moyen de panneaux dans les gares (systèmes manuels et télécommandés).

Le budget total envisagé pour la réalisation du plan de commercialisation intégré s'élève à 78,6 millions de francs (en ce non compris l'extension temporaire de trois unités au service de publicité de la S.N.C.B.), dont 63,8 millions de francs à charge de la S.N.C.B.; le document C 1360 prévoyait un budget de 63 millions de francs.

Le 25 juillet 1983, le Ministre a émis le vœu de soumettre ledit plan pour avis motivé à un bureau de publicité privé. Après qu'une demande d'offre eut été adressée le 27 juillet à neuf firmes privées, dont cinq n'avaient jamais travaillé ni pour la S.N.C.B. ni pour la S.N.C.V., l'étude a été confiée à trois firmes : Nolet Conseils, Dechy Univas - Département Forum, et Bellux.

Les avis émis par les trois firmes sont positifs et identiques :

- les actions envisagées aux divers niveaux sont appropriées;

BIJLAGE 21

De tekst opgenomen in bijlage 1 is de aanpassing van document C 1360 voorgesteld in het Bestendig Comité op 17 juni 1983, rekening houdend met :

- de bespreking van dat document C 1360 tijdens de bedoelde vergadering van het Bestendig Comité;
- de wens van de Minister om een enig document op te stellen waarin de promotionele acties zowel van de N.M.B.S. als van de N.M.V.B. zijn geïntegreerd;
- de werkzaamheden van de werkgroep « Promotie » opgericht door de Minister en voorgezeten door een ambtenaar van het departement van Verkeerswezen en waaraan de experts van de N.M.B.S. en van de N.M.V.B. hebben deelgenomen.

De wijzigingen aangebracht aan document C 1360 zijn de aanvullingen onderstreept in de bijgevoegde tekst die geenszins het oorspronkelijk in uitzicht gesteld plan wat de actie van de N.M.B.S. betreft, wijzigen maar het aanvullen door het volgende in uitzicht te stellen :

- een uitbreiding van de informatie naar de onderwijsinstellingen;
- het in omloop brengen van twee Info-Bussen;
- de informatie en de berustmaking van het personeel van beide vennootschappen;
- de verspreiding van de informatie en de promotie bij de klanten van beide vennootschappen;
- de aanpassing van de informatie met borden in de stations (manuele en op afstand bediende systemen).

Het totaal budget dat in uitzicht dient gesteld te worden voor de uitvoering van het geïntegreerd plan voor de commercialisering bedraagt 78,6 miljoen frank (de tijdelijke uitbreiding met drie bedienden voor de publiciteitsdienst van de N.M.B.S. niet inbegrepen), waarvan 63,8 miljoen frank ten laste van de N.M.B.S., te vergelijken met de 63 miljoen frank die in document C 1360 waren vooropgesteld.

Op 25 juli 1983 heeft de heer Minister de wens geuit dat onderhavig plan voor gemotiveerd advies zou voorgelegd worden aan een particulier reclamebureau. Een offerteaanvraag uitgeschreven op 27 juli bij negen particuliere firma's waarvan er vijf nooit noch voor de N.M.B.S. noch voor de N.M.V.B. werkzaam geweest waren, leidde ertoe de opdracht aan drie firma's toe te vertrouwen : Nolet Conseils, Dechy Univas - Département Forum, en Bellux.

De door de drie firma's uitgebrachte adviezen zijn positief en eensluidend :

- de op de diverse niveaus in uitzicht gestelde acties zijn deugdelijk;

— les média utilisés assuraient une couverture optimale et l'impact souhaité;

— le budget envisagé, par action et globalement, est considéré comme normal.

Les intéressantes suggestions qui ont été faites renforcent l'impact du plan sans en modifier les lignes directrices, le contenu ou l'appréciation budgétaire.

La direction propose dès lors d'approuver le plan de commercialisation.

— de media die worden ingezet verzekeren een optimale dekking en de gewenste inslag;

— het in uitzicht gesteld budget, per actie en voor het geheel, wordt als normaal beschouwd.

De interessante suggesties die naar voren werden gebracht, verhogen de uitvoering van het plan zonder daarvan de richtlijnen, de inhoud of de budgettaire beoordeling te wijzigen.

De directie stelt dienvolgens voor dat commercialiseringsplan goed te keuren.

ANNEXE 22

**Plan intégré pour la commercialisation
de la nouvelle offre des transports en commun
(S.N.C.B. et S.N.C.V.)**

La concrétisation du plan de réorganisation du service voyageurs (document A315 — conseil d'administration du 3 mai 1983) doit être accompagnée d'une large campagne d'information et de valorisation du nouveau service auprès de l'opinion publique.

Comme l'objectif essentiel du plan consiste à assurer une relance des transports en commun, il faut atteindre l'ensemble de la population. C'est pourquoi la commercialisation et la valorisation de la nouvelle offre de transport de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V. demande des actions coordonnées à trois niveaux :

- l'information générale;
- le service à caractère national;
- le transport régional et local.

Certaines actions sont décidées d'un commun accord et réalisées par les deux sociétés. La direction propose au conseil ce qui suit :

**1. Commercialisation au niveau
de l'information générale**

L'information générale est organisée sous le titre : « La nouvelle offre de transports de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V. ».

Elle est réalisée à quatre niveaux et touche :

- l'opinion publique en général;
- les autorités politiques, sociales et économiques ainsi que les établissements d'enseignement;
- la clientèle;
- le personnel.

1.1. L'opinion publique

a) L'opinion publique doit être sensibilisée quant à l'opportunité de la nouvelle offre que la S.N.C.B. et S.N.C.V. mettent à la disposition de la population.

Cette information sera donnée via les média audiovisuels et la presse écrite, à partir de la mi-avril 1984.

Dépense escomptée : 6 millions de francs.

BIJLAGE 22

**Geïntegreerd plan voor de commercialisering
van het nieuw aanbod van gemeenschappelijk vervoer
(N.M.B.S. en N.M.V.B.)**

De uitvoering van het plan voor de reorganisatie van de reizigerstreindienst (document A315 — raad van beheer van 3 mei 1983) moet gepaard gaan met een uitgebreide campagne voor de informatie en de valorisatie van de nieuwe dienst bij de openbare opinie.

Daar het essentieel oogmerk van dat plan erin bestaat een nieuwe ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoer te verzekeren, moet het geheel van de bevolking bereikt worden. Daarom vergen de commercialisering en de valorisatie van het nieuwe vervoersaanbod van de N.M.B.S. en van de N.M.V.B. gecoördineerde acties op drie niveaus :

- de algemene informatie;
- de dienst met nationaal karakter;
- het regionaal en het plaatselijk vervoer.

Bepaalde acties worden gemeenschappelijk overlegd en uitgevoerd door de twee maatschappijen. De directie stelt het volgende aan de raad van beheer voor :

**1. Commercialisering op het niveau
van de algemene informatie**

De algemene informatie wordt georganiseerd onder de benaming : « Het nieuw vervoersaanbod van de N.M.B.S. en de N.M.V.B. ».

Ze wordt gevoerd op vier vlakken en bereikt :

- de publieke opinie in het algemeen;
- de politieke, sociale en economische overheden en de onderwijsinstellingen;
- de cliënteel;
- het personeel.

1.1. De publieke opinie

a) De publieke opinie moet gesensibiliseerd worden ten opzichte van de gegrondheid van het nieuwe aanbod dat de N.M.B.S. en de N.M.V.B. ter beschikking van de bevolking stellen.

Die informatie wordt gegeven via de audiovisuele media en via de geschreven pers, vanaf half april 1984.

Te verwachten uitgave : 6 miljoen frank.

b) Le Ministre de tutelle présentera la nouvelle offre S.N.C.B.-S.N.C.V. après le journal télévisé du début de soirée, deux jours avant l'introduction de la nouvelle offre.

c) Une conférence de presse nationale organisée un mois plus tard, communiquera les premières expériences de la nouvelle offre.

d) Deux semaines avant et deux semaines après l'introduction ou la nouvelle offre, la S.N.C.V. mettra en service deux Info-bus sur le réseau de ses nouvelles lignes afin de diffuser toutes les informations requises. Dépense escomptée : 2 millions de francs.

1.2. *Les autorités et les établissements d'enseignement*

L'information des autorités politiques, sociales et économiques débutera trois mois avant l'introduction de la nouvelle offre. Elle sera assurée par une large diffusion d'un numéro spécial de la série « Le Rail » (150 000 exemplaires). Ce numéro spécial et consacré aux deux Sociétés sera présenté à l'occasion d'une conférence de presse.

Dépense escomptée : 3 millions de francs.

1.3. *La clientèle*

a) La clientèle disposera d'un indicateur de conception nouvelle :

— dans la première partie figurent les renseignements généraux;

— la deuxième partie comporte la liste des trains IC-IR par ville et par commune de départ;

— la troisième partie fournit, outre la totalité des services ferroviaires sous leur forme classique, les principaux points de correspondance des lignes d'autobus.

Le prix de vente de cet indicateur sera fixé de façon à en couvrir le coût, compte tenu des recettes provenant de la publicité qui y figure.

b) La « revue-B », qui se trouve à la disposition des voyageurs dans les trains, comportera pendant six mois une rubrique exposant comment on peut tirer un maximum d'avantages de la nouvelle offre. La diffusion sera étendue aux véhicules de la S.N.C.V.

Dépense supplémentaire d'escompte : 0,5 million de francs.

1.4. *Le personnel*

Pour informer et sensibiliser le personnel des deux Sociétés dans son ensemble, il sera diffusé à son intention une brochure spéciale vers la mi-avril 1984.

b) De toezichhoudende minister stelt het nieuwe aanbod N.M.B.S.-N.M.V.B. voor na de nieuwsuitzendingen op de televisie in de vooravond, twee dagen vóór het invoeren van het nieuwe aanbod.

c) Een nationale persconferentie, georganiseerd na een maand, levert de eerste ervaringen van het nieuwe aanbod.

d) Twee weken voor en twee weken na de invoering van het nieuwe aanbod, worden door de N.M.V.B. twee Infobussen ingelegd op het net van haar nieuwe lijnen, ten einde alle vereiste informatie te verspreiden.

Te verwachten uitgave : 2 miljoen frank.

1.2. *De overheden en de onderwijsinstellingen*

De informatie van de politieke, sociale en economische overheden start drie maanden voor het invoeren van het nieuw aanbod. Ze wordt verzorgd door een ruime spreiding van een speciaal nummer van het tijdschrift « Spoornieuws » (150 000 exemplaren). Dat speciaal en aan de twee Maatschappijen gewijd nummer wordt tijdens een persconferentie voorgesteld.

Te verwachten uitgave : 3 miljoen frank.

1.3. *De clientèle*

a) De clientèle beschikt over een spoorboekje met een nieuw ontwerp :

— in het eerste deel zijn de algemene inlichtingen opgenomen;

— het tweede deel bevat de IC-IR-treinen per stad of gemeente van vertrek;

— het derde deel geeft, naast het geheel van de treindiensten in de klassieke vorm, ook de belangrijkste aansluitingspunten van de autobuslijnen op.

De verkoopprijs van dat spoorboekje wordt zo vastgesteld dat hij de kostprijs dekt, rekening houdend met de opbrengst uit de publiciteit die erin opgenomen is.

b) De « B-revue », die in de treinen ter beschikking van de reizigers ligt, bevat gedurende zes maanden een rubriek waarin wordt uitgelegd hoe zoveel mogelijk voordeel uit het nieuwe aanbod kan gehaald worden. De verdeling zal uitgebreid worden de voertuigen van de N.M.V.B.

Te verwachten bijkomende uitgave : 0,5 miljoen frank.

1.4. *Het personeel*

Om het personeel van de twee Maatschappijen in zijn geheel te informeren en te sensibiliseren wordt er te zijner intentie een speciale brochure verspreid omstreeks half april 1984.

Cette brochure comportera deux parties :

— un exposé succinct des motifs qui sont à la base de la nouvelle offre et une description des principaux éléments de sa structure;

— une série d'arguments de vente qui répondent aux principales objections du public à l'égard de la nouvelle offre.

Dépense escomptée : 1,5 million de francs.

2. Commercialisation de la nouvelle offre au niveau du service à caractère national

Le service à caractère national se compose de trains I.C. et I.R. Il fait l'objet des actions visées ci-dessous :

2.1. Logogramme I.C. - I.R.

Un logogramme spécialement conçu caractérisera le service I.C. - I.R. pour toutes ses applications.

2.2. Identification des liaisons I.C.

Les liaisons I.C. sont l'objet d'une identification sur la base de l'itinéraire suivi.

2.3. Identification du matériel de transport I.C. - I.R.

a) Le matériel pour le transport des voyageurs sera identifié en service intérieur par la couleur bordeaux (*ref. R.A.L. 3004*) afin de les distinguer du matériel international pour lequel on a déjà adopté la couleur orange.

Aucune dépense spéciale ne doit être prévue à cet effet.

b) Les trains I.C. - I.R. seront identifiés par rapport aux autres trains par l'apposition du logogramme I.C. - I.R. sur les plaques d'itinéraires.

Dépense escomptée : 8,6 millions de francs.

2.4. Identification des gares I.C. - I.R.

Le logogramme I.C. - I.R. sera apposé à l'extérieur du bâtiment des gares concernées.

Une étude qui est encore en cours devra permettre ultérieurement de déterminer le montant de la dépense à escompter conformément à la solution qui sera prise en considération.

2.5. Information des voyageurs dans les gares I.C. - I.R.

a) Un tableau schématique des liaisons I.C. - I.R. sera installé dans les gares à des endroits stratégiques.

Dépense escomptée : 5 millions de francs.

Die brochure bestaat uit twee delen :

— een bondige uiteenzetting van de redenen die het nieuwe aanbod gemotiveerd hebben en een beschrijving van de voornaamste gegevens over de structuur ervan;

— een reeks verkoopargumenten die een antwoord geven op de voornaamste bezwaren van het publiek ten opzichte van het nieuwe aanbod.

Te verwachten uitgave : 1,5 miljoen frank.

2. Commercialisering van het nieuw aanbod op het niveau van de dienst met nationaal karakter

De dienst met nationaal karakter bestaat uit de I.C.- en I.R.- treinen. Hij is het voorwerp van de hieronder vermelde acties :

2.1. Logo I.C. - I.R.

Een speciaal ontworpen logo kenmerkt de dienst I.C. - I.R. voor al de toepassingen ervan.

2.2. Identificatie van de I.C.-verbindingen

De I.C.-verbindingen zijn het voorwerp van een identificatie op grond van de gevolgde reisweg.

2.3. Identificatie van het vervoermaterieel I.C. - I.R.

a) Het materieel voor het reizigersvervoer wordt in binnendienst door de kleur bordeaux geïdentificeerd (*ref. R.A.L. 3004*) ten einde het te onderscheiden van het internationaal materieel waarvoor reeds de kleur oranje is aangenomen.

Daartoe dient geen enkele speciale uitgave voorzien te worden.

b) De I.C. - I.R.-treinen worden t.o.v. de andere treinen geïdentificeerd door het aanbrengen van het logo I.C. - I.R. op de reiswegplaten.

Te verwachten uitgave : 8,6 miljoen frank.

2.4. Identificatie van de I.C. - I.R.-stations

Het logo I.C. - I.R. wordt op de buitenkant van het gebouw van de bedoelde stations aangebracht.

Een studie die nog aan de gang is zal het later moeten mogelijk maken de uitgave te bepalen die dient verwacht te worden overeenkomstig de oplossing die in aanmerking zal genomen worden.

2.5. Inlichting van de reizigers in de I.C. - I.R.-stations

a) Een schematische tabel van de I.C. - I.R.-verbindingen wordt in de stations op de strategische plaatsen aangebracht.

Te verwachten uitgave : 5 miljoen frank.

b) Les affiches jaunes et blanches où figurent les horaires des trains avec leur heure d'arrivée et de départ, seront adaptées à la nouvelle offre.

Il ne faut pas envisager de nouvelles dépenses à cet effet.

c) Les tableaux d'indication dans les gares à desserte manuelle ou à distance) seront également adaptés à la nouvelle offre.

Dépense escomptée : 4,5 millions de francs.

d) La S.N.C.B. et la S.N.C.V. veillent à indiquer dans leurs propres installations l'itinéraire à suivre pour se rendre chez le partenaire.

Il ne faut pas envisager de dépenses importantes à cet effet.

e) Un stand d'information S.N.C.B. et S.N.C.V., ouvert tous les jours, sera installé dans les gares IC-IR deux semaines avant et une semaine après l'introduction de la nouvelle offre.

Dépense escomptée : 1 million de francs.

2.6. Information des usagers des trains IC-IR

Tout le matériel roulant sera progressivement équipé de la sonorisation afin de signaler aux usagers la prochaine gare d'arrivée ou toute autre information imposée par les circonstances.

2.7. Information des usagers sur la voie publique

a) Dans les agglomérations desservies par des gares IC-IR, les autorités seront incitées à indiquer à leur frais les chemins qui mènent à ces gares.

b) Les véhicules de la S.N.C.V. qui assurent les liaisons vers les gares IC-IR, afficheront le logogramme IC-IR à côté du nom de la ville en question.

Dépense à envisager : 5 millions de francs.

2.8. Campagnes publicitaires spéciales

a) La brochure intitulée « Nos meilleurs trains » sera remplacée par une brochure comportant les meilleurs trains IC-IR. Elle sera diffusée gratuitement parmi les personnes qui, en raison de leur situation sociale, peuvent être classées parmi les clients potentiels des trains IC-IR.

Cette campagne exigera une dépense supplémentaire annuelle de 2 millions de francs, par rapport à ce qui se fait actuellement.

b) Dans les principales gares IC-IR, un horaire sous forme de dépliant sera mis à la disposition de la clientèle, indiquant l'heure de départ des trains à la gare considérée.

b) De gele en witte affiches met de dienstregelingen die de uren van aankomst en vertrek der treinen opgeven, zullen aan het nieuwe aanbod worden aangepast.

Er moet daartoe geen speciale uitgave in uitzicht gesteld worden.

c) De aanwijsborden in de stations (manueel of met telebediening) worden eveneens aan het nieuwe aanbod aangepast.

Te verwachten uitgave : 4,5 miljoen frank.

d) De N.M.B.S. en de N.M.V.B. verzorgen wederzijds in hun inrichtingen de aanduiding van de te volgen weg naar die van hun partner.

Er dient geen enkele aanzienlijke uitgave in uitzicht gesteld.

e) Een informatiestand N.M.B.S. en N.M.V.B., die alle dagen open is, wordt opgericht in de IC-IR-stations, twee weken voor en een week na het invoeren van het nieuwe aanbod.

Te verwachten uitgave : 1 miljoen frank.

2.6. Inlichtingen voor de gebruikers in de IC-IR-treinen

Al het vervoermaterieel wordt geleidelijk uitgerust met de sonorisation, ten einde het volgende aankomststation of iedere andere mededeling, opgelegd door de omstandigheden, aan de gebruikers aan te kondigen.

2.7. Inlichtingen voor de gebruikers op de openbare weg

a) In de door IC-IR-stations bediende agglomeraties wordt de overheid verzocht op haar kosten de wegen naar die stations aan te duiden.

b) De voertuigen van de N.M.V.B. die de verbindingen naar de IC-IR-stations uitvoeren, krijgen het logo IC-IR naast de naam van de stad in kwestie.

In uitzicht te stellen uitgave : 5 miljoen frank.

2.8. Speciale reclamecampagnes

a) De dienstregelingsbrochure « Onze beste treinen » wordt vervangen door een brochure die de beste IC-IR-treinen bevat. Ze wordt gratis verspreid onder de personen die wegens hun sociale stand onder de potentiële IC-IR-cliënteel kunnen gerangschikt worden.

Die actie vergt een bijkomende jaarlijkse uitgave van 2 miljoen frank, ten opzichte van die welke thans wordt gedaan.

b) In de voornaamste IC-IR-stations wordt een dienstregelingsfolder ter beschikking van de cliënteel gesteld, die de treinen opgeeft die in het betrokken station vertrekken.

Ces dépliants pourront également être obtenus dans les bureaux de la S.N.C.V., les bureaux des postes, les banques et autres établissements publics qui s'y prêtent.

La dépense relative à ces dépliants doit en principe être couverte par la publicité qui y figure.

c) Afin de familiariser progressivement le public avec le nouveau matériel en trafic intérieur, deux campagnes menées au moyen de grandes affiches (20 à 40 m²) sur l'ensemble du territoire en mars-avril et juillet-août 1983, ont déjà attiré l'attention sur sa nouvelle présentation. Pour mieux faire ressortir la nouvelle offre IC-IR, cette campagne se poursuivra en 1984 par deux campagnes spécifiques :

- en mai-juin;
- en septembre-octobre.

Compte tenu de l'effet recherché, il faut prévoir une dépense supplémentaire de 4 millions de francs en 1984.

d) Ces deux campagnes au moyen de grandes affiches seront appuyées par des campagnes S.N.C.B.-S.N.C.V. dans la presse écrite (à ne pas confondre avec le point 1.1) : huit annonces en mai/juin 1984 dans les journaux, et quatre en septembre/octobre 1984 dans les journaux et quatre dans les périodiques.

Dépense escomptée : 25 millions de francs.

e) Une campagne permanente au moyen de petites affiches dans les gares et endroits publics de la S.N.C.V., avec sets d'affiches I.C.-I.R. (quatre types) et une affiche S.N.C.B.-S.N.C.V., sera organisée de mai 1984 à mai 1985.

Dépense escomptée : 1,5 million de francs.

f) La distribution de gadgets, la réalisation gratuite de voyages d'essai ou l'octroi d'autres avantages (tel que consommations gratuites) compléteront les campagnes publicitaires spéciales en vue de l'introduction du nouveau service I.C.-I.R. et ses correspondances.

Dépense escomptée : 2 millions de francs.

3. Commercialisation au niveau du transport régional et local

L'aspect de la commercialisation de la nouvelle offre diffère totalement de la commercialisation dont question ci-dessus. En effet, chaque cas doit être traité séparément, en collaboration avec la S.N.C.V., afin de valoriser au maximum les solutions régionales et locales.

A cet effet sont prévues des actions de trois types :

3.1. Information du public via la presse locale

Sur la base des solutions appliquées sur place, le public sera informé via la presse locale « toutes boîtes » (quatre

Die folders worden eveneens ter beschikking gesteld in de kantoren van de N.M.V.B., de postkantoren, de banken en andere openbare gelegenheden die zich daartoe lenen.

De uitgave in verband met die folder moet in beginsel gedekt worden door de reclame die erin is opgenomen.

c) Ten einde het publiek geleidelijk vertrouwd te maken met het nieuw materieel in binnenverkeer, hebben twee campagnes met grote affiches (20 tot 40 m²) over het ganze grondgebied, gevoerd in maart-april en juli-augustus 1983, reeds de aandacht gevestigd op de nieuwe voorstelling ervan. Om het nieuwe aanbod IC-IR nog beter te doen uitkomen, wordt die actie in 1984 ontwikkeld met twee specifieke campagnes :

- in mei-juni;
- in september-oktober.

Wegens de nagestreefde impact moet er een bijkomende uitgave van 4 miljoen frank in 1984 voorzien worden.

d) Die twee campagnes met grote affiches worden gesteund met N.M.B.S.-N.M.V.B.-campagnes in de geschreven pers (niet te verwarren met punt 1.1) : acht advertenties in mei/juni 1984 in de dagbladen, vier advertenties in september/oktober 1984 in de dagbladen en vier in de tijdschriften.

Te verwachten uitgave : 25 miljoen frank.

e) Een permanente campagne met kleine affiches in de stations en de openbare plaatsen van de N.M.V.B., met sets van I.C.-I.R.-affiches (vier types) en een N.M.B.S.-N.M.V.B.-affiche wordt georganiseerd van mei 1984 tot mei 1985.

Te verwachten uitgave : 1,5 miljoen frank.

f) De uitdeling van gadgets, de kosteloze toekenning van proefreizen of andere voordelen (zoals een kosteloze consumptie) vullen de speciale reclameacties voor het invoeren van de nieuwe dienst I.C.-I.R. en zijn aansluitingen aan.

Te verwachten uitgave : 2 miljoen frank.

3. Commercialisering op het niveau van het regionaal en het plaatselijk vervoer

Dat aspect van de commercialisering van het nieuwe aanbod ziet er heel anders uit dan de commercialisering waarvan hierboven sprake is. Inderdaad, het is nodig geval per geval te behandelen, en dit in samenwerking met de N.M.V.B., om aldus de regionaal en plaatselijk gevonden oplossingen zoveel mogelijk te valoriseren.

Daartoe worden acties van drie types gepland :

3.1. Inlichtingen voor het publiek via de plaatselijke pers

Op grond van de ter plaatse toegepaste oplossingen wordt het publiek ingelicht langs de plaatselijke pers « alle brie-

annonces en page 1) sur les possibilités de déplacement offertes par la S.N.C.B. et la S.N.C.V. (correspondances, proximité d'une gare I.C.-I.R., parking, itinéraires d'autobus, ...).

Dépense escomptée : 6 millions de francs.

3.2. *Information statique du public*

Aussi bien dans les installations de la S.N.C.B. que dans celles de la S.N.C.V., les informations visées au 3.1 seront l'objet d'affiches apposées sur des panneaux conçus en commun. Dans les gares où le service ferroviaire sera supprimé, l'information s'effectuera deux semaines avant et deux semaines après l'introduction de la nouvelle organisation.

Dépense escomptée : 1 million de francs.

3.3. *Information de l'opinion publique locale*

Durant la période d'avril à octobre 1984, les agents commerciaux locaux ou leurs délégués organiseront, avec le concours des services régionaux et locaux de la S.N.C.V., des réunions d'information à la demande des milieux locaux.

En principe, il ne faut pas prévoir de dépenses spéciales pour cette action.

Evaluation de la dépense totale

Au vu de ce qui précède et à l'exception des actions dont question au point 2.4, il y a lieu de prévoir pour l'introduction commerciale de la nouvelle offre un budget total de près de 81,6 millions, répartis comme suit :

S.N.C.B. : 63,8 millions de francs;

S.N.C.V. : 14,8 millions de francs.

En outre, pour mener à bien les opérations envisagées, il faut procéder à l'extension provisoire de l'effectif du service publicitaire de la S.N.C.B. de trois unités, pour la durée d'un an, ce qui représente une dépense totale de près de 3 millions de francs.

Contrôle de l'appréciation de la nouvelle offre

Pour obtenir une évaluation fondée de l'accueil réservé par l'opinion publique et par la clientèle à la qualité de la nouvelle offre et l'efficacité des actions de commercialisation décrites ci-dessus, il est indispensable d'effectuer une enquête approfondie.

Cette enquête devra être confiée à une entreprise privée, et portée sur un échantillon très large, le profil du sondage étant pendant déterminé par la S.N.C.B. et la S.N.C.V.

L'enquête s'effectuera en décembre 1984; les résultats seront connus au printemps 1985. Il seront rendus publics et

venbussen » (vier advertenties van één bladzijde), over de verplaatsingsmogelijkheden die door de N.M.B.S. en de N.M.V.B. samen geboden worden (aansluitingen, nabijheid van een I.C.-I.R.-station, parkeerplaatsen, autobusreiswegen, ...).

Te verwachten uitgave : 6 miljoen frank.

3.2. *Statische informatie van het publiek*

Zowel in de N.M.B.S.- als in de N.M.V.B.-inrichtingen zijn de in 3.1 vermelde gegevens het voorwerp van affiches, aangebracht op gemeenschappelijk ontworpen borden. In de stations waar de treindienst wordt afgeschaft duurt die informatie twee weken voor en twee weken na de invoering van de nieuwe organisatie.

Te verwachten uitgave : 1 miljoen frank.

3.3. *Inlichting van de plaatselijke publieke opinie*

Gedurende de periode van april tot oktober 1984 organiseren de plaatselijke handelsvertegenwoordigers of hun afgevaardigden, in samenwerking met de regionale of plaatselijke diensten van de N.M.V.B., op verzoek van de plaatselijke middens, vergaderingen waar uitleg wordt gegeven.

In beginsel moet er voor die actie geen speciale uitgave in uitzicht worden gesteld.

Raming van de totale uitgave

Gelet op wat voorafgaat en met uitzondering van de acties waarvan sprake in punt 2.4, moet er voor de commerciële invoering van het nieuwe aanbod een totaal budget van circa 81,6 miljoen voorzien worden, verdeeld als volgt :

N.M.B.S. : 63,8 miljoen frank;

N.M.V.B. : 14,8 miljoen frank.

Bovendien, om de geplande operaties tot een goed einde te brengen, is er een tijdelijke uitbreiding met drie bedienden nodig bij de reclameafdeling van de N.M.B.S., voor de duur van één jaar, wat een totale uitgave van circa 3 miljoen frank vertegenwoordigt.

Controle van de beoordeling van het nieuwe aanbod

Om een gegronde evaluatie te krijgen van het onthaal door de publieke opinie en door de clientèle betreffende de kwaliteit van het nieuwe aanbod en de doeltreffendheid van de hierboven beschreven commercialiseringsacties, is het onontbeerlijk een grondige enquête te doen.

Die enquête zal moeten uitgevoerd worden met een zeer ruime opiniepeiling, op te dragen aan een particuliere onderneming, waarbij het profiel van de peiling evenwel door de N.M.B.S. en de N.M.V.B. moet bepaald worden.

De enquête zal in december 1984 plaatshebben; de resultaten ervan zullen bekend zijn in de lente van 1985. Ze

exploités par les services concernés de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V. en vue de déterminer les modifications éventuelles à apporter ultérieurement au plan de transports et de commercialisation.

Une proposition en vue de la réalisation de cette enquête sera soumise en temps opportun au conseil d'administration.

zullen openbaar gemaakt worden en door de betrokken diensten van de N.M.B.S. en de N.M.V.B. worden gebruikt om eventueel de wijzigingen te bepalen die later aan het vervoers- en commercialiseringsplan zullen dienen aangebracht te worden.

Een voorstel voor de uitvoering van die enquête zal te gepasten tijd aan de raad van beheer voorgelegd worden.