

**SENAT DE BELGIQUE**

SESSION DE 1975-1976

4 DECEMBRE 1975

**Projet de loi contenant le budget du Ministère des Communications de l'année budgétaire 1976**

**RAPPORT**

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION  
DES COMMUNICATIONS  
ET DES P.T.T.  
PAR M. KEVERS

## TABLE DES MATIERES

	Pages
Exposé du Ministre des Communications . . . . .	3
Discussion générale :	
I. La politique internationale des transports . . . . .	51
II. La politique nationale des transports - Aperçu des différents secteurs . . . . .	51
A. La Société nationale des Chemins de fer belges . . . . .	51
B. Transports urbains et régionaux . . . . .	59
C. Transports par route et sécurité routière . . . . .	63
D. Aéronautique . . . . .	68
E. Politique portuaire, navigation intérieure et navigation maritime . . . . .	71

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. Claes, président; Blancquaert, Boey, Bogaerts, Bossicart, Cuvellier F., Daems, Demuyter, Mme D'Hondt-Van Opendenbosch, MM. Gerits, Guillaume, Hanin, Lacroix, Neuray, Ramaekers, Schugens, Vanackere, Van Canneyt, Vanderborgh, Vangronsveld, Vernimmen et Kevers, rapporteur.

R. A 10298

Voir :

Document du Sénat :

5-XIV (1975-1976) : N° 1 : Budget.

**BELGISCHE SENAAAT**

ZITTING 1975-1976

4 DECEMBER 1975

**Ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1976**

**VERSLAG**

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET  
VERKEERSWEZEN  
EN DE P.T.T. UITGEBRACHT  
DOOR DE HEER KEVERS

## INHOUDSTAFEL

	Bladz.
Uiteenzetting van de Minister van Verkeerswezen . . . . .	3
Algemene bespreking :	
I. De internationale vervoerpolitiek . . . . .	51
II. Nationaal vervoerbeleid - Overzicht van de verschillende sectoren . . . . .	51
A. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen . . . . .	51
B. Stedelijk vervoer en streekvervoer . . . . .	59
C. Wegvervoer en verkeersveiligheid . . . . .	63
D. Luchtvaart . . . . .	68
E. Havenbeleid, binnenvaart en zeevaart . . . . .	71

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Claes, voorzitter; Blancquaert, Boey, Bogaerts, Bossicart, Cuvellier F., Daems, Demuyter, Mevr. D'Hondt-Van Opendenbosch, de heren Gerits, Guillaume, Hanin, Lacroix, Neuray, Ramaekers, Schugens, Vanackere, Van Canneyt, Vanderborgh, Vangronsveld, Vernimmen en Kevers, verslaggever.

R. A 10298

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

5-XIV (1975-1976) : N° 1 : Begroting.

	Pages		Bladz.
	—		—
Discussion des articles . . . . .	74	Artikelsgewijze bespreking . . . . .	74
Erratum . . . . .	78	Erratum . . . . .	78
Annexe 1 Exécution de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable . . . . .	79	Bijlage 1 Uitvoering van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg . . . . .	79
Annexe 2 Voitures et voitures mixtes mises en circulation . . . . .	80	Bijlage 2 Ingeschreven personenauto's en auto's voor dubbel gebruik . . . . .	80
Annexe 3 Préparation d'un nouveau code de la route . . . . .	81	Bijlage 3 Voorbereiding van een nieuw verkeersreglement . . . . .	81

## EXPOSE DU MINISTRE

I. LA POLITIQUE INTERNATIONALE  
DES TRANSPORTS

## A. Les Communautés européennes

Si l'année dernière l'avenir de la politique européenne des transports a été décrite sombremenent, on peut cependant faire état aujourd'hui de certaines éclaircies.

La balance des activités et surtout des résultats acquis peut être à nouveau considérée comme positive. Néanmoins d'importantes questions restent en suspens comme les poids et dimensions, les taxes sur les véhicules utilitaires et l'organisation du marché des transports.

Les mois écoulés ont cependant démontré que la volonté politique des Neuf ne manque pas en vue d'aboutir à certains résultats, de sorte qu'un certain optimisme peut également être affiché pour ces problèmes.

Lors du Conseil de décembre 1974 le transport combiné rail/route a été libéralisé et un nouveau pas a été fait en vue de l'assainissement des chemins de fer.

Le Conseil des Ministres des C.E. du 15 octobre 1975 a, en outre, été très positif pour notre pays. La Belgique, qui a porté les problèmes de la navigation au niveau européen, a obtenu le soutien nécessaire des Etats membres afin de faire aboutir les discussions avec la batellerie.

Dans le domaine du transport routier le Conseil de décembre 1974 s'est limité à la prorogation d'un an des règlements existants, en ce qui concerne les tarifs de transport routier et le contingentement communautaire. Les trois nouveaux Etats membres ont, en outre, été dispensés de l'instauration de ces tarifs, en attendant une solution définitive dans le cadre de l'organisation du marché des transports.

Simultanément avec la prorogation du règlement relatif au contingent communautaire, les quotas attribués ont également été augmentés de 20 p.c. Ainsi la Belgique a obtenu 265 des 2 363 autorisations.

Le résultat le plus important en matière de transport routier a été obtenu par la directive concernant la libéralisation du transport rail/route. Par cette directive du 17 février 1975, durant une période d'essai de trois ans, qui a commencé le 1<sup>er</sup> octobre de cette année, le transport de marchandises par route entre les Etats membres, utilisant le chemin de fer entre les gares de chargement et de déchargement les plus appropriées, sera entièrement libéralisé.

Le 15 octobre dernier, le Conseil a, en outre, approuvé un mandat donnant autorisation à la Communauté d'entreprendre des négociations avec les Etats non membres de la C.E., qui sont membres de la C.E.M.T., pour étendre la réglementation C.E.E. actuelle en matière de transports internationaux de voyageurs par route effectués par autocars et autobus, sous forme de services occasionnels, à tout le territoire de la C.E.M.T.

## UITEENZETTING VAN DE MINISTER

## I. DE INTERNATIONALE VERVOERPOLITIEK

## A. De Europese Gemeenschappen

Zo vorig jaar de toekomst van de Europese vervoerpolitiek nogal somber werd geschetst, kan men thans van een zekere opklaring gewag maken.

De balans van de werkzaamheden en vooral van de bereikte resultaten kan terug als positief worden bestempeld. Niettemin blijven nog belangrijke vraagstukken zoals de maten en gewichten, de taksen op bedrijfsvoertuigen en de organisatie van de vervoermarkt onopgelost.

De voorbije maanden hebben echter aangetoond dat de politieke wil om tot resultaten te komen bij de Negen niet ontbreekt, waardoor ook voor deze problemen een zeker optimisme aan de dag mag worden gelegd.

Tijdens de Raad van december 1974 werd het gekombineerd rail/wegvervoer vrijgemaakt en werd een nieuwe stap gezet op de weg naar de sanering van de spoorwegen.

De laatste E.G.-Ministerraad van 15 oktober 1975 was bovendien zeer positief voor ons land. België, dat de problemen van de binnenvaart op de Europese tafel had gebracht, heeft immers de nodige Europese steun verkregen om de onderhandelingen met de schipperij tot een goed einde te brengen.

Op het gebied van het wegvervoer, heeft de Raad zich in december 1974, wat betreft de wegvervoertarieven en het communautair contingent, beperkt tot het verlengen met één jaar van de bestaande verordeningen. De drie nieuwe Lid-Staten werden bovendien vrijgesteld van invoering van tarieven, in afwachting van een definitieve regeling in het kader van de organisatie van de vervoermarkt.

Samen met de verlenging van de verordening betreffende het communautair contingent werden eveneens de toegekende quota met 20 pct. verhoogd. Zo bekwam België 265 van de 2 363 vergunningen.

Als belangrijkste resultaat inzake wegvervoer moet de richtlijn betreffende de vrijmaking van het rail/wegvervoer worden vermeld. Door de richtlijn van 17 februari 1975 wordt tijdens een proefperiode van drie jaar, ingaand op 1 oktober van dit jaar, het goederenvervoer op de weg tussen de Lid-Staten, dat gebruik maakt van de spoorweg tussen de meest geschikte stations van inlading en van uitlading volledig geliberaliseerd.

Op 15 oktober laatstleden heeft de Raad bovendien een mandaat goedgekeurd om de Gemeenschap toe te laten onderhandelingen aan te knopen met de niet-E.E.G.-landen, leden van de E.C.M.T. om de bestaande E.E.G.-reglementering inzake het ongeregeld internationaal personenvervoer met autobussen en autocars uit te breiden tot het gehele grondgebied van de E.C.M.T.

Dans le domaine du transport par rail un accord a pu être atteint en décembre sur le contenu d'une décision visant l'assainissement de la situation financière des sociétés de chemins de fer. Cette décision, qui a été formellement adoptée le 20 mai 1975, permettra — ainsi que les règlements relatifs à la normalisation des comptes des entreprises de chemins de fer, aux aides et aux obligations de services publics — d'atteindre l'autonomie financière des entreprises de chemins de fer tel que cela a déjà été préconisé en 1965.

Les problèmes de la navigation intérieure ont, comme mention en a été faite ci-dessus, été portés à la connaissance du Conseil lors de sa session du 15 octobre 1975. Le Conseil s'est engagé à donner son accord le plus rapidement possible à une directive relative à la reconnaissance mutuelle des certificats de navigabilité pour la navigation intérieure. Ensuite une étude sera entamée concernant un certificat européen de navigabilité uniforme sur base de normes techniques élaborées par la Commission économique pour l'Europe de Genève.

Entretemps, la Commission des C.E. a introduit auprès du Conseil une proposition en la matière et une première discussion a eu lieu à ce propos au sein du Conseil.

En outre, la Belgique a obtenu l'approbation du Conseil pour l'introduction de tarifs-planchers et du tour de rôle sur base obligatoire vers la France et sur base volontaire pour les relations avec les Pays-Bas.

Lors de l'adoption de ces dispositions, le Conseil visait surtout à aider la Belgique en vue de résoudre les difficultés internes avec lesquelles elle s'est trouvée confrontée en matière de navigation intérieure.

Egalement dans le domaine de la navigation intérieure le Conseil de décembre 1974 a apporté quelques modifications au mandat de négociation de la Commission pour l'élaboration d'un accord avec la Suisse en matière d'immobilisation temporaire pour la navigation intérieure.

De ce fait, un progrès considérable a pu être réalisé dans les négociations avec la Suisse. Un accord pourra vraisemblablement être signé en 1976.

Outre ces résultats concrets, il y a lieu de préciser que le Conseil a eu un large échange de vues sur la future politique commune des transports, compte tenu des avis de l'Assemblée et du Comité économique et social.

Lors de ce débat, la Belgique pour sa part a souligné que le système de transport communautaire à réaliser doit veiller à un équilibre permanent entre l'offre et la demande sur le marché des transports, allant de pair avec une harmonisation des conditions de travail et de concurrence, l'imputation des coûts d'infrastructures et l'uniformisation technique.

Un tel système doit englober les garanties qui permettent aux entreprises de transport d'acquiescer un revenu équitable et aux travailleurs de bénéficier au maximum du progrès social.

Op het gebied van het spoorvervoer kon in december een akkoord worden bereikt over de inhoud van een beschikking inzake de sanering van de financiële toestand van de spoorwegmaatschappijen. Deze beschikking die formeel werd aangenomen op 20 mei 1975 zal samen met de verordening betreffende de normalisatie der spoorwegrekeningen, de steunmaatregelen en deze inzake de openbare dienstverplichtingen, bijdragen tot het bereiken van de financiële autonomie van de spoorwegondernemingen, zoals die reeds in 1965 werd vooropgesteld.

De binnenvaartproblemen werden, zoals hiervoor reeds aangehaald, door België ter sprake gebracht tijdens de Raad van 15 oktober 1975. De Raad heeft er zich toe verbonden zo vlug mogelijk zijn goedkeuring te hechten aan een richtlijn betreffende de wederzijdse erkenning van de scheepattesten voor binnenschepen, waarna een aanvang zal worden gemaakt met de studie van een uniform Europees bewijs van deugdelijkheid op basis van de technische normen uitgewerkt door de Economische Commissie voor Europa te Genève.

Ondertussen heeft de E.G.-Commissie een voorstel hieromtrent bij de Raad ingediend en werd reeds een eerste bespreking in de schoot van de Raad hieraan gewijd.

Bovendien heeft België de goedkeuring van de Raad verkregen voor het invoeren van bodemtarieven en een beurtrol op verplichte basis naar Frankrijk en op een vrijwillige basis op de relaties met Nederland.

Bij het aannemen van deze bepalingen lag het vooral in de bedoeling van de Raad België te helpen bij het oplossen van de interne moeilijkheden waarmee het in de binnenvaart te kampen heeft.

Ook met betrekking tot de binnenvaart heeft de Raad van december 1974 enkele wijzigingen aangebracht aan het onderhandelingsmandaat van de Commissie voor het tot stand brengen van een akkoord met Zwitserland inzake een oplegging voor de binnenvaart.

Hierdoor kon een belangrijke vooruitgang worden geboekt in de onderhandelingen met Zwitserland. Een akkoord zal naar alle waarschijnlijkheid in 1976 ondertekend kunnen worden.

Naast deze konkrete resultaten moet nog worden vermeld dat de Raad een zeer uitgebreide gedachtenwisseling heeft gehad over het toekomstig gemeenschappelijk vervoerbeleid, rekening houdend met de adviezen van het Europees Parlement en het Economisch en Sociaal Comité.

Tijdens dit debat heeft België van zijn kant onder meer benadrukt dat het te realiseren communautair vervoerstelsel over een permanent evenwicht tussen vraag en aanbod op de vervoermarkt moet waken, samen met de harmonisatie van de arbeids- en mededingingsvoorwaarden, de toerekening van de infrastructuurkosten en de technische uniformisatie.

Een dergelijk systeem moet in zich de waarborgen omvatten om de vervoerondernemingen een billijk inkomen te laten verwerven en de arbeidsnemers maximaal de sociale vooruitgang te laten genieten.

En outre, la Belgique s'est également prononcée pour des tarifs obligatoires tant pour le transport routier que pour la voie navigable et a insisté pour une préparation d'une politique communautaire dans le domaine aérien, maritime et portuaire.

Bien que d'importantes divergences de vues ont pu être constatées entre les Etats membres, la présidence italienne a présenté un programme prioritaire en cinq points, sur lesquels le Conseil devra se prononcer en décembre.

Ce programme vise :

— un assouplissement de la réglementation sociale pour le transport routier, entre autres la suppression des 450 km, une rapide ratification commune de l'A.E.T.R. et l'approbation d'une série de nouvelles mesures sociales pour les transports routiers;

— un rapprochement des points de vue en matière de taxes sur les véhicules utilitaires;

— un nouveau compromis en matière de poids et dimensions pour les véhicules utilitaires;

— une prorogation du règlement relatif au contingent communautaire pour le transport international de marchandises par route;

— une prorogation du système tarifaire actuel pour le transport international de marchandises par route.

La Belgique a d'ores et déjà exprimé l'espoir qu'en décembre des compromis puissent être trouvés pour ces cinq points. Ceci constituerait indubitablement une étape dans l'harmonisation des conditions de concurrence entre les Etats membres qui, à son tour, pourrait engendrer plus facilement de nouveaux progrès en matière de libéralisation.

Afin que la relance de la politique européenne des transports puisse être réalisée en décembre, la volonté politique de tous les Etats membres devra se manifester plus que jamais.

#### B. Benelux

Dans le domaine du Benelux l'attention a porté en particulier sur la problématique portuaire, la politique en matière d'infrastructures et sur l'alignement des mesures tendant à promouvoir la sécurité routière.

En vue de promouvoir une politique portuaire commune, la cinquième Concertation portuaire Benelux a eu lieu à Rotterdam le 22 avril 1975.

Il y a été convenu en particulier qu'à l'occasion du traitement de cette politique, aussi bien les fonctions de transport et de transbordement que celles de l'industrie pourraient entrer en ligne de compte. Ce principe serait également valable dans le cadre des Communautés européennes bien que dans cette enceinte l'attention se porterait en premier lieu sur les fonctions de transport et de transbordement. Le rôle de promoteur des pays du Benelux dans le domaine portuaire sera d'ailleurs poursuivi sans relâche.

Les aperçus des plans belges et néerlandais de développement et d'extensions, mis à jour, ont également été com-

Bovendien heeft België zich nogmaals uitgesproken voor verplichte tarieven zowel in het wegvervoer als in de binnenvaart en aangedrongen op het voorbereiden van een communautair lucht-, zeevaart- en havenbeleid.

Alhoewel belangrijke meningsverschillen tussen de Lid-Staten werden vastgesteld heeft het Italiaanse voorzitterschap een prioritaire vijf-puntenprogramma voorgesteld, waarover de Raad zich in december zal moeten uitspreken.

Dit programma beoogt :

— een versoepeling van de sociale reglementering inzake het wegvervoer, onder andere de afschaffing van de 450 km-grens, een spoedige gezamenlijke ratificatie van het A.E.T.R. en de goedkeuring van een reeks nieuwe sociale maatregelen voor het wegvervoer;

— het nader tot elkaar brengen van de standpunten betreffende de taksen op de bedrijfsvoertuigen;

— een nieuw compromis inzake de maten en gewichten voor de bedrijfsvoertuigen;

— een verlenging van de verordening betreffende het communautair contingent voor het internationaal goederenvervoer over de weg;

— een verlenging van het bestaande tariefstelsel voor het internationaal goederenvervoer over de weg.

België heeft alvast de hoop uitgesproken, dat in december compromissen voor deze vijf punten zouden gevonden worden. Dit zou ongetwijfeld een mijlpaal betekenen in de harmonisatie van de concurrentievoorwaarden tussen de Lid-Staten, waarna nieuwe stappen op het vlak van de liberalisatie gemakkelijker zullen kunnen gezet worden.

Opdat de relance van het Europees vervoerbeleid zich in december zou kunnen voltrekken, zal de politieke wil van alle Lid-Staten zich echter meer dan ooit te voren moeten manifesteren.

#### B. Benelux

In Beneluxverband werd meer in het bijzonder aandacht besteed aan de zeehavenproblematiek, aan het infrastructuurbeleid en aan het afstemmen van de maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid.

Met het oog op het bevorderen van een gemeenschappelijk havenbeleid heeft het vijfde Benelux-Zeehavenoverleg op 22 april 1975 te Rotterdam plaatsgevonden.

Meer in het bijzonder werd er overeengekomen dat bij de behandeling van dit beleid zowel de transport- en de overslagfunctie als de industrie functie aan de orde kunnen komen. Op E.G.-vlak zou dit beginsel ook moeten gelden alhoewel aldaar de aandacht vooralsnog aan de transport- en overslagfunctie zal worden besteed. De promotorrol van de Beneluxlanden zou trouwens onverminderd moeten worden voortgezet.

Voorts worden de bijgewerkte Belgische en Nederlandse overzichten van de plannen tot ontwikkeling en uitbreiding

muniqués. Il a été décidé que dorénavant, lors de l'échange de tels plans, la possibilité sera offerte de poser des questions et de faire des observations. Il s'agit en fait d'un premier pas en direction d'une procédure de consultation et, par conséquent, vers une collaboration plus étroite dans le domaine de la politique portuaire.

Enfin, la Commission administrative des Communications a été chargée de diverses études, notamment en ce qui concerne l'élaboration de comptes d'exploitation standardisés, les mesures de soutien lors de l'implantation d'industries, les moyens d'observations statistiques, la structure des droits portuaires et l'application pratique des procédures suivies en matière de protection de l'environnement.

Lors de la troisième Conférence intergouvernementale Benelux, qui a eu lieu à Bruxelles les 20 et 21 octobre 1975, l'accent, en ce qui concerne le transport, a été mis en particulier sur la politique en matière des infrastructures de transport.

La coordination en ce domaine tend essentiellement à valoriser la situation des pays du Benelux du point de vue économique, notamment en ce qui concerne les échanges intra-Benelux et les importants trafics avec les pays de la C.E.E. La coordination de cette politique devra englober, non seulement les éléments techniques, mais également les éléments socio-économiques, ainsi que les aspects de l'environnement et de l'aménagement du territoire.

En vue d'établir les principes nécessaires à une politique efficace en la matière, on étudiera le développement à moyen terme des transports intra-Benelux de personnes et de marchandises, répartis sur les différents modes de transports.

Indépendamment de la contribution à stimuler la coopération internationale dans le domaine des lignes de chemins de fer très rapides, il sera étudié les possibilités de créer de nouvelles liaisons ferroviaires ou d'améliorer les liaisons existantes. A cet égard, l'attention se portera notamment sur les liaisons Amsterdam-Bruxelles-Luxembourg, Maastricht-Liège-Luxembourg, Anvers-Eindhoven-Ruhr et Rotterdam-Eindhoven-Ruhr.

En ce qui concerne les aéroports, il sera attaché un très grand intérêt à la coordination Benelux des infrastructures aéronautiques. Dans cette perspective, une attention particulière des implications en la matière sera observée au cours des discussions des Ministres intéressés dans le domaine des infrastructures.

Dès le début de la crise de l'énergie, les Gouvernements du Benelux ont entrepris diverses tentatives pour alléger leurs politiques en matière de circulation routière afin de promouvoir en particulier la sécurité routière. Il s'est avéré qu'une harmonisation des vitesses maximales n'était pas possible. Une harmonisation a par contre pu aboutir en ce qui concerne les ceintures de sécurité dont le port est rendu obligatoire dans les trois pays depuis le 1<sup>er</sup> juin 1975. Les conditions d'application sont également entièrement les mêmes.

van de Beneluxzeehavens medegedeeld. Besloten werd dat, bij de uitwisseling van dergelijke plannen, voortaan de gelegenheid zal worden geboden vragen te stellen en opmerkingen te maken over de verstrekte informatie. In feite komt dit neer op een eerste stap naar een consultatieprocedure en bijgevolg naar een nauwere Benelux-samenwerking op het gebied van het zeehavenbeleid.

Eindelijk werd de ambtelijke Commissie voor het Verkeer met diverse studies belast o.m. inzake een gestandaardiseerde exploitatierekening, de steunmaatregelen bij industrievestiging, de middelen tot statistische waarneming, de structuur van de havenrechten en de praktische toepassing van de procedures inzake milieuverontreiniging.

Op de derde Benelux-Regeringsconferentie, die op 20 en 21 oktober 1975 te Brussel plaats heeft gevonden, werd inzake vervoer in het bijzonder het accent gelegd op het verkeersinfrastructuurbeleid.

De voornaamste doelstelling in dit opzicht houdt de valorisatie in van de verkeerseconomische ligging van de drie landen, in het bijzonder met betrekking tot het intra-Benelux-verkeer en de belangrijke verkeersstromen met de E.G.-landen. Bij de coördinatie van dit beleid zullen niet alleen de verkeerstechnische, maar ook de sociaal-economische, de milieu- en de ruimtelijke ordeningsaspecten betrokken moeten worden.

Met het oog op het uitwerken van de nodige uitgangspunten voor een doelmatig beleid ter zake, zal een onderzoek worden ingesteld naar de verwachte ontwikkeling van het intra-Benelux-verkeer op middellange termijn van personen en goederen en de spreiding hiervan over de verschillende verkeersdragers.

Afgezien van de gezamenlijk stimulans tot internationale samenwerking op het gebied van de spoorwegen met hoge snelheid, zal een onderzoek worden ingesteld naar de mogelijkheden van nieuwe en naar de verbetering van bestaande spoorwegverbindingen. Hierbij zal met name aandacht worden besteed aan de verbindingen Amsterdam-Brussel-Luxembourg, Maastricht-Luik-Luxembourg, Antwerpen-Eindhoven-Ruhr en Rotterdam-Eindhoven-Ruhr.

Inzake luchthavens zal in de toekomst groot belang worden gehecht aan een Benelux-coördinatie van de luchtvaartinfrastructuur. In dit perspectief zullen de betrokken ministers bij de gesprekken over de verkeersinfrastructuur aan de implicaties hiervan bijzondere aandacht besteden.

Sedert het begin van de energiekrisis hebben de Benelux-Regeringen diverse pogingen ondernomen om hun beleid inzake wegverkeer meer op elkaar af te stemmen ten einde met name de verkeersveiligheid te bevorderen. Harmonisatie van de maximumsnelheden is niet mogelijk gebleken. Wel is harmonisatie bereikt inzake de veiligheidsgordels, waarvan het dragen in de drie landen met ingang van 1 juni 1975 verplicht werd gesteld. Ook de toepassingsvoorwaarden zijn volkomen gelijk.

### C. Conférence européenne des Ministres des Transports

En matière de politique générale des transports, des éléments nouveaux auront une incidence de plus en plus marquée.

Il s'agit principalement des problèmes relatifs à la protection de l'environnement, à la sécurité et à la qualité de la vie, aux ressources énergétiques et à l'aménagement du territoire, sans oublier les aspects sociaux.

Il convient qu'une plus grande coordination se fasse avec les autres instances internationales, telles que la C.E.E. et l'O.C.D.E., en ce qui concerne l'étude de ces problèmes. Cependant, en matière d'énergie, la C.E.M.T. devra jouer son propre rôle.

Deux Conseils des Ministres se sont réunis, l'un en décembre 1974 et l'autre en juin 1975, pour examiner les différents problèmes inhérents aux divers modes de transport et principalement la sécurité routière et la promotion des transports en commun.

Dans le domaine des chemins de fer, les obligations de service public et la situation financière des différents réseaux restent la grande préoccupation des responsables.

Un problème nouveau est actuellement à l'étude et concerne les conséquences de l'établissement de systèmes différents d'heure légale dans les divers Etats, compte tenu des problèmes qui en résultent sur le plan des aménagements des horaires, de la date à laquelle on devrait procéder au changement de ces horaires et de la période à envisager.

Dans le domaine du transport routier, de nombreuses questions relatives au transport ont été approfondies et notamment un projet de résolution relatif au système de transroulage de remorques et de semi-remorques non accompagnées.

Par ailleurs, les études concernant le ferroutage, la nationalité des véhicules couplés et les entraves qui affectent les transports routiers internationaux au passage des frontières ont été poursuivies.

En ce qui concerne la sécurité de la circulation routière, la campagne internationale lancée l'année précédente en faveur du port de la ceinture de sécurité semble avoir porté ses fruits, sur base des dernières données statistiques fournies.

De plus, la crise énergétique aidant, de nombreux pays de la C.E.M.T. ont instauré des limitations de vitesse qui, couplées à la mesure précédente, semblent enrayer définitivement la hausse vertigineuse des accidents de la route. Dans de nombreux pays une baisse réelle des accidents mortels et avec lésions corporelles a pu même être enregistrée. Cependant, une harmonisation des législations en vigueur doit être envisagée dans les meilleurs délais pour donner une portée réellement européenne à ces mesures et surtout pour les véhicules lourds.

Par ailleurs, le Conseil s'est penché sur les problèmes du transport des enfants en bas âge sur les sièges arrière des véhicules automobiles, ainsi que sur l'enseignement de la sécurité routière dans les écoles.

### C. Europese Conferentie van de Ministers van Transport

Een aantal nieuwe tendenzen zullen hoe langer hoe meer hun stempel drukken op het algemeen vervoerbeleid.

Inderdaad, problemen van milieubescherming en milieubeheer, ruimtelijke ordening en planning van de energiebronnen treden meer op de voorgrond.

Voor de studie van deze problemen is een nog intensere internationale aanpak vereist met name in het kader van de E.E.G. of de O.E.S.O. Daarenboven is op het vlak van energievoorziening van de E.C.M.T. een specifieke taak weggelegd.

Reeds twee Ministerraden zetelden, de eerste in december 1974, de tweede in juni 1975, met als voorwerp de studie van de uiteenlopende problemen die de verschillende vervoertakken met zich brengen maar voornamelijk aspecten van wegveiligheid en bevordering van het gemeenschappelijk vervoer.

Inzake de spoorwegen blijven de openbare dienstverplichtingen en de financiële toestand der netten een hoofdbezorgenis voor de verantwoordelijke instanties.

De gevolgen van het instellen van verschillende officiële uren in de Lid-Staten is een nieuw studie-object; hierdoor zouden moeilijkheden kunnen ontstaan bij het opstellen van uurroosters, de datum van invoegetreiding en de vooropgestelde duur.

Op het gebied van het wegvervoer werden een aantal problemen uitgediept zoals onder meer het opstellen van een ontwerp-resolutie over het multimodale vervoer met niet-begeleide aanhangwagens en opleggers.

Bovendien werden de studies voortgezet over het weg/spoorvervoer, de nationaliteit van gekoppelde voertuigen en de belemmeringen voor het wegvervoer veroorzaakt door de grensovergangen.

Op het vlak van de wegveiligheid schijnt de internationale campagne die vorig jaar werd gestart met als doel de promotie van de veiligheidsgordel, haar vruchten te hebben afgeworpen; dit wordt bevestigd door de recente statistieken ter zake.

Bovendien hebben vele landen snelheidsbeperkingen ingevoerd — de energiekrisis mag dit eventueel bevorderd hebben — hetgeen tezamen met de eerstgenoemde maatregel een halt schijnt te hebben toegeroepen aan de zo hoge ongevallencijfers. In vele landen heeft men zelfs een daling kunnen vaststellen van de verkeersslachtoffers zowel doden als gewonden. Nochtans dient men deze reglementering in de kortst mogelijke tijd te harmoniseren, vooral daar waar het gaat om de zware voertuigen.

Ook boog de Raad zich over het probleem van de jonge kinderen op de achterbank van de personenwagen, evenals over het schoolonderwijs over de wegveiligheid.

Enfin, les travaux futurs devront être consacrés au problème de l'alcoolémie au volant et des accidents nocturnes, car la moitié des accidents interviennent à ce titre.

Dans le secteur des transports urbains, la C.E.M.T. continue ses études sur les structures tarifaires et la prévention des fraudes, ainsi que sur l'influence des infrastructures existantes sur le développement des transports dans les villes.

En ce qui concerne les transports guidés à grande vitesse une vue d'ensemble de l'évolution technique a été présentée.

Conjointement à toutes ces activités la C.E.M.T. poursuit un programme de recherche économique dont certains aspects ont été traités lors du symposium de Madrid, qui était consacré aux transports et à la situation économique nouvelle (la récession).

Les travaux futurs de la C.E.M.T. devront s'orienter plus spécialement vers :

- l'incidence de la structure et de l'étendue du développement urbain sur le choix des modes de transport : le cas des villes de moyenne importance;
- les problèmes économiques des pointes de trafic;
- la valeur du temps;
- la distribution et le ramassage des marchandises en milieu urbain;
- la méthodologie de l'analyse et de la prévision de la demande des transports de voyageurs en milieu urbain.

## II. LA POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS. APERÇU DES DIFFÉRENTS SECTEURS

### A. Société nationale des Chemins de Fer belges

#### I. Analyse du trafic ferroviaire en 1975

L'analyse du trafic de l'année 1975 porte sur les neuf premiers mois par comparaison avec la période correspondante de 1974.

En 1974, le trafic avait atteint son niveau le plus élevé depuis l'existence des chemins de fer belges : 17 425 millions d'unités dont 8 279 millions de voyageurs/km et 9 146 millions de tonnes/km.

Le trafic voyageurs a progressé légèrement en 1975 : les voyageurs/km ont augmenté de 0,3 p.c. et les produits tarifaires de 4,9 p.c. Le trafic avec billets accuse une hausse de 7,2 p.c. tandis que celui des abonnements de toutes catégories a diminué de 0,4 p.c.

Le trafic marchandises par contre a enregistré une régression considérable : les charges complètes ont diminué de 25,2 p.c. (tonnes/km) et les envois de détail de 14,2 p.c. (tonnes).

Tenslotte zouden de werkzaamheden in de toekomst zich moeten toespitsen op het alcoholisme achter het stuur en de ongevallen bij nacht, daar deze de helft van de ongevallen uitmaken.

In de sektor van het stedelijk vervoer zet de E.C.M.T. zijn werkzaamheden verder omtrent de tariefstructuur, fraudepreventie en de invloed van de bestaande infrastructuur op de ontwikkeling van het verkeer in de steden.

Er werd een algemeen overzicht opgesteld van de technische ontwikkelingen op het gebied van het geleide vervoer tegen hoge snelheden.

Tegelijkertijd zet de E.C.M.T. haar economisch onderzoek verder, zoals dit ook ter sprake kwam op het symposium van Madrid, dat gewijd was aan het vervoer en de nieuwe economische toestand (de recessie).

De E.C.M.T. zou zich in de toekomst vooral moeten richten op :

- de invloed van de structuur, en het ontwikkelingsniveau van het stedelijk vervoer op de keuze van de vervoerwijze : de toestand van de middelgrote steden;
- de economische problemen van de spitsuren;
- de waarde van de faktor tijd;
- de afleveringen en ophalingen van goederen in stedelijke gebieden;
- de methodologie van de analyse en de vooruitzichten van de vraag naar personenvervoer in de stedelijke gebieden.

## II. NATIONAAL VERVOERBELEID. OVERZICHT VAN DE DIVERSE SEKTOREN

### A. Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

#### I. Analyse van het spoorwegverkeer in 1975

De verkeersanalyse voor 1975 heeft betrekking op de eerste negen maanden in vergelijking met de overeenstemmende periode van 1974.

In 1974 had het verkeer zijn hoogste peil bereikt sedert de Belgische Spoorwegen bestaan : 17 425 miljoen eenheden, waarvan 8 279 miljoen reizigers/km en 9 146 miljoen ton/km.

Het reizigersverkeer is in 1975 in zeer lichte mate blijven vooruitgaan : inzake reizigers/km is er een stijging met 0,3 pct. en de tariefopbrengsten zijn met 4,9 pct. verhoogd. Het verkeer met biljetten is met 7,2 pct. toegenomen, terwijl dat van de abonnements van alle categorieën met 0,4 pct. is verminderd.

Het goederenverkeer daarentegen is aanzienlijk achteruitgegaan : voor wagenladingen werd een vermindering met 25,2 pct. (ton/km) en voor stukgoedzendingen met 14,2 pct (ton) vastgesteld.



Cette évolution défavorable, qui est notamment en rapport avec la basse conjoncture économique actuelle, se manifeste dans tous les courants de trafic.

Les reculs les plus sensibles se rapportent au transport de combustibles solides, de minerais, de produits métallurgiques, chimiques et agricoles, ainsi que de marchandises diverses par containers.

## II. Aperçu des investissements prévus au Plan décennal

Le programme décennal 1970-1979 de modernisation de la S.N.C.B. a été revu et complété conformément au plan 1976-1980 que le Gouvernement prépare actuellement, et dans lequel 30 milliards de francs de crédits sont prévus pour les Chemins de fer. Les investissements les plus importants concernent les travaux d'électrification et la desserte des grandes agglomérations.

### A. L'électrification

1. L'électrification de la ligne Liège-Namur est à compléter par celle de la liaison Flémalle-Kinkempois.

D'autre part, l'électrification de la ligne Liège (Guillemins)-Liège (Palais) - Herstal - Liers - Ans, qui constitue une pénétration souterraine urbaine, permettra d'assurer la desserte du centre de la ville, en liaison avec les parties nord et sud de cette agglomération.

Les difficultés inhérentes aux travaux dans les tunnels, ont entraîné certains retards; l'instauration de la traction électrique sur cette ligne est prévue pour mai 1976.

2. Depuis mai 1974, le dernier tronçon à voie unique Lokeren-Oostakker de la ligne Gand-Anvers a été mis à double voie.

Le premier objectif, tendant d'une part à améliorer les relations ferroviaires entre les villes portuaires les plus importantes du pays, et d'autre part, à favoriser l'accès de la main-d'œuvre du pays de Waas à Anvers et Gand, est ainsi atteint.

En même temps, les entraves à la circulation routière que constituent les passages à niveau de Saint-Nicolas, Lokeren et Gentbrugge ont disparu. Le début des travaux pour la suppression des passages à niveau de la ligne 57, à l'entrée de Lokeren, est prévu pour 1976.

3. L'électrification de la ligne 59 sera prolongée par celle de la ligne Gand - Courtrai - Lille. Ainsi, la métropole sera reliée au Nord de la France par des trains directs et rapides, en passant par des villes importantes telles que Saint-Nicolas, Gand et Courtrai.

Ces travaux de modernisation entraîneront la suppression de plusieurs passages à niveau, notamment à Deinze, Waregem et Harelbeke. Les sommes nécessaires pour permettre de continuer ces travaux figurent au budget de 1976. La mise à fruit de la première phase de ceux-ci est prévue pour fin 1979.

4. L'électrification des relations ferroviaires entre Charleroi et Mons est en exécution. Des crédits importants figurent

Die ongunstige evolutie, die inzonderheid verband houdt met de huidige economische laagconjunctuur, komt tot uiting in alle verkeersstromen.

De sterkste achteruitgang komt tot uiting bij het vervoer van vaste brandstoffen, ertsen, metaalprodukten, scheikundige- en landbouwprodukten alsmede van allerlei containergoederen.

## II. Overzicht van de in het tienjarenplan opgenomen investeringen

Het tienjarig modernisatieprogramma 1970-1979 van de N.M.B.S. werd herzien en aangevuld overeenkomstig het plan 1976-1980 dat de Regering thans voorbereidt, en waarin voor de Spoorwegen 30 miljard frank kredieten zijn voorzien. De voornaamste investeringen zullen betrekking hebben op elektrificatiewerken en de bediening van de grote agglomeraties.

### A. Elektrificatie

1. De elektrificatie van de lijn Luik - Namen dient aangevuld met deze van de verbinding Flémalle-Kinkempois.

Verder zal de elektrificatie van de lijn Luik (Guillemins) - Luik (Palais) - Herstal - Liers - Ans (een ondergrondse verbinding welke tot in de stad doordringt) het mogelijk maken het stadscentrum te bedienen, in aansluiting met de noordelijke en zuidelijke delen van de agglomeratie.

Wegens de moeilijkheden verbonden aan de werken in de tunnels werd er enige vertraging geboekt; de invoering van de elektrische tractie op die lijn mag tegen mei 1976 worden verwacht.

2. Sedert mei 1974 werd het laatste enkelsporig baanvak Lokeren-Oostakker van de lijn Gent-Antwerpen op dubbelspoor gebracht.

Het eerste oogmerk, namelijk het verbeteren der spoorwegverbindingen tussen de belangrijkste havensteden van het land enerzijds, en het vergemakkelijken van de aanvoer der arbeidskrachten uit het Land van Waas naar Antwerpen en Gent anderzijds, is aldus bereikt.

Terzelfder tijd zijn de overwegen van Sint-Niklaas, Lokeren en Gentbrugge, die het wegverkeer belemmerden, verdwenen. De aanvang van de werken voor het afschaffen van de overwegen op de lijn 57, bij het binnenrijden van Lokeren, is voor 1976 in het vooruitzicht gesteld.

3. De elektrificatie van lijn 59 zal door die van de lijn Gent-Kortrijk-Rijsel worden verlengd. Hierdoor zal de metropool door snelle rechtstreekse treinen met het noorden van Frankrijk worden verbonden over belangrijke steden zoals Sint-Niklaas, Gent en Kortrijk.

Bij die moderniseringswerken zullen verscheidene overwegen, nl. te Deinze, Waregem en Harelbeke, verdwijnen. On de begroting van 1976 zijn de nodige sommen uitgetrokken om die werken te kunnen voortzetten. De eerste fase van die werken zal volgens de vooruitzichten tegen het einde van 1979 voltooid zijn.

4. De elektrificatie van de spoorwegverbindingen tussen Charleroi en Bergen is aan de gang. Op het budget van 1976

au budget de 1976 et permettront de continuer les travaux sur les tronçons Luttre-Manage-Braine-le-Comte et Manage-La Louvière-Mons. L'achèvement de la réalisation d'une première étape se situera en 1979 par la mise en service de la relation Braine-le-Comte-Luttre qui sera suivie en 1980 par celle de Manage-Mons.

5. Le plan décennal 1970-1979 fait apparaître l'intention de la S.N.C.B. d'étendre à d'autres régions les efforts de modernisation, comparables à ceux qui ont été évoqués ci-dessus.

Dans cet esprit, on a réalisé la liaison ferroviaire entre Ottignies et le campus universitaire de Louvain-la-Neuve, dont la mise en service a eu lieu le 15 septembre 1975.

Par ailleurs, les crédits prévus au budget de 1975 ont permis d'entamer les travaux d'infrastructure du tronçon Hasselt-Genk, dont la continuation est prévue au budget de 1976.

D'autres électrifications sont à l'étude, notamment celle de l'axe Anvers-Hasselt-Visé-Montzen.

Les premiers crédits figurant au budget de 1976 permettront de commencer les travaux sur le tronçon Anvers-Hasselt.

De même a été mise à l'étude l'électrification de la dorsale wallonne Charleroi-Piéton-La Louvière-Mons-Tournai-Mouscron, dont le planning des travaux prévoit la mise en traction électrique à partir de 1981.

#### B. Amélioration de la desserte des grandes agglomérations

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

La S.N.C.B. s'est attelée à cette tâche en construisant une voie supplémentaire entre Schaerbeek et Louvain dont la section Diegem-Zaventem est en service depuis juin 1975, permettant ainsi une amélioration du service voyageurs entre la capitale et Zaventem.

La prolongation de la troisième voie entre Bruxelles-Quartier-Léopold et Watermael jusqu'à Ottignies est actuellement à l'étude. La mise en service du tronçon Groenendaal-Genval prévue pour 1979 rendra possible une meilleure desserte de la région.

2. La future gare commune chemin de fer-métro (halte Mérode) de l'avenue de Tervuren à Etterbeek constituera le troisième point de jonction entre le réseau ferroviaire et les transports urbains (les deux autres étant Bruxelles-Central et Bruxelles-Schuman). La mise en service est prévue pour septembre 1976.

Le succès de la réalisation Bruxelles-Schuman a incité la S.N.C.B. à la doter de deux voies supplémentaires dont la mise en service est prévue pour 1978.

zijn er belangrijke kredieten uitgetrokken waarmee het mogelijk is de werken op de baanvakken Luttre-Manage-'s-Gravenbrakel en Manage-La Louvière-Bergen voort te zetten. De eerste fase zal in 1979 voltrokken worden voor de ingebruikneming van de verbinding 's-Gravenbrakel-Luttre en zal in 1980 gevolgd worden door die van Manage-Bergen.

5. Uit het tienjarenplan 1970-1979 blijkt dat de N.M.B.S. het inzicht heeft ook voor andere streken gelijkaardige inspanningen inzake modernisatie te leveren.

Met die bedoeling heeft men de spoorwegverbinding tussen Ottignies en de universitaire campus van Louvain-la-Neuve tot stand gebracht; de indienststelling had op 15 september 1975 plaats.

Verder hebben de op het budget van 1975 uitgetrokken kredieten het mogelijk gemaakt de infrastructuurwerken van het baanvak Hasselt-Genk aan te vatten; op het budget van 1976 zijn de nodige sommen opgenomen voor het verderzetten van de werken.

Verdere elektrificaties, inzonderheid die van de as Antwerpen-Hasselt-Wezet-Montzen, worden bestudeerd.

De eerste kredieten komen voor op het budget van 1976 en zullen het mogelijk maken de werken op het baanvak Antwerpen-Hasselt te beginnen.

Ook werd de elektrificatie van de Waalse aslijn Charleroi-Piéton-La Louvière-Bergen-Doornik-Moeskroen in studie genomen en volgens de planning van de werken zal de elektrische tractie er vanaf 1981 ingevoerd worden.

#### B. Verbetering van de bediening der grote agglomeraties

1. De capaciteit van de baanvakken Brussel-Leuven-Ottignies, welke ontoereikend is geworden, moet uitgebreid worden ten einde de regelmaat van het reizigersverkeer te behouden en, gedurende de piekuren, een groter aantal treinen in te leggen.

De N.M.B.S. gaat daartoe een bijkomend spoor aanleggen tussen Schaarbeek en Leuven, waarvan het baanvak Diegem-Zaventem reeds sedert juni 1975 in dienst is, wat het reizigersverkeer tussen de hoofdstad en Zaventem heeft verbeterd.

Het verlengen tot Ottignies van het derde spoor tussen Brussel-Leopoldswijk en Watermaal wordt thans bestudeerd. Het in dienst nemen van het baanvak Groenendaal-Genval, in uitzicht gesteld tegen 1979, zal de bediening van de streek merklijk verbeteren.

2. Het toekomstig gemeenschappelijk spoorweg-metrostation (stopplaats Mérode) van de Tervurenlaan te Etterbeek zal het derde verbindingspunt vormen tussen het spoorweginet en het stedelijk vervoer (na Brussel-Centraal en Brussel-Schuman). Volgens de vooruitzichten zal het in september 1976 in gebruik genomen worden.

Het succes van het station Brussel-Schuman heeft de N.M.B.S. ertoe aangezet het met twee bijkomende sporen uit te rusten, waarvan mag verwacht worden dat ze in 1978 zullen in dienst zijn.

En vue d'assurer la promotion des transports en commun dans cette partie de l'agglomération, la S.N.C.B. a décidé l'établissement, en 1976, d'un service voyageurs sur la section Vilvorde-Bruxelles-Quartier-Léopold de la ligne 26, allant de pair avec la création de six nouveaux points d'arrêt, dont les travaux débiteront fin 1975.

Par ailleurs, l'établissement d'une courbe de liaison au croisement des lignes 26 et 36 permettra, dès 1978, d'amener directement à Bruxelles-Quartier-Léopold des trains venant de Louvain et de Liège.

Dans le cadre de l'extension du métro vers l'ouest de Bruxelles, le chemin de fer a élaboré, en collaboration avec le service de Promotion des Transports urbains un programme d'établissement de gares communes de correspondance dans cette zone de Bruxelles. Les travaux d'aménagement de la gare commune de Bruxelles-Ouest débiteront au printemps 1976.

3. L'accroissement de la capacité des lignes aboutissant à la capitale a comme corollaire une extension des possibilités de garage et d'entretien du matériel roulant.

C'est dans cette optique que les faisceaux de garage de Forest-Midi ont été modernisés et étendus.

Des travaux similaires entamés, en 1975, à Schaerbeek seront intensivement poursuivies en 1976, allant de pair avec l'installation d'un poste de lavage automatique des rames à voyageurs dont la mise en service est prévue en 1977.

4. Dans l'agglomération de Charleroi, d'importants travaux ont été exécutés à la suite de la réalisation du ring routier qui émietait sur les installations de la gare de Charleroi-Sud.

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

Cette situation impose la construction d'une troisième et d'une quatrième voie entre Charleroi et Châtelineau. La troisième voie sera mise en service en 1977.

5. Pour ce qui concerne la région anversoise, les trains internationaux s'arrêtent, depuis le 1<sup>er</sup> juin 1975, à Berchem au lieu d'Anvers-Est, ce qui facilite l'acheminement des voyageurs.

L'électrification de la ligne Anvers-Kiel-Boom est tributaire de la construction en cours d'un tunnel sous le canal de Bruxelles et le Rupel, à Boom. Elle permettra de supprimer, dans les zones résidentielles de la métropole, le bruit et la pollution actuellement provoqués par les trains diesel. Le début de la réalisation est prévue pour 1976 avec mise en service en 1980.

### C. Les passages à niveau

1. Dans le cadre de la politique de suppression des passages à niveau, une entreprise privée a été chargée de déplacer,

Ten einde een promotie van het gemeenschappelijk vervoer in dit deel van de agglomeratie te bekomen, heeft de N.M.B.S. beslist in 1976 een reizigersdienst te organiseren op het baanvak Vilvoorde-Brussel-Leopoldswijk van de lijn 26, wat gepaard gaat met het oprichten van zes nieuwe stopplaatsen, waarvan de werken tegen het einde van 1975 zullen beginnen.

Verder zal de aanleg van een boogverbinding aan de kruising van de lijnen 26 en 36 het mogelijk maken, vanaf 1978, de van Leuven en Luik komende treinen ook rechtstreeks naar Brussel-Leopoldswijk te leiden.

In het raam van de uitbreiding van de metro naar het westelijk deel van Brussel heeft de spoorweg, in samenwerking met de dienst voor Promotie van het Stedelijk Vervoer, een programma uitgewerkt voor het oprichten van gemeenschappelijke overstapstations in die zone. De werken voor het gemeenschappelijk station Brussel-West zullen in de lente van 1976 beginnen.

3. Door de uitbreiding van de capaciteit van de naar de hoofdstad lopende lijnen moeten er ook meer uitwijk- en onderhoudsmogelijkheden voor het rollend materieel komen.

Met het oog daarop werden de wijkbundels van Vorst-Zuid gemoderniseerd en uitgebreid.

Gelijkaardige werken waarmee in 1975 te Schaerbeek werd begonnen, zullen in 1976 intensief worden voortgezet, samen met de oprichting van een automatische wasinstallatie voor reizigersstellen, die in 1977 in gebruik zal genomen worden.

4. In de agglomeratie van Charleroi werden belangrijke werken uitgevoerd in verband met de aanleg van de ringweg die gedeeltelijk door de installaties van het station Charleroi-Zuid liep.

De oorspronkelijke behoeften van de agglomeratie van Charleroi (doorlopen van de treinen Brussel-Charleroi tot Châtelineau, verbinden van de lijn 140 met Charleroi-Zuid, enz.) zijn, op korte termijn, nog toegenomen door de aangroei van het spoorwegverkeer ingevolge de herstructurering van de ijzer- en staalindustrie.

Die toestand vereist de bouw van een derde en een vierde spoor tussen Charleroi en Châtelineau. Het derde spoor zal in 1977 in dienst gesteld worden.

5. Wat de Antwerpse agglomeratie betreft, houden de internationale treinen sinds 1 juni 1975 stil te Berchem in plaats van te Antwerpen-Oost waardoor het verder reizen vergemakkelijkt werd.

De elektrificatie van de lijn Antwerpen-Kiel-Boom is afhankelijk van de aan de gang zijnde bouw van een tunnel onder het kanaal naar Brussel en de Rupel, te Boom. Het lawaai en de luchtvervuiling, die thans door de dieseltreinen ontstaan, zullen daardoor in de woonwijken van de metropool verminderen. De werken zullen in 1976 aangevat worden en de indienststelling wordt in 1980 verwacht.

### C. Overwegen

1. In het kader van het beleid tot afschaffing van overwegen werd een private onderneming ermee belast de

dans la région d'Ath, la ligne 90 (vers Lessines) sur une longueur de 4 km, ce qui entraînera la disparition de l'important passage à niveau 140 situé sur la route Bruxelles-Tournai. La fin de ces travaux est prévue pour mai 1976.

Entretemps, les plans de la réalisation du contournement, par la ligne 94 (Bruxelles-Lille), de la ville d'Ath, en vue de supprimer une trentaine de passages à niveau entre cette localité et Marcq ont été poursuivis. Le déplacement de ce tronçon entraînera au surplus une amélioration des temps de parcours entre la capitale et les régions d'Ath, Lessines, Leuze et Tournai.

2. Dans la même optique, on réalise actuellement la suppression des passages à niveau du nœud de Roulers, allant de pair avec la modernisation de la gare à voyageurs et du centre routier. A cette occasion, on a procédé à la construction d'un bâtiment pour bureaux et au renouvellement d'un atelier du chantier de bétonnage.

La mise en service de la gare surélevée, ainsi que la suppression des passages à niveau précités sont prévus pour mai 1976. L'achèvement du bâtiment à voyageurs et de la gare d'autobus se poursuivra en 1976-1977.

3. Des sommes importantes ont été engagés en 1975 pour supprimer les passages à niveau situés à : Familleureux (n° 67), Bruges (n° 71, 72 et 74), Andenne (n° 80), Cuesmes (n° 1), Diest (n° 86), Maffle (n° 21 et 22), Amay (n° 50 et 51), Zwijndrecht (n° 4), Boom (n° 29), Quévy-le-Petit (n° 105), Vlamertinge (n° 90a et 90b), Wasmuel (n° 114), Wilsele (n° 127) et Overboelare (n° 93).

D'autre part, la suppression des passages à niveau de Rumbekke (n° 88 et 89), Seraing (n° 10), Mont-Saint-Guibert (n° 31), Opwijk (n° 27 et 28), Neerwinden (n° 51), Bellem (n° 29), Jabbeke (n° 81), Bressoux (n° 6), Lovenjoel (n° 38), etc., est prévue au budget de 1976.

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

Pendant l'année 1974, 61 passages à niveau ont été équipés de cette manière.

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

#### D. Autres travaux d'infrastructure

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

A Anvers, des travaux très importants en rapport avec la liaison entre la cinquième darse et l'Amerikadok (sur la rive droite) et avec l'équipement de la rive gauche, sont actuellement en cours.

Par ailleurs, l'amélioration de l'aménagement des ports de Gand, de Zeebrugge et d'Ostende se poursuit.

2. La modernisation des gares d'autobus de Mortsels, Lierre, Leuze, Fleurus, Londerzeel, Saint-Nicolas, est en cours ou terminée. D'autres seront entamées prochainement : Marbehan, Ronse, Libramont, Walcourt et Eeklo.

lijn 90 (naar Lessen) in de streek van Aat, over een afstand van 4 km te verleggen, waardoor de belangrijke overweg 140 op de weg Brussel-Doornik zal verdwijnen. Het einde van die werken wordt tegen mei 1976 verwacht.

Intussen werden verder de plans gemaakt om lijn 94 (Brussel-Rijsel) omheen de stad Aat te laten lopen, met het oog op de afschaffing van een dertigtal overwegen tussen die stad en Mark. Dank zij die verlegging zullen de rittijden tussen de hoofdstad en de streken van Aat, Lessen, Leuze en Doornik verkorten.

2. In dezelfde zin werkt men thans aan de afschaffing van de overwegen van het knooppunt Roeselare, wat samen gaat met de modernisering van het reizigersstation en het wegcentrum. Bij die gelegenheid heeft men eveneens een administratief gebouw opgetrokken en een werkplaats van de betonwerf vernieuwd.

De indienststelling van het verhoogd station, alsmede de afschaffing van voornoemde overwegen worden verwacht tegen mei 1976. De afwerking van het stationsgebouw en van het autobusstation zal in 1976-1977 verder gezet worden.

3. Belangrijke sommen werden in 1975 vastgelegd voor de afschaffing van overwegen te Familleureux (nr. 67), Brugge (nrs 71, 72 en 74), Andenne (nr. 80), Cuesmes (nr. 1), Diest (nr. 86), Maffle (nrs 21 en 22), Amay (nrs 50 en 51), Zwijndrecht (nr. 4), Boom (nr. 29), Quévy-le-Petit (nr. 105), Vlamertinge (nrs 90a en 90b), Wasmuel (nr. 114), Wilsele (nr. 127) en Overboelare (nr. 93).

Verder zijn op het budget van 1976 bedragen uitgetrokken voor het afschaffen van overwegen te Rumbekke (nrs 88 en 89), Seraing (nr. 10), Mont-Saint-Guibert (nr. 31), Opwijk (nrs 27 en 28), Neerwinden (nr. 51), Bellem (nr. 29), Jabbeke (nr. 81), Bressoux (nr. 6), Lovenjoel (nr. 38), enz.

4. Overwegen waarvan het verkeer de bouw van kunstwerken niet verantwoordt, blijven behouden, maar de uitrusting ervan wordt verbeterd (flikkerlichten en eventueel automatische halve sluitbomen).

Tijdens het jaar 1974 werden op die manier 61 overwegen uitgerust.

Hoewel het wegverkeer het meest baat vindt bij die afschaffingen, dient toch te worden aangestipt dat het treinverkeer er alleszins regelmatig kan door worden.

#### D. Andere infrastructuurwerken

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

Te Antwerpen zijn thans zeer belangrijke werken aan de gang in verband met de verbinding tussen het vijfde haven-dok en het Amerikadok (op de rechteroever) en met de uitrusting van de linkeroever.

Ook wordt de uitrusting van de haven van Gent, van Zeebrugge en van Oostende verder verbeterd.

2. De modernisering van de autobusstations te Mortsels, Lier, Leuze, Fleurus, Londerzeel, Sint-Niklaas is aan de gang of is voltooid. Andere werken zullen eerlang aangevat worden te Marbehan, Ronse, Libramont, Walcourt en Eeklo.

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

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

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

Dans cet ordre d'idée, plusieurs nouveaux bâtiments à voyageurs ont été achevés en 1975 ou sont actuellement en construction, notamment à Diegem, Haacht, Bracquegnies, Havré-Ville, Ciney, Marbehan, Lebbeke, Vertrijk, Saint-Trond, Tilly, Trazegnies, Brugelette, Havinnes, Mortsel, Vieux-Dieu, Anhée, Angleur, Boom, Zaventem, Ninove et Huy-Nord.

De nouveaux bâtiments sont également prévus au programme de 1976 à Alost, Burst, Zottegem, Bomal, Zolder, Erembodegem, Jodoigne, Chastre, Harelbeke, De Pinte, Deinze, Eeklo, Tielt, Manage, Genk, Roulers, Lede, Boortmeerbeek, Blamont, Obourg.

L'équipement des gares est amélioré par l'installation, en 1975, d'escalators à Louvain, Lokeren, Gand-Porte-d'Anvers et Gand-Saint-Pierre. Une vingtaine d'escaliers seront également installés en 1976, dans les gares de Bruxelles-Quartier-Léopold, Namur, Charleroi, Ciney, Liège-Palais et Roulers.

D'autre part, le terminal pour containers de Châtelineau a été mis en service en 1975, celui de Bruxelles-Tour et Taxis, le sera au début de 1976.

#### E. Matériel roulant

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

La S.N.C.B. souhaite à cet égard poursuivre une politique de large modernisation, aussi bien du matériel de traction que du matériel à voyageurs et à marchandises, dont une fraction importante — notamment les voitures pour le service intérieur — accuse un état de vieillissement préoccupant.

Mais cette politique implique que la Société puisse alimenter, au cours des prochaines années, son fonds de renouvellement à concurrence des montants nécessaires.

2. Au 1<sup>er</sup> janvier 1969, l'âge moyen de l'effectif des wagons était de 24 ans et 11 mois. Il était ramené à 18 ans et 6 mois au 1<sup>er</sup> janvier 1974.

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

3. Pour ce qui concerne le transport des voyageurs, il faut citer la fourniture, entre le début de 1974 et la fin de 1976, de 44 nouvelles automotrices électriques dont 20 du type

3. De hierboven vermelde infarstructuurwerken passen in het algemeen beleid dat de Regering voert ten gunste van 's lands economie en van het openbaar vervoer.

Dit beleid wordt hoofdzakelijk ingegeven door de wens de verplaatsingen van personen en goederen regelmatig en veiliger te doen verlopen.

Van haar kant zal de N.M.B.S. zich verder toeleggen op de aanpassingen en modernisering die nodig zijn voor de ontwikkeling van het reizigers- en goederenvervoer.

In dat verband werden in 1975 verscheidene nieuwe stationsgebouwen voor reizigers opgetrokken of werd daarmee begonnen, inzonderheid te Diegem, Haacht, Bracquegnies, Havré-Ville, Ciney, Marbehan, Lebbeke, Vertrijk, Sint-Truiden, Tilly, Trazegnies, Brugelette, Havinnes, Mortsel, Oude-God, Anhée, Angleur, Boom, Zaventem, Ninove en Fay-Nord.

Op het programma van 1976 zijn eveneens bedragen uitgetrokken voor nieuwe gebouwen te Aalst, Burst, Zottegem, Bomal, Zolder, Erembodegem, Jodoigne, Chastre, Harelbeke, De Pinte, Deinze, Eeklo, Tielt, Manage, Genk, Roeselare, Lede, Boortmeerbeek, Blamont, Obourg.

De uitrusting van de stations werd in 1975 verbeterd door het plaatsen van roltrappen te Leuven, Lokeren, Gent-Dampoort en Gent-Sint-Pieters. Een twintigtal roltrappen zullen eveneens in 1976 worden gebouwd in de stations Brussel-Leopoldswijk, Namen, Charleroi, Ciney, Luik-Palais en Roeselare.

Verder werd de containerterminal van Châtelineau in 1975 in dienst gesteld en zal van Brussel Thurn en Taxis in het begin van 1976 in gebruik worden genomen.

#### E. Rollend materieel

1. De kwaliteit van de aan de reizigers aangeboden dienst, de produktiviteit van het goederenverkeer en de veiligheid van de exploitatie zijn in ruime mate afhankelijk van modern rollend materieel dat aan de behoeften van de cliënteel is aangepast.

De N.M.B.S. wenst in dat opzicht haar moderniseringsbeleid voort te zetten, zowel inzake tractiemiddelen als inzake reizigers- en goederenmaterieel, waarvan een belangrijk deel — voornamelijk de rijtuigen voor binnenverkeer — sterk verouderd is.

Maar dit beleid houdt in dat de maatschappij, in de komende jaren, haar vernieuwingsfonds met de nodige bedragen moet kunnen stijven.

2. Op 1 januari 1969 bedroeg de gemiddelde ouderdom van het wagenpark 24 jaar en 11 maanden. Deze was op 1 januari 1974 tot 18 jaar en 6 maanden verminderd.

Het huidige park bevat nu veel gespecialiseerde wagens die door de cliënteel erg op prijs worden gesteld.

3. Met betrekking tot het reizigersvervoer moet worden gewezen op de levering, tussen het begin van 1974 en het einde van 1976, van 44 nieuwe elektrische motorstellen

quadruple, à grand confort (et notamment à ventilation par air pulsé), comportant au total 10 212 places assises. La première automotrice quadruple circule sur la ligne Anvers-Charleroi, depuis le mois d'août 1975.

Une commande supplémentaire de 12 automotrices du type quadruple vient d'être passée.

D'autre part, 80 nouvelles voitures européennes du type standard seront affectées, dès 1977/1978, au service international.

4. Par ailleurs, la première locomotive de 7 000 CV d'une série de 15 unités pouvant atteindre des vitesses de 160 ou même de 180 km/h a été livrée le 9 septembre 1975.

Une deuxième série de 10 locomotives d'une puissance de 7 000 CV a été commandée en 1975.

D'autre part, la loi d'emprunt au montant de 8 096 millions de francs actuellement soumise prévoit, au cours des années 1975 et 1976, la passation des commandes suivantes de matériel :

- 30 locomotives diesel de manœuvre (1975);
- 35 voitures fourgons (1975);
- 25 voitures-buffet (1976);
- 30 automotrices électriques doubles (1976);
- 1 000 wagons pour transport de marchandises (1976).

A l'avenir, les commandes de matériel à marchandises seront étalées autant que possible.

#### F. Relations internationales

Sur le plan européen, des initiatives sont prises pour que les transports ferroviaires puissent se développer à la mesure des échanges entre partenaires du Marché commun. L'instauration, en 1975, d'un tarif ferroviaire commun franco-belge pour le transport des marchandises, par wagons complets, constitue à cet égard une première mesure très appréciée par la clientèle.

#### III. L'influence du secteur ferroviaire sur le marché du travail

De tous ces travaux, effectués dans le cadre du plan décennal en vue de la modernisation indispensable du réseau ferroviaire, résulte évidemment une occupation importante, aussi bien à la société même que dans les entreprises privées.

La S.N.C.B., entreprise à grande capacité de travail, s'efforce sans relâche d'augmenter sa productivité et d'accroître son rendement.

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

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

waarvan 20 van het vierwagentype, met groot comfort (inzonderheid ventilatie met ingeblazen lucht), met in totaal 10 212 zitplaatsen. Het eerste vierwagemotorstel rijdt sedert augustus 1975 op de lijn Antwerpen-Charleroi.

Er werd een bijkomende bestelling van 12 motorstellen van het vierwagentype geplaatst.

Ook zullen 80 nieuwe rijtuigen van het Europese Standaardtype vanaf 1977/1978 voor het internationaal verkeer worden ingezet.

4. Tevens werd op 9 september 1975 de eerste locomotief van 7 000 pk geleverd van een reeks bestaande uit 15 eenheden die snelheden van 160 of zelfs 180 km/u kunnen halen.

Een tweede reeks van 10 locomotieven met een vermogen van 7 000 pk werd in 1975 besteld.

Verder bepaalt de thans ingediende wet voor een leningcapaciteit van 8 096 miljoen frank, dat tijdens de jaren 1975 en 1976 de volgende bestellingen van materieel zullen opgedragen worden :

- 30 dieselrangeerlocomotieven (1975);
- 35 bagagerijtuigen (1975);
- 25 buffetrijtuigen (1976);
- 30 elektrische tweewagenmotorstellen (1976);
- 1 000 wagens voor het vervoer van goederen (1976).

Deze bestellingen van goederenmaterieel zullen in de toekomst zo ruim mogelijk worden gespreid.

#### F. Internationale verbindingen

Op Europees vlak worden initiatieven genomen opdat het spoorwegverkeer zich zou kunnen ontwikkelen volgens de handelsverrichtingen onder de partners van de Gemeenschappelijke Markt. De invoering in 1975 van een gemeenschappelijk Frans-Belgisch spoorwegtarief voor het vervoer van goederen bij wagenladingen is in dat opzicht een eerste maatregel dit door de cliënteel ten eerste op prijs wordt gesteld.

#### III. De invloed van de spoorwegsector op de arbeidsmarkt

Al deze werken, uitgevoerd in het raam van het tienjarenplan en overeenkomstig de noodzakelijke modernisering van het spoorwegnet, geven uiteraard aanleiding tot een belangrijke tewerkstelling, zowel in de maatschappij zelf als in de private nijverheid.

De N.M.B.S. is een arbeidsintensieve onderneming welke voortdurend streeft naar het verhogen van haar productiviteit en van haar rendement.

Daartoe maakt de N.M.B.S. gebruik van zeer vooruitstrevende technieken voor het moderniseren van haar installaties en ze past de recentste arbeidsmethodes toe voor haar exploitatie en haar administratief beheer.

Op die wijze wordt ruime werkgelegenheid geboden aan gespecialiseerd en uitstekend geschoold personeel.

Par ailleurs, le recyclage et le perfectionnement permanent des agents constitue, pour ces derniers, un élément appréciable dans l'amélioration de leur situation sociale.

D'autre part, il faut souligner que la S.N.C.B. fait fréquemment appel, pour l'exécution de travaux non spécifiquement ferroviaires et pour la fourniture de ses matériaux, à des entreprises privées, notamment :

1. à l'industrie métallurgique en général, et plus particulièrement aux ateliers de construction de matériel roulant (locomotives, automotrices, voitures et wagons);
2. au secteur de la construction ainsi qu'aux entreprises de génie civil, pour l'édification de bâtiments et d'ouvrages d'art et l'exécution de divers travaux de voie;
3. aux constructeurs d'appareils électrotechniques les plus variés.

Toutes ces entreprises fournissent au chemin de fer des produits très élaborés qui exigent l'utilisation d'une abondante main-d'œuvre et pour la construction desquels il est fait usage de matériaux et de pièces essentiellement fabriquées par l'industrie belge.

Par ailleurs, les activités de la S.N.C.B. influencent favorablement l'emploi dans le secteur tertiaire.

Au cours de l'exercice 1974, la Société a payé au secteur privé, pour l'ensemble de ses fournitures et de ses prestations, quelque 16 000 000 000 de francs.

On a estimé que ces dernières procurent, de façon directe ou indirecte, du travail à environ 130 000 ouvriers, employés et cadres belges. Si l'on tient compte de son propre personnel (au 1<sup>er</sup> septembre 1975 : au total 59 747 dont 56 414 agents statutaires et 3 333 agents non statutaires), on peut avancer que l'activité de la S.N.C.B. assure l'emploi d'environ 190 000 personnes.

#### IV. Principes généraux de la politique poursuivie par la S.N.C.B.

De ce qui précède, il apparaît clairement que la politique d'entreprise poursuivie par la S.N.C.B. a joué un rôle important dans la vie sociale et économique du pays.

Au cours des prochaines années, la gestion des chemins de fer belges continuera à s'inscrire dans la ligne de cinq impératifs majeurs.

Il faudra :

— freiner les conséquences de la hausse rapide des coûts en améliorant la productivité du travail et de l'exploitation, dans un climat de progrès social et de perfectionnement continu de la formation du personnel;

— économiser l'énergie et jouer un rôle actif dans la lutte contre les nuisances, notamment par l'électrification de

Bovendien vormt de recycling en de bestendige bijscholing van de bedienden een belangrijk element ter verbetering van hun sociale toestand.

Anderzijds dient onderstreept dat de N.M.B.S., voor de niet specifieke spoorwegactiviteiten en voor de levering van haar materialen, veelvuldig een beroep doet op private ondernemingen, met name :

1. op de metaalindustrie in het algemeen, en op de constructiewerkplaatsen voor rollend materieel (locomotieven, motorrijtuigen, rijtuigen en wagens) in het bijzonder;
2. op de bouwsector alsmede op de ondernemingen van burgerlijke bouwkunde, voor het bouwen van kunstwerken, het optrekken van gebouwen en het uitvoeren van allerlei spoorwerken;
3. op de constructeurs van de meest uiteenlopende elektrotechnische apparatuur.

Al die ondernemingen leveren aan de spoorweg arbeidsintensieve producten waarvoor materialen en onderdelen zijn vereist die hoofdzakelijk door de Belgische nijverheid worden vervaardigd.

Anderzijds wordt ook de werkverschaffing in de tertiaire sector in gunstige zin door de activiteiten van de N.M.B.S. beïnvloed.

Tijdens het dienstjaar 1974 heeft de Maatschappij aan de private sector in totaal ongeveer 16 000 000 000 frank uitbetaald voor leveringen en prestaties.

Er mag worden geschat dat op rechtstreekse of onrechtstreekse wijze werk wordt verschaft aan ongeveer 130 000 arbeiders, bedienden en kaderpersoneel in België. Wanneer men het eigen personeel van de N.M.B.S. meerekent (op 1 september 1975 : in totaal 59 747 personeelsleden waarvan 56 414 statutair en 3 333 niet-statutair), kan men dus stellen dat de N.M.B.S. aan nagenoeg 190 000 personen werkgelegenheid verschaft.

#### IV. Algemene principes van het door de N.M.B.S. gevolgde beleid

Uit wat voorafgaat komen duidelijk de resultaten naar voor van de bedrijfspolitiek van de N.M.B.S. op het sociaal en economisch leven van het land.

In de komende jaren zal bij het beheer van de Belgische Spoorwegen verder overeenkomstig de vijf volgende hoofdimpervaties worden gehandeld.

Men zal :

— de gevolgen van de snelle stijging van de kosten moeten afremmen door de produktiviteit van de arbeid en van de exploitatie te verhogen in een klimaat van sociale vooruitgang en aanhoudende verbetering van de opleiding van het personeel;

— energie moeten bezuinigen en een actieve rol moeten spelen in de strijd tegen allerlei hinder, inzonderheid door

nouvelles lignes et l'amélioration de la desserte des agglomérations;

— progresser sur le plan de l'équipement technique et sur le front commercial, aux fins d'accroître la commodité, la rapidité et la régularité des services voyageurs aussi bien que marchandises;

— coopérer étroitement avec les pouvoirs publics en vue de promouvoir une politique des transports coordonnée répondant aux besoins de la collectivité et des particuliers, au moindre coût social;

— activer l'intégration européenne des chemins de fer dans les domaines qui s'y prêtent.

Ces divers objectifs, dont la réalisation impliquera à la fois des investissements importants et des mesures d'organisation, interfèrent d'ailleurs entre eux.

a) L'inflation des coûts qui s'est poursuivie en 1975 constitue un phénomène des plus préoccupant pour toutes les entreprises vouées, comme les chemins de fer, à des activités de prestations de services.

Dans ces conditions, la S.N.C.B. aura plus que jamais, au cours des années à venir, le devoir d'accroître la productivité du personnel et celle de l'exploitation. Certaines tâches, déjà largement entamées depuis plusieurs années seront donc poursuivies avec résolution : ample recours aux techniques d'automatisme, notamment en signalisation, dans l'équipement des gares de triage et pour l'entretien et le renouvellement de la voie, emploi d'engins de manutention polyvalents dans les centres de transbordement rail-route, modernisation de l'outillage des grands ateliers, etc...

L'application des méthodes d'exploitation modernes, qui ont déjà donné les premières preuves de leur efficacité, recevra une nouvelle impulsion, telles que, les applications de la gestion centralisée du trafic des marchandises et le recours systématique aux méthodes de la recherche opérationnelle pour optimiser les roulements du matériel roulant et du personnel et les plans d'acheminement, ou encore pour faciliter l'écoulement du trafic des voyageurs sur les artères les plus chargées.

Enfin, une attention soutenue est portée aux mesures d'organisation visant à rationaliser le travail administratif et à éliminer les tâches routinières. Les moyens modernes de l'information devraient certes apporter une contribution accrue à la solution de ces problèmes.

b) L'avantage du transport par rail au point de vue énergétique, longtemps tenu pour négligeable a été mis en pleine lumière lors des événements qui ont récemment secoué l'économie mondiale.

Cet avantage présente un double aspect : grande économie en valeur absolue, large degré d'indifférence de la traction électrique vis-à-vis des diverses sources primaires d'énergie. Cette dernière considération joue en faveur du rail même par comparaison avec le transport par voie d'eau, pourtant très économe en carburant lui aussi.

de électrification van nieuwe lijnen en een betere bediening van de agglomeraties;

— vooruitgang moeten maken op het vlak van de technische uitrusting en op commercieel gebied, ten einde het comfort, de snelheid en de regelmaat, zowel van het reizigers- als van het goederenverkeer te verhogen;

— nauw moeten samenwerken met de Overheid ter bevordering van een gecoördineerd vervoerbeleid dat beantwoordt aan de behoeften van de gemeenschap en van ieder afzonderlijk, met zo weinig mogelijk sociale kosten;

— de Europese integratie van de spoorwegen moeten bespoedigen op de gebieden die zich daartoe lenen.

Die verschillende oogmerken, waarvan de verwezenlijking zowel belangrijke investeringen als organisatiemaatregelen vergt, lopen trouwens door elkaar.

a) De inflatie van de kosten die ook in 1975 aanhield, vormt een van de meest zorgwekkende verschijnselen voor alle ondernemingen die zich, zoals de spoorwegen, bezighouden met activiteiten die tot dienstverlening behoren.

In die omstandigheden zal de N.M.B.S. in de komende jaren meer dan ooit tot taak hebben de produktiviteit van het personeel en die van de exploitatie te verhogen. Sommige taken die reeds sedert verscheidene jaren op ruime schaal werden aangevat zullen dus krachtadig voortgezet worden : het veelvuldig gebruik van de automaticiteitstechnieken, inzonderheid bij de seinrichting, de uitrusting van de rangeerstations, het onderhoud en de vernieuwing van het spoor, het gebruik van polyvalente behandelingstuigen in de overlaadcentra voor spoor en weg, de modernisatie van de uitrusting der grote werkplaatsen, enz.

De toepassing van moderne exploitatiemethodes die reeds de eerste bewijzen van hun doeltreffendheid hebben gegeven, zal een nieuwe impuls krijgen, zoals de toepassingen van het gecentraliseerd beheer van het goederenverkeer en het stelsmatig gebruik van de methodes van het operationeel onderzoek om de beurtregeling van het rollend materieel en van het personeel en de vervoerschema's optimaal te berekenen, of nog om het reizigersverkeer op de lijnen met de hoogste verkeersbelasting vlotter te doen verlopen.

Ten slotte wordt er veel aandacht besteed aan de organisatiemaatregelen die tot doel hebben administratief werk te rationaliseren en de routineopdrachten uit te schakelen. De moderne middelen van de informatieverwerking zouden stellig een belangrijke bijdrage moeten leveren tot de oplossing van die problemen.

b) Het voordeel dat het vervoer per spoor inzake energie biedt en dat lange tijd onbelangrijk werd geacht, kwam zeer duidelijk tot uiting tijdens de gebeurtenissen die de wereld-economie onlangs hebben geschokt.

Dat voordeel vertoont een dubbel aspect : er is een belangrijke bezuiniging in absolute waarde en de elektrische tractie is niet zo zeer afhankelijk van de verschillende primaire energiebronnen. Dit is een troef voor het spoor, zelfs in vergelijking met het vervoer te water, dat nochtans ook zeer brandstofzuinig is.



La crise énergétique accentue donc les raisons de progresser rapidement dans l'électrification des lignes.

En étendant la traction électrique à un nombre toujours croissant de lignes à fort ou à moyen trafic, la S.N.C.B. valorisera ainsi ses atouts énergétiques au profit de la collectivité.

Par contre, les lignes faiblement parcourues, exploitées en traction diesel, poseront des problèmes encore plus délicats à résoudre que dans le passé. En effet, la mise en circulation de trains à clientèle très clairsemée ne peut certainement pas se justifier par des considérations d'économie de carburant : en pareil cas, l'autobus consomme nettement moins d'énergie par voyageur transporté.

c) Les prestations ferroviaires de la S.N.C.B. se répartissent sensiblement par moitié, entre le transport des voyageurs et le trafic des marchandises par wagons complets.

Mais tandis que ce dernier, avec le port d'Anvers pour foyer principal et les régions de Liège, Charleroi et Gand pour pôles secondaires, voit sa vocation internationale s'affirmer d'année en année, le service intérieur des voyageurs, avec ses fortes pointes du matin et du soir, reste centré sur l'agglomération bruxelloise.

Le développement des échances au sein du Marché commun et l'extension soutenue des activités tertiaires paraissent de nature à maintenir ces tendances au moins pour le proche avenir, en dépit de la régionalisation progressive des institutions politiques et économiques du pays.

En service voyageurs, l'objectif fondamental de la S.N.C.B. à moyen terme consiste, par conséquent, à disposer d'une capacité de transport en matériel roulant et en infrastructure permettant de faire face aux migrations massives du matin et du soir dans des conditions de vitesse et de confort satisfaisantes pour l'usager. D'autre part, le tourisme international d'été et d'hiver, en progrès continu, présente lui aussi des « surpointes » saisonnières, au cours desquelles les services commerciaux doivent actuellement refuser des réservations, faute de place, dans les trains. Il y a de bonnes raisons de penser que ni l'introduction des horaires glissants dans certaines entreprises, ni la propagande en faveur de l'étalement des vacances, ne modifieront l'allure générale de cette évolution dans les années à venir.

Le trafic des marchandises par wagons complets engendre des problèmes de nature différente. Il faut réduire les délais d'acheminement et accélérer les opérations terminales de chargement et de déchargement des wagons. D'autre part, l'exploitation par train lourd, facteur de réduction des prix de revient, s'impose de plus en plus sur un marché devenu extrêmement compétitif.

Seuls des investissements très importants permettront de faire face à toutes ces exigences.

Dans les conditions actuelles d'organisation et de fonctionnement du secteur des transports en Belgique, il est toutefois exclu que la Société nationale puisse en supporter seule la charge financière.

De l'énergiecrisis vormt dus nog een argument te meer om snel verder te gaan met elektrificatie van de lijnen.

Door de elektrische tractie uit te breiden tot een steeds groter aantal lijnen met grote of middelgrote belasting, zal de N.M.B.S. aldus haar troeven inzake energie ten voordele van de gemeenschap valoriseren.

De lijnen met gering verkeer die met dieseltractie worden geëxploiteerd, zullen daarentegen problemen teweegbrengen waarvan de oplossing nog meer dan tevoren kies zal zijn. Inderdaad het inleggen van treinen met schaarse cliënteel kan stellig niet verantwoord worden op grond van overwegingen die verband houden met brandstofbezuiniging; in een dergelijk geval verbruikt de autobus merkkelijk minder energie per vervoerde reiziger.

c) De spoorwegprestaties van de N.M.B.S. bestaan nagevoeg uit twee gelijke helften, de ene helft heeft betrekking op het reizigersvervoer, de andere op het goederenvervoer bij wagenladingen.

Maar terwijl het internationaal karakter van laatstgenoemd vervoer, met de haven van Antwerpen als middelpunt en de streken van Luik, Charleroi en Gent als secundaire polen, van jaar tot jaar sterker op de voorgrond treedt, blijft het binnenlands reizigersverkeer, met zijn sterke pieken van 's morgens en 's avonds, op de Brusselse agglomeratie afgestemd.

De ontwikkeling van het handelsverkeer in de Gemeenschappelijke Markt en de bestendige expansie van de tertiaire activiteiten lijken van die aard te zijn dat de tendensen, althans voor de nabije toekomst, blijven bestaan, ondanks de voortschrijdende regionalisatie van de politieke en economische instellingen van het land.

Wat het reizigersverkeer betreft, heeft de N.M.B.S. bijgevoeg als hoofddoel, op middellange termijn te beschikken over een vervoercapaciteit — inzake rollend materieel en infrastructuur — waarmee het mogelijk is het massaverkeer s'morgens en 's avonds te verwerken in voor de gebruiker bevredigende omstandigheden wat snelheid en comfort betreft. Anderzijds vertoont het internationaal zomer- en wintertoerisme, dat bestendig vooruitgang boekt, eveneens zeer hoge seizoenpieken, tijdens welke de handelsdiensten thans bij gebrek aan plaats in de treinen, reservaties moeten weigeren. Er zijn goede redenen om aan te nemen dat noch de invoering van glijdende werktijden in bepaalde ondernemingen, noch de reclame voor de spreiding van de vakantie de algemene richting van deze evolutie in de komende jaren zal wijzigen.

Het goederenverkeer bij wagenladingen brengt andere problemen met zich. Men moet de vervoerduur verkorten en de eindverrichtingen met betrekking tot het laden en lossen van wagens versnellen. Anderzijds wordt de noodzaak van de exploitatie met zware treinen, als factor voor vermindering van de kostprijzen, steeds groter op een markt die uiterst competitief geworden is.

Alleen door zeer belangrijke investeringen zal men aan al die eisen kunnen voldoen.

In de huidige omstandigheden inzake organisatie en werking van de vervoersector, is de Nationale Maatschappij alleen niet bij machte de financiële lasten te dragen.

Une augmentation des crédits d'investissement accordés par l'Etat, notamment au profit des travaux visant à améliorer l'infrastructure, devra donc être accordée. Il semble heureusement que les ressources de la Nation, longtemps affectées par priorité au développement du réseau routier et des voies d'eau, pourront dans les prochaines années être consacrées dans une mesure plus équitable à la modernisation des transports publics.

C'est en tout cas une condition de l'évolution vers un système de transport moins onéreux pour la collectivité, moins agressif pour l'environnement et moins dépendant de sources d'énergie aléatoires.

Au nombre des questions de matériel roulant restant à résoudre au cours des prochaines années, celle de la modernisation du parc de voitures du service intérieur viendra à l'avant-plan des préoccupations.

L'ouverture d'importants chantiers de travaux d'infrastructure à proximité et dans le centre des agglomérations — voire même en rase campagne — exigera naturellement une large concertation préalable avec tous les milieux intéressés à la protection de l'environnement. La S.N.C.B., pour sa part, veillera par tous les moyens en son pouvoir à faire connaître de manière complète et objective son point de vue dans chaque cas particulier.

Ce programme d'action et d'investissement est la condition nécessaire à la pleine mise en valeur des principaux avantages économiques et sociaux du chemin de fer : polyvalence, sécurité, absence de pollution, économie d'espace et d'énergie, faible prix de revient marginal.

d) Un tel résultat dépend, bien entendu, du propre effort de l'exploitant. Mais il relève surtout de la politique des transports du Gouvernement. L'objectif directeur inscrit dans le Traité de Rome et ratifié par les Etats membres des communautés européennes s'énonce : égalisation du régime social et des conditions de travail entre les divers modes de transports en présence, l'imputation aux usagers du coût des infrastructures, la liberté de gestion — en matière d'achats par exemple — et la liberté d'adapter le prix de vente à l'évolution des coûts.

Il est souhaitable que la coordination des investissements dans les infrastructures de transport soit réalisée en prenant en compte, en terme de bilan social, les coûts et les avantages — y compris les effets externes — des différents modes en présence.

e) La coopération internationale des chemins de fer donne lieu à un tel volume d'études et de réalisations que l'énumération même ardue en serait fastidieuse.

Toutefois, le Plan directeur européen de l'infrastructure, approuvé en juin 1973 par le Comité de Gérance de l'Union internationale des Chemins de fer, mérite une mention spéciale en raison de son importance exceptionnelle pour l'avenir du rail.

Le réseau de lignes que représente ce Plan, se rapporte à quelque 40 000 km de grandes magistrales européennes. Il correspond à des exigences précises de qualité — notam-

Er zal dus een verhoging nodig zijn van de door de Staat toegekende investeringskredieten, inzonderheid voor de werken die tot doel hebben de infrastructuur te verbeteren. Gelukkig zullen de geldmiddelen van de Natie, in de eerstkomende jaren, op billijke wijze kunnen besteed worden voor de modernisering van het openbaar vervoer.

Het is in ieder geval een voorwaarde voor de evolutie naar een vervoersysteem dat minder duur is voor de gemeenschap, minder schadelijk voor het milieu en minder afhankelijk van onzekere energiebronnen.

Onder de problemen betreffende het rollend materieel die in de loop van de volgende jaren nog moeten opgelost worden, zal de modernisatie van het rijtuigenpark voor het binnenverkeer een van de voornaamste bekommernissen zijn.

Om grote werkterreinen te openen voor infrastructuurwerken in de nabijheid van en in het centrum van de agglomeraties — en zelfs in open veld — zal er uiteraard vooraf een ruim overleg nodig zijn met alle kringen die belangstelling hebben voor de bescherming van het leefmilieu. Van haar kant zal de N.M.B.S., met alle middelen waarover ze beschikt, in elk afzonderlijk geval trachten haar standpunt op een complexe en objectieve manier naar voren te brengen.

Dit actie- en investeringsprogramma is de noodzakelijke voorwaarde om de voornaamste economische en sociale voordelen van de spoorweg volledig te valoriseren : polyvalentie, veiligheid, geen vervuiling, ruimtebesparing, energiebesparing, geringe marginale kostprijs.

d) Een dergelijk resultaat hangt uiteraard af van de eigen inspanning van de exploitant. Maar het schuilt vooral in het vervoerbeleid van de Regering. Het voornaamste oogmerk dat in het Verdrag van Rome opgenomen en door alle Lid-Staten van de Europese Gemeenschappen bekrachtigd werd, behelst de harmonisering van het sociaal stelsel en van de arbeidsvoorwaarden onder de verschillende bestaande vervoerwijzen, de aanrekening van de infrastructuurkosten aan de gebruikers, de vrijheid van beheer — inzake aankopen bij voorbeeld — en de vrijheid om de verkoopprijs aan te passen aan de evolutie van de kosten.

Het ware aangewezen dat bij de coördinatie van de investeringen in de vervoerinfrastructuur rekening zou worden gehouden, als sociale balans, met de kosten en de voordelen — de externe gevolgen inbegrepen — van de verschillende bestaande vervoerwijzen.

e) Dank zij de internationale samenwerking van de spoorwegen is het aantal studies en verwezenlijkingen zo groot dat zelfs een vlugge opsomming ervan saai zou worden.

Toch verdient het Europees basisplan voor de infrastructuur, dat in juni 1973 door het Beheerscomité van de internationale Spoorwegunie werd goedgekeurd, een speciale vermelding wegens zijn uitzonderlijk belang voor de toekomst van het spoor.

Het net van lijnen dat in dat plan is opgenomen, heeft betrekking op zowat 40 000 km grote Europese hoofdlijnen. Het beantwoordt aan nauwkeurige eisen inzake kwaliteit —

ment pour la durée des parcours en service voyageurs — et de capacité, celles-ci compte tenu du volume global de trafic prévisible à l'horizon 1985.

Pour atteindre les objectifs fixés, d'importantes mesures d'aménagement seront nécessaires :

— Modernisation de l'équipement des lignes (nouvelles techniques de signalisation, électrification) avec légères corrections de tracé en vue de supprimer les points de ralentissement;

— Corrections plus importantes de tracé afin de porter la vitesse de référence à 160, 180 ou 200 km/h;

— Accroissement de la capacité par mise à voies multiples de lignes existantes;

— Construction de lignes nouvelles permettant des vitesses de 250 à 300 km/h.

Les solutions à adopter varieront naturellement cas par cas en fonction de l'état de l'infrastructure existante et des conditions locales, ce dernier terme devant être pris au sens large.

## B. Transports urbains et régionaux

### I. Aperçu général

#### 1. Situation financière

Pour l'année 1974 le déficit global d'exploitation des sociétés de transports en commun était de 3 405 346 816 francs contre 2 558 505 500 francs pour l'année 1973, soit une augmentation de 33,1 p.c. Pour l'année 1975, la perte est estimée à 4 498 millions.

Le déficit de la S.N.C.V. en 1974 s'élevait à 1 832 983 604 francs contre 1 588 247 966 francs en 1973, soit une augmentation de 15,4 p.c. Pour l'exercice 1975 la perte est estimée à 2 526 millions.

La raison de l'aggravation continue de la situation financière de ces sociétés réside dans l'augmentation constante du prix de revient des transports en commun face aux recettes pratiquement inchangées.

Les recettes des sociétés de transports en commun proviennent principalement des recettes de trafic basées sur les tarifs. Or, depuis 1968 ces derniers n'ont subi qu'une faible augmentation, 10 p.c. en 1973, ce qui correspond à 1/6 de l'augmentation des frais de transport. En 1974, le Gouvernement avait reporté une augmentation des tarifs, et pour l'année 1975 aucune augmentation des tarifs n'est prévue.

Par contre, les dépenses de ces sociétés ont fortement augmenté, ce qui est très compréhensible étant donné que le coût des salaires intervient pour plus de 70 p.c., et le coût des matériaux pour 20 p.c. sur le prix de revient des transports publics. Ces deux postes de dépenses, qui représentent la presque totalité des dépenses d'exploitation, sont particulièrement influencés par les programmations sociales annuelles

inzonderheid voor de rijtijden in het reizigersverkeer — en inzake capaciteit, waarbij er rekening werd gehouden met het globaal verkeersvolume dat tegen 1985 kan verwacht worden.

Om de voorgenomen oogmerken te bereiken, zijn er belangrijke aanpassingsmaatregelen nodig :

— Modernisatie van de uitrusting van de lijnen (nieuwe sintertechnieken, elektrificatie) met lichte tracé-verbeteringen om de plaatsen te doen verdwijnen waar met verminderde snelheid moet gereden worden;

— Belangrijke tracé-verbeteringen om de referentiesnelheid tot 160, 180 of 200 km/uur te verhogen;

— Verhoging van de capaciteit door op bestaande lijnen sporen bij te leggen;

— Aanleggen van nieuwe lijnen waarop snelheden van 250 tot 300 km/uur mogelijk zijn.

De te kiezen oplossingen zullen uiteraard van geval tot geval verschillen naargelang van de toestand van de bestaande infrastructuur en rekening gehouden met de plaatselijke omstandigheden, waarbij laatstgenoemde term in de ruime zin moet worden verstaan.

## B. Stedelijk vervoer en streekvervoer

### I. Algemeen overzicht

#### 1. Financiële situatie

In 1974 bedroeg het totaal exploitatieverlies van de maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer 3 405 346 816 frank tegen 2 558 505 500 frank voor het jaar 1973, hetzij een verhoging van 33,1 pct. Voor het dienstjaar 1975 wordt het verlies op 4 498 miljoen geraamd.

Voor de N.M.V.B. bedroeg in 1974 het tekort 1 832 983 604 frank tegen 1 588 247 966 frank in 1973, hetzij een verhoging van 15,4 pct. Voor het dienstjaar 1975 wordt het verlies geraamd op 2 526 miljoen.

De oorzaak van deze gestadige verslechtering van de financiële toestand van deze maatschappijen is de continue stijging van de kostprijs van het gemeenschappelijk vervoer tegenover praktische stagnatie van de ontvangsten.

De ontvangsten van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer komen voor het overgrote deel vanwege de verkeersontvangsten die gesteund zijn op de tarieven. Deze werden evenwel sinds 1968 slechts eenmaal miniem verhoogd in 1973, namelijk met 10 pct., dit is slechts 1/6 van de kostenstijging. In 1974 werd een voorstel tot tariefverhoging door de Regering uitgesteld en voor 1975 zijn geen tariefverhogingen voorzien.

De uitgaven van deze maatschappijen zijn daarentegen sterk gestegen. Dit is ook begrijpelijk aangezien de loonkost meer dan 70 pct. en de factor materialen 20 pct. van de kostprijs van het openbaar vervoer bedraagt. Deze twee kostenposten, die nagenoeg de totaliteit van de exploitatie-uitgaven uitmaken, worden vooral beïnvloed door de jaarlijkse sociale programmaties, de automatische binding aan

les, la liaison automatique à l'indice des prix à la consommation ainsi que l'inflation. De ce fait le coût des salaires et matériaux a progressé de plus de 12 p.c. en 1974 par rapport à 1973. D'autres postes, tels que les carburants et l'énergie électrique continuent également à augmenter.

Enfin, les sociétés doivent fréquemment avoir recours à des emprunts en vue du renouvellement et de l'extension du matériel et des installations fixes dont les charges d'intérêts ne cessent de s'accroître.

L'accroissement des dépenses et la stagnation des recettes ont automatiquement des déficits d'exploitation plus élevés pour corollaire.

Le coefficient de couverture recettes/dépenses donne l'image suivante pour les cinq dernières années :

Société — Maatschappij	1970	1971	1972	1973	1974
S.T.I.B. — M.I.V.B. . . . . .	64,2	54,9	47,2	40,6	35,2
« M.I.V.A. » — M.I.V.A. . . . . .	77,2	62,4	53,9	51,5	43,6
S.T.I.L. — « S.T.I.L. » . . . . .	75,9	66,5	61,4	56,1	47,7
« M.I.V.G. » — M.I.V.G. . . . . .	76,0	64,9	56,3	44,2	42,1
S.T.I.C. — « S.T.I.C. » . . . . .	81,5	66,3	55,7	48,7	41,9
* S.T.I.V. » — S.T.I.V. . . . . .	67,5	60,3	51,9	49,9	43,2
Moyenne pondérée des S.T.I. — <i>Gewogen gemiddelde van de M.I.V.'s</i> . . . . .	69,3	58,9	51,1	44,9	38,9
S.N.C.V. — N.M.V.B. . . . . .	84,5	70,5	66,3	58,4	56,0
Moyenne globale pondérée. — <i>Totaal gewogen gemiddelde</i> . . . . .	75,6	63,3	57,9	51,0	46,2

## 2. Efforts prestés

Afin de comprimer les dépenses courantes, les sociétés ont rationalisé au maximum leur exploitation. Le seul moyen dont disposent encore les sociétés pour diminuer leurs frais d'exploitation, est l'amélioration de la recette commerciale des véhicules, qui toutefois ne peut être atteinte qu'avec l'aide indispensable des pouvoirs communaux, responsables de la circulation et de la voirie dans les centres urbains.

Cette aide peut revêtir de multiples aspects, mais les principaux sont :

- la création de couloirs réservés et de sièges spéciaux pour la circulation des autobus;
- la priorité de passage aux carrefours pour tous les véhicules des transports en commun;
- le respect absolu des défenses de stationnement et d'arrêt dans les voies empruntées par ces véhicules.

D'autre part des efforts financiers de la part de l'Etat sont nécessaires pour permettre aux sociétés d'améliorer les services offerts aux voyageurs. Entre 1969 et la fin de cette année, ces sociétés ont passé commande de 2 170 autobus, de 234 tramways dont 128 de grande capacité et de 45 rames de métro. Dans les agglomérations desservies par les services de transports urbains de la S.N.C.V. une certaine intégration tarifaire a été réalisée récemment entre les services de pénétra-

de index van de consumptiegoederen en door de inflatie. Hierdoor zijn de kosten van lonen en materialen in 1974 met meer dan 12 pct. gestegen tegenover 1973. Andere kostenposten zoals brandstoffen en elektrische energie, blijven eveneens stijgen.

Tenslotte dienen de maatschappijen herhaaldelijk hun toevlucht te nemen tot leningen voor de vernieuwing en de uitbreiding van het materiaal en de vaste installaties, waarvan de rentelasten steeds hoger oplopen.

Het resultaat van stijgende uitgaven en gelijkblijvende ontvangsten geeft automatisch grotere exploitatiedeficits.

De dekkingscoëfficiënt inkomsten/uitgaven geeft over de laatste vijf jaar het volgende beeld.

## 2. Geleverde inspanningen

Ten einde de exploitatie-uitgaven te drukken hebben de maatschappijen hun exploitatie maximaal gerationaliseerd. Het enige middel waarover de maatschappijen nog beschikken om hun exploitatiekosten te verminderen is de verbetering van de commerciële snelheid van de voertuigen, doch dit kan slechts gerealiseerd worden mits de absoluut noodzakelijke hulp van de gemeentelijke overheden, die verantwoordelijk zijn voor het verkeer en voor de wegen in de stedelijke centra.

Deze hulp kan verscheidene aspecten omvatten doch de voornaamste zijn :

- het inrichten van voorbehouden stroken en speciale beddingen voor het autobusverkeer;
- de voorrang aan al de voertuigen voor gemeenschappelijk vervoer aan de kruispunten;
- het strikt naleven van het stationeerverbod en van het stilstaan op de sporen gebruikt door de voertuigen.

Anderzijds zijn financiële inspanningen vanwege de Staat noodzakelijk om de maatschappijen in staat te stellen de service aan de reizigers te verbeteren. Tussen 1969 en het einde van dit jaar werden bestellingen geplaatst voor 2 170 autobussen, 234 trams waaronder 128 van grote capaciteit en 45 metrostellen. In de door de stedelijke vervoerdiensten van de N.M.V.B. bediende agglomeraties werd onlangs een bepaalde tarifaire integratie tussen de penetratiediensten van

tion de la S.N.C.B. et les lignes précitées de la S.N.C.V. Les interdictions de transport local, à l'exception des interdictions de caractère technique, ont également été supprimées dans l'intérêt des usagers.

Ces efforts ne sont d'ailleurs pas restés inutiles puisque la chute du nombre de voyageurs qui était constante depuis plus de vingt-cinq ans, s'est ralentie en 1970 et qu'à partir de 1973 c'est une augmentation du nombre de voyageurs que l'on a pu constater. Pour la S.N.C.V. ce pourcentage d'augmentation est actuellement d'environ 1,5 p.c. et 3,5 p.c. pour les sociétés de transports en commun urbains.

Malgré les charges qui en découlent, les interventions financières de l'Etat doivent être poursuivies tant dans le domaine des comptes d'exploitation que dans celui des investissements si l'on veut obtenir des résultats durables dans la politique de la promotion des transports en commun urbains. Cette promotion est en effet le seul moyen efficace pour protéger l'environnement, freiner la consommation de l'énergie et lutter contre l'asphyxie des centres urbains par le transport individuel.

C'est sur base de ces éléments que dans le plan 1976-1980, en vue de développer le transport en commun urbain, un montant de 50 milliards a été prévu.

## II. Principes de la politique à suivre

Dans le double but d'assurer à la clientèle un service encore meilleur et d'arriver à une exploitation plus rationnelle, j'ai présenté, en exécution de la déclaration gouvernementale le 30 avril 1974, un plan global de réorganisation au Conseil des Ministres.

Ce plan de conduite comprend l'ensemble des transports en commun réguliers, à l'exception du réseau ferroviaire de la S.N.C.B. Il s'agit donc de toutes les lignes d'autobus de la S.N.C.B., de la S.N.C.V. et des sociétés de transports intercommunaux, ainsi que de toutes les lignes de tramway et de métro, et les services spéciaux d'autobus.

Les grandes lignes de ce plan comprennent :

- la création de sociétés régionales responsables de l'organisation du transport en commun, assuré actuellement par la S.N.C.V., les six sociétés de transports intercommunaux et la S.N.C.B., en ce qui concerne le transport par autobus.

Elles seront responsables :

- de l'exécution des décisions générales prises au sujet de la construction des infrastructures de transport, des installations fixes et de l'achat du matériel roulant;
- de l'entretien des infrastructures de transport, des installations fixes et du matériel roulant;
- de l'achat et entretien de machines, outillage, stocks, matériaux, etc.;
- de l'administration du personnel dans le cadre d'un statut uniforme pour toutes les sociétés régionales;

de N.M.B.S. en bedoelde lijnen van de N.M.V.B. verwezenlijkt. Ook lokale vervoerbeperkingen, uitgenomen deze van technische aard, werden in het belang van de verbruikers afgeschaft.

Deze inspanningen zijn overigens niet nutteloos geweest aangezien de sedert meer dan 25 jaar constante vermindering van het aantal reizigers in 1970 vertraagd werd en men vanaf 1973 een verhoging van het aantal reizigers heeft kunnen vaststellen. Voor de N.M.V.B. bedraagt dit stijgingspercentage momenteel ongeveer 1,5 pct. vergeleken met 1974 en voor de Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer bedraagt dit verhogingspercentage 3,5 pct.

Ondanks de lasten die hieruit voortvloeien dienen de financiële staatstussenkomsten voortgezet, zowel op het gebied van de investeringen als op dit van de exploitatie, wil men blijvende resultaten bekomen in het beleid tot bevordering van het gemeenschappelijk vervoer. Deze bevordering is inderdaad het enige doeltreffende middel ter bescherming van het leefmilieu, ter beheersing van het energieverbruik en tegen de verstikking van de stadscentra door het individueel vervoer.

Het is op grond van deze elementen dat in het plan 1976-1980 met het oog op de verdere uitbouw van het stedelijk openbaar vervoer in een bedrag werd voorzien van 50 miljard.

## II. Beleidspunten

Met een dubbel doel voor ogen, nl. enerzijds een nog betere service te verstrekken aan de cliënteel en anderzijds een rationelere uitbating tot stand te brengen, heb ik, mede in uitvoering van de regeringsverklaring van 30 april 1974, een globaal reorganisatie-plan bij de Ministerraad ingeleid.

Dit beleidsplan omvat het gehele geregeld gemeenschappelijk vervoer met uitzondering van het spoorwagennet van de N.M.B.S. Het betreft dus alle autobuslijnen van de N.M.B.S., van de N.M.V.B. en van de maatschappijen voor intercommunaal vervoer, alsmede alle tram- en metrolijnen, en de bijzondere autobuslijnen.

De krachtlijnen van dit plan omvatten :

- de oprichting van regionale maatschappijen die zullen zorgen voor de organisatie van het gemeenschappelijk vervoer dat thans verzekerd wordt door de N.M.V.B., de zes maatschappijen voor intercommunaal vervoer en de N.M.B.S. wat het autobusvervoer betreft.

Deze zullen instaan voor :

- uitvoering van de algemene beslissingen getroffen inzake de aanleg van vervoerinfrastructuren en de vaste installaties en inzake de aankoop van rijdend materieel;
- onderhoud van de vervoerinfrastructuren, de vaste installaties en het rijdend materieel;
- aankoop en onderhoud van werktuigmachines, gereedschap, bevoorradingen, materialen, enz.
- beheer van het personeel in het kader van een statuut, eenvormig voor alle regionale maatschappijen;

— de l'élaboration d'un plan de transport : horaires, itinéraires, points d'arrêt, roulements, etc.;

— la création d'un *comité de concertation* qui de sa propre initiative ou à la demande du Ministre des Communications, donne avis sur toutes les questions se rapportant à l'organisation et l'exploitation du transport, sur les tarifs, le matériel roulant, etc. Il recherche également des solutions aux problèmes qui pourraient surgir lors de l'organisation et de la coordination du transport qui dépasse les limites de la zone d'activité attribuée à chacune des sociétés. Il élabore des propositions en vue de globaliser les adjudications de matériel roulant, matériaux et divers.

— La *politique tarifaire* qui doit répondre aux principes suivants :

— les tarifs sont fixés compte tenu du prix de revient, de la mission sociale des transports en commun et de l'aspect commercial;

— nonobstant la mission sociale des transports en commun, il importe lors de la fixation des tarifs, de partir du principe qu'un pourcentage équitable et raisonnable du coût réel du transport doit être pris en charge par l'usager.

— la *politique d'investissement* doit être conçue de façon telle que les différentes régions soient traitées sur un pied d'égalité tout en se basant sur les besoins et nécessités réels. Elle tient entre autres compte des aspects urbanistiques. Elle doit en outre être conçue de sorte qu'une intégration avec les infrastructures du transport en commun par rail (S.N.C.B.) et même avec le transport individuel soit réalisable.

— une *politique du personnel* dont les objectifs sont l'égalité de traitement de tous les membres du personnel dans les différentes régions, doit répondre dans ses aspects concrets à des prescriptions statutaires et réglementaires concernant : le recrutement, les promotions, la mise à la retraite, la discipline, le temps de travail, les repos et congés, la sécurité sociale, les incompatibilités, etc.

— une *politique de rentabilité* qui, en vue d'une gestion plus rationnelle du point de vue des dépenses, prévoit, en dehors de l'intervention de l'Etat, également des compensations ou subventions de la part des provinces et des autorités locales.

De cette façon tous les actionnaires des sociétés à créer, seront financièrement responsables des déficits d'exploitation. Pour finir, il faut signaler que des négociations auront lieu en vue de la reprise par l'Etat de la participation du secteur privé dans le capital des sociétés de transports intercommunaux et de la S.N.C.V.

Il va de soi que dans l'attente de la réalisation de ce plan de réorganisation, tous les objectifs importants seront maintenus. Il s'agit principalement :

— de la séparation du transport en commun et privé;

— de la restructuration des réseaux et de l'adaptation des moyens de transport aux caractéristiques de la demande;

— opmaken van het vervoerplan : uurregelingen, reizen, stopplaatsen, beurtregelingen, enz.

— De instelling van een *overlegcomité* dat op eigen initiatief of op vraag van de Minister van Verkeerswezen advies verstrekt over alle kwesties die verband houden met de organisatie en de exploitatie van het vervoer, tarieven, rijdend materieel, enz. Het zoekt tevens oplossing voor de problemen die zouden rijzen bij de inrichting en de coördinatie van het vervoer dat de grenzen van de aan elk van de maatschappijen toegewezen activiteitszone overschrijdt. Het werkt tevens voorstellen uit voor het globaal uitschrijven van aanbestedingen van rijdend materieel, materialen en diversen.

— Het *tarifair beleid*, dat dient te beantwoorden aan volgende beginselen :

— de tarieven worden vastgesteld rekening gehouden met de kostprijs, de sociale opdracht van het gemeenschappelijk vervoer en het commercieel aspect;

— niettegenstaande de sociale opdracht van het gemeenschappelijk vervoer dient bij de vaststelling van de tarieven uitgegaan van het feit dat een billijk en redelijk percentage van de werkelijke vervoerkosten door de gebruiker moet gedragen worden.

— de *investeringspolitiek*, die dient afgestemd te zijn op een gelijkmatige behandeling van de verschillende gewesten op grond van de werkelijke behoeften en noden. Zij houdt o.a. rekening met de stedenbouwkundige aspecten. Zij dient bovendien opgevat, zodanig dat een intergratie met de infrastructuur van het gemeenschappelijk vervoer per spoor (N.M.B.S.) en zelfs met het individueel vervoer kan gerealiseerd worden.

— een *personeelsbeleid*, waarvan de objectieven zijn, de gelijkheid in behandeling van alle personeelsleden in de verschillende gewesten, dient in haar concrete aspecten te beantwoorden aan het overleg en aan de statutaire en reglementaire voorschriften betreffende : aanwerving, bevorderingen, pensionering, discipline, diensttijden, rust en verlof, sociale zekerheid, onverenigbaarheden, enz.

— een *rendabiliteitspolitiek*, die met het oog op een meer rationeel beheer op het stuk van de uitgaven, naast de Staatstussenkomst ook voorziet in compensaties of subsidies vanwege de provinciën en lokale besturen.

Op die manier zullen alle deelgenoten in de op te richten vennootschappen financieel medeverantwoordelijk zijn inzake de exploitatiedeficits. Tot slot weze nog vermeld dat onderhandelingen zullen worden gevoerd om de overname van de participatie van het kapitaal van de privé-sector in de maatschappijen voor intercommunaal vervoer en de N.M.V.B. door de Staat te realiseren.

Het spreekt vanzelf dat, in afwachting van de uitvoering van dit reorganisatieplan, alle belangrijke objectieven zullen behouden blijven. Het gaat inzonderheid om :

— de scheiding van het gemeenschappelijk en het privé-vervoer;

— de restructuratie van de netten en de aanpassing van de transportmiddelen aan de karakteristieken van de vraag;

- de la modernisation du matériel roulant;
- de la rationalisation des installations fixes (dépôts et ateliers) et de la modernisation des équipements et des méthodes d'exploitation;
- des mesures de coordination entre les différents moyens de transport.

Il faut signaler, que la Belgique, dans le cadre de l'O.T.A.N., a été invitée à jouer le rôle de pays-pilote pour donner une évaluation d'un système de ramassage à la demande par autobus, c'est-à-dire le système des télébus. La commune de Waterloo a été sélectionnée pour servir de champ d'application à une vaste enquête. L'analyse des résultats provenant de cette enquête est terminée, et le rapport circonstancié de cette étude sera discuté dans le courant du premier semestre de 1976. Une application réelle de ce système sera tentée ensuite dans cette commune. A cette fin, un groupe de travail sur le plan de l'administration, auquel sera associé la S.N.C.V., sera constitué.

### III. *Semi-métro, métro et pré-métro*

#### 1. Incidence du coût des travaux sur le budget

Comme l'exercice précédent, l'année 1974 a évidemment été marquée par une hausse sensible du coût des ouvrages en cours, due essentiellement à l'application de la clause de révision des prix.

Cette hausse a particulièrement affecté les chantiers dont la date d'adjudication est la plus ancienne; à titre d'exemple, le chantier « Rogier » adjudgé en 1969 a vu ses prix unitaires grevés d'un coefficient d'augmentation de 1,66 lors de son récent achèvement.

L'incidence de cette évolution des coûts sur l'affectation réelle des budgets alloués se comprend aisément par les chiffres suivants : pour un échantillonnage d'entreprises de gros œuvre choisies comme étant en pleine activité, une somme globale de 1 140 millions de dépenses a été affectée au paiement des travaux, tandis que 240 millions supplémentaires ont été liquidés au titre de révision des prix initiaux pour ces mêmes entreprises.

Une large extrapolation de ces montants permet ainsi d'estimer que plus de 20 p.c. des budgets alloués ont été consacrés à combler les suppléments de charges créés par le processus inflatoire, entraînant ainsi un ralentissement proportionnel de l'avancement des programmes calculés à francs constants.

Le budget a été adapté d'année en année pour tenir compte de cette augmentation des coûts.

Il est passé de 3 267 millions en 1973 à 7 173 millions en 1976.

Il faut y ajouter, pour 1976, une somme débudgétisée de 2 milliards, à valoir sur un préfinancement qui vient d'être porté de 2 à 3 milliards pour chacune des villes de Bruxelles et d'Anvers.

En définitive, en 1976, un crédit total de 9 173 millions sera disponible pour les investissements destinés à la promotion des transports urbains.

- de modernisering van het rijdend materieel;
- de rationalisering van de vaste instellingen (stelplaatsen en werkhuizen) en de modernisering van de uitrustingen en de uitbatingsmethodes;
- coördinatiemaatregelen tussen de verscheidene transportmiddelen.

Noemenswaard is ook dat België, in het kader van de N.A.V.O., uitgenodigd werd een rol te spelen als pilootland tot het opmaken van een evaluatie van een systeem van ophaaldiensten op vraag met autobussen, de zogenaamde telebussen. Dit experiment werd verricht in de gemeente Waterloo. De analyse van de resultaten van deze enquête is beëindigd en het omstandig verslag hierover zal in de loop van het eerste semester van 1976 worden besproken. Een reële toepassing van dit systeem kan vervolgens plaats vinden in deze gemeente. Daartoe zal eerstdaags op het vlak van de administratie een werkgroep worden opgericht waaraan de N.M.V.B. haar medewerking zal verlenen.

### III. *Semi-metro, metro en pre-metro*

#### 1. Weerslag van de kostprijs van de werken op de begroting

Evenals het vorige dienstjaar, werd het jaar 1974 vanzelfsprekend gekendmerkt door een gevoelige stijging van de kostprijs van de aangaang zijnde werken die vooral te wijten is aan de toepassing van de prijsherzieningsclausule.

Deze stijging heeft zich vooral laten voelen wat de werven betreft die het eerst in aanbesteding werden gesteld : bij wijze van voorbeeld, voor de werf « Rogier » toegewezen in 1969, bereikten de eenheidsprijzen het coëfficiënt 1,66 op het ogenblik van zijn recente voltooiing.

De invloed van deze evolutie van de kosten op de werkelijke affectatie van de toegekende begrotingen, kan duidelijk worden afgeleid uit navermelde cijfers : voor een bepaald aantal ondernemingen van ruwbouw in volle activiteit, werd een globale som van 1 140 miljoen besteed aan uitgaven voor werken, terwijl 240 miljoen bijkomend uitgekeerd werd aan diezelfde ondernemingen ingevolge herziening van de oorspronkelijke prijzen.

Door extrapolatie van deze bedragen kan men vooropstellen dat meer dan 20 pct. van de toegekende begrotingen gebruikt werden om de bijkomende lasten te dekken die het gevolg zijn van de inflatie en verhoudingsgewijze een verdragingsvoorwaarden in de vooruitgang van de programma's berekend op constante waarden.

De begroting werd van jaar tot jaar aangepast om rekening te houden met deze kostenstijging.

Aldus werd het investeringsbedrag van 3 267 miljoen voorzien voor 1973 verhoogd tot 7 173 miljoen in 1976.

Deze som dient bovendien voor 1976 nog verhoogd met een gedebudgetiseerd bedrag van 2 miljard, aangezien de prefinanciering van 2 op 3 miljard werd gebracht zowel voor Brussel als voor Antwerpen.

Dit wil zeggen dat voor 1976 een totaal krediet van 9 173 miljoen ter beschikking wordt gesteld voor de investeringen ter bevordering van het stedelijk openbaar vervoer.

## 2. Aperçu des activités en 1976

## Bruxelles

Le programme des travaux vise la mise en service métro de l'axe Est-Ouest depuis le centre de la ville jusque Auderghem (station Beaulieu) d'une part, et Woluwe-Saint-Lambert (place du Tomberg) d'autre part, à la mi-septembre 1976.

L'axe Nord-Sud, entre la gare du Nord et la gare du Midi, pourra également être mis en service en septembre 1976.

La prolongation de l'axe Est-Ouest vers Anderlecht et Laeken est prévue pour 1980, et vers le site universitaire U.C.L., à Woluwe-Saint-Lambert, pour 1979.

Le prolongement de l'axe Est-Ouest étant prioritaire, la plupart des études et des travaux de génie civil qui figurent sur le budget 1976 concernent cet axe; il s'agit du tronçon « Etangs-Noirs - Ossegem - gare de l'Ouest », et du complexe de la place Simonis.

Il faut y ajouter le prolongement de la place du Tomberg au boulevard de la Woluwe et du site de l'hôpital universitaire de l'U.C.L.

Les travaux d'équipements et de parachèvements, d'autre part, concernent plutôt la mise en service des axes Nord-Sud et Est-Ouest (première phase jusque Tomberg et Auderghem).

## Anvers

Après la mise en service, début 1975, du premier tronçon de l'axe Est-Ouest entre la Groenplaats et de Keyserlei, on prévoit pour mi-1978 le deuxième tronçon : Station Diamant - Pelikaanstraat - Belgiëlei - Mercatorstraat.

Dans cette optique, le budget 1976 programme la mise en adjudication des équipements et du parachèvement de ce tronçon.

Quant aux travaux de génie civil, on prévoit pour 1976 une adjudication importante à charge du préfinancement par la ville d'Anvers : le tronçon Carnot - Drink - Kerkstraat (1 300 m) suivant une méthode de construction en souterrain (bouclier ou autre) pour éviter les encombrements de circulation pendant les travaux de cet important axe de pénétration.

En même temps, mais à charge du budget extraordinaire, on mettra en adjudication le prolongement de l'axe Est-Ouest, en direction de Turnhoutsebaan jusqu'au-delà de l'autoroute E3 (longueur 1 900 mètres).

De cette façon, on envisage une mise en service mi-1981 du deuxième axe : Frankrijklei - Zuid - Gemeentestrat - Carnotstraat, avec les deux antennes vers la Kerkstraat et la Turnhoutsebaan.

## Liège

En vue de pouvoir mettre en service le tronçon de pré-métro depuis Jemeppe-sur-Meuse jusqu'à la place Saint-Lam-

## 2. Overzicht van de activiteiten in 1976

## Brussel

Het programma van de werken beoogt het in dienst stellen in metro van de as Oost-West vanaf het centrum van de stad tot Oudergem (station Beaulieu) enerzijds, en Sint-Lambrechts-Woluwe (Tombergplein) anderzijds, tegen half september 1976.

De Noord-Zuid as, tussen het Noord- en het Zuidstation, zal eveneens in september 1976 in dienst kunnen gesteld worden.

De uitbreiding van de Oost-West as naar Anderlecht en Laken, is voorzien voor 1980 en naar de universitaire campus van de U.C.L. te Sint-Lambrechts-Woluwe, voor 1979.

Daar de verlenging van de Oost-West as, voorrang moet hebben, hebben de meeste studies en werken van burgerlijke bouwkunde betrekking op deze as; het betreft het vak « Zwarte Vijvers - Ossegem - Weststation » en het complex van het Simonisplein.

Daaraan moet worden toegevoegd de verlenging van het Tombergplein naar de Woluwelaan en naar de universitaire kliniek van de U.C.L.

De uitrustings- en voltooiingswerken hebben anderzijds eerder betrekking op de indienststelling van de Noord-Zuid en Oost-West assen (eerste fase tot Tomberg en Oudergem).

## Antwerpen

Na het in dienst stellen, begin 1975, van het eerste vak van de Oost-West as tussen Groenplaats en de Keizerlei, voorziet men voor mei 1978 het tweede vak station Diamant - Pelikaanstraat - Belgiëlei - Mercatorstraat.

In deze optiek is in de begroting 1976 het in aanbesteding stellen voorzien van de uitrusting en voltooiing van dit vak.

Wat de werken van burgerlijke bouwkunde betreft, wordt in 1976 een belangrijke aanbesteding voorzien lastens de prefinanciering door de stad Antwerpen : het vak Carnot - Drink - Kerkstraat (1 300 m) volgens een methode van ondergrondse constructie (schild of andere) ten einde verkeersopstoppingen te vermijden op deze belangrijke invalsweg, tijdens de werken.

Terzelfdertijd, maar ten laste van de buitengewone begroting, zal in aanbesteding gesteld worden de verlenging van de Oost-West as in de richting van de Turnhoutsebaan tot voorbij de autobaan E3 (lengte 1 900 meter).

Op die wijze wordt in de helft van 1981 het in dienst stellen voorzien van de tweede as : Frankrijklei - Zuid - Gemeentestraat - Carnotstraat, met twee uitlopers naar de Kerkstraat en de Turnhoutsebaan.

## Luik

Ten einde het pre-metrovak vanaf Jemeppe-sur-Meuse tot de place Saint-Lambert einde 1981 in dienst te stellen, wordt



bert à la fin de 1981, on prévoit en 1976 l'adjudication importante de la partie Val Benoit - place Saint-Lambert (deux tunnels de 4 km).

Par ailleurs, les travaux de la phase de la gare souterraine d'autobus de la place Saint-Lambert ayant été adjugés fin 1975, les études relatives à la préparation de la deuxième phase seront poursuivies en 1976, de même que celles des équipements de la ligne semi-métro place Saint-Lambert - Jemeppe-sur-Meuse.

#### Charleroi

Le programme de 1976 prévoit l'adjudication du gros œuvre du tronçon « station Beaux-Arts (exclue) - station Nord », ainsi que certains travaux sur l'antenne Charleroi - Fontaine-l'Évêque.

Ces travaux permettront d'assurer :

— en 1978, une liaison en site propre et viaduc « chaussée de Mons et chaussée de Bruxelles - gare du Sud », en évitant le carrefour important dit « du viaduc »;

— en 1980, la liaison gare du Sud - Beaux-Arts - gare du Nord en viaduc et en tunnel.

D'autre part, l'étude des antennes ferrées vers Lodelinsart, Jumet et Gosselies sera amorcée en 1976 en vue d'une mise en exploitation à partir de 1980.

#### Gand

Au début de 1975, il a été créé une commission urbanistique chargée d'examiner les modalités d'application d'une résolution de la Commission régionale de Gand et tendant à transformer la ligne 4 de tramway (Nord-Sud) en semi-métro.

En même temps, une étude a été confiée à un groupe d'urbanistes afin de mettre au point une solution entièrement en surface, ne faisant appel à aucun tunnel.

Les deux rapports ont été remis au début de novembre 1975 et sont actuellement à l'examen. Une décision sera prise à bref délai et un choix sera effectué entre les deux options.

Les crédits nécessaires à l'amélioration des transports en commun seront mis à la disposition de la M.I.V.G. au fur et à mesure que les dossiers techniques seront prêts.

#### IV. Prévisions financières pour 1976

Les pertes d'exploitation sont estimées à 5 281 millions pour les sociétés de transport urbains et à 3 124 millions pour la S.N.C.V. En comparaison avec l'exercice précédent, cela signifie une augmentation de respectivement 17,4 p.c. et 23,7 p.c.

Le montant total que les sociétés de transports intercommunaux peuvent investir sur fonds propres en 1976 est de 1 582,5 millions. Pour la S.N.C.V. ce montant est de 826,7 millions.

in 1976 de belangrijke aanbesteding voorzien van het gedeelte Val Benoit - place Saint-Lambert (twee tunnels van 4 km).

Daar anderzijds de werken van de eerste fase van het ondergronds autobusstation van de place Saint-Lambert toegewezen werden einde 1975, zullen de studies betreffende de voorbereiding van de tweede fase voortgezet worden in 1976, evenals die voor de uitrusting van de semi-metrolijn place Saint-Lambert - Jemeppe-sur-Meuse.

#### Charleroi

Het programma voor 1976 voorziet de aanbesteding van de ruwbouw van het vak « station Beaux-Arts - station Nord » (met uitzondering van het station « Beaux-Arts » zelf) evenals de uitvoering van bepaalde werken op de uitlopers Charleroi - Fontaine-l'Évêque.

Deze werken zullen het mogelijk maken :

— in 1978 een verbinding in eigen bedding en in viaduct te verzekeren « chaussée de Mons en chaussée de Bruxelles - gare du Sud » en also het belangrijk kruispunt « Le viaduc » te vermijden;

— in 1980 de verbinding te verwezenlijken gare du Sud - Beaux-Arts - gare du Nord in viaduct en in tunnel.

Anderzijds zal in 1976 de studie aangevat worden van de spoorantennes naar Lodelinsart, Jumet en Gosselies ten einde deze vanaf 1980 in exploitatie te kunnen stellen.

#### Gent

Begin 1975 werd een stedenbouwkundige commissie opgericht belast met het onderzoek van de toepassingsmodaliteiten van een resolutie van de Regionale Commissie van Gent tot omvorming van de tramlijn 4 (Noord-Zuid) in semi-metro.

Terzelfdertijd werd een studie toevertrouwd aan een groep urbanisten om een volledig bovengrondse oplossing, zonder tunnels, uit te werken.

Beide verslagen werden begin november 1975 ingediend en worden thans onderzocht. Een beslissing zal weldra genomen worden en een keuze zal gemaakt worden tussen de twee opties.

De nodige kredieten ter verbetering van het gemeenschappelijk vervoer zullen ter beschikking gesteld worden van de M.I.V.G. naar mate de technische dossiers klaar zullen zijn.

#### IV. Financiële vooruitzichten voor 1976

De raming van de exploitatieverliezen bedraagt 5 281 miljoen voor de maatschappijen voor stedelijk vervoer en 3 124 miljoen voor de N.M.V.B. Vergeleken met het vorig dienstjaar betekent dit een stijging van respectievelijk 17,4 pct. en 23,7 pct.

Het totaal bedrag dat de intercommunale vervoermaatschappijen uit eigen middelen mogen investeren in 1976 is 1 582,5 miljoen. Voor de N.M.V.B. is dit 826,7 miljoen.

## C. Transport par route et sécurité routière

### I. Transport de personnes

#### 1. Taxis

Le nombre de taxis en Belgique est d'environ 5 000 unités, soit 2 000 à Bruxelles, 1 800 dans la partie flamande et 1 200 dans la partie wallonne du pays.

La réglementation a été fondamentalement changée. Un système de taxes remplace les adjudications publiques. L'interstationnement est généralisé à tous les exploitants concédés dans le territoire des zones à tarif uniforme. Un aspect important est également l'incorporation du pourboire dans le prix figurant au taximètre.

Tout ceci, ainsi qu'un nombre d'autres dispositions moins importantes sont reprises dans la loi du 27 décembre 1974 et dans les cinq arrêtés royaux qui ont été publiés dans le courant de cette année.

Toutes ces dispositions sont d'ores et déjà d'application, sauf l'incorporation automatique du pourboire dans le prix du parcours. Cette dernière mesure n'exige pas un arrêté d'exécution séparé, mais des pourparlers doivent être menés sur le plan du département de l'Emploi et du Travail en raison des conséquences sur le salaire des chauffeurs de taxis.

Cette régulation doit être d'application à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1976.

#### 2. Services spéciaux d'autobus

Les services spéciaux d'autobus, destinés exclusivement à certaines catégories de voyageurs comme les élèves et les ouvriers, sont assurés par les fermiers de la S.N.C.B., par la S.N.C.V. et par les sociétés des transports intercommunaux en régie ou par des fermiers, et directement par un nombre d'entreprises privées. Le réseau total a une longueur de 190 810 km avec des prestations de 94 millions de km-voitures.

Le nombre total d'autobus destinés exclusivement à ce genre de transports s'élève à 3 896.

Le problème le plus urgent était la rémunération insuffisante de certains exploitants d'autobus pour le transport d'ouvriers. Après des négociations intenses entre mon département, la S.N.C.V., la S.N.C.B. et la Fédération belge des exploitants d'Autobus et d'Autocars, un accord complet a été atteint en vue de l'application, par les nouveaux services d'autobus assurant le transport d'ouvriers, d'un système tarifaire analogue à celui déjà en vigueur à titre d'essai dans la région anversoise et qui satisfait toutes les parties.

Egalement pour les lignes spéciales d'ouvriers où les recettes proviennent principalement ou entièrement des abonnements à payer par les usagers, un commencement de solution-compromis est déjà atteint après avoir instauré les rationalisations nécessaires.

#### 3. Autocars

Le transport professionnel par autocar est effectué par 770 entreprises.

## C. Wegvervoer en verkeersveiligheid

### I. Vervoer van personen

#### 1. Taxi's

Het aantal taxi's in België schommelt rond de 5 000 eenheden, gespreid 2 000 te Brussel, 1 800 in het Vlaamse en 1 200 in het Waalse landsgedeelte.

De reglementering hiervan werd zeer grondig gewijzigd. Een systeem van taksen vervangt de openbare aanbestedingen. Het interstationnement wordt veralgemeend tot alle geconcedeerde exploitanten binnen het grondgebied van de zones met uniform tarief. Belangrijk is ook dat de fooi in de prijs van de taxameter wordt opgenomen.

Dit alles, naast nog geen aantal minder belangrijke punten, is vervat in de wet van 27 december 1974 en vijf koninklijke besluiten die in de loop van dit jaar werden gepubliceerd.

Van het bovenvermelde werd alles reeds in praktijk gebracht behalve de automatische doorrekening van de fooi in de prijs van de rit. Dit vergt geen apart uitvoeringsbesluit, doch wel besprekingen in de schoot van het departement van Arbeid en Tewerkstelling wegens de gevolgen voor het loon van de taxichauffeurs.

Deze regeling moet vanaf 1 januari 1976 van toepassing zijn.

#### 2. Bijzondere autobusdiensten

De bijzondere autobusdiensten, uitsluitend bestemd voor bepaalde categorieën van reizigers zoals leerlingen en werknemers, worden verzorgd door de pachters van de N.M.B.S., door de N.M.V.B. en door de maatschappijen voor intercommunaal vervoer in eigen beheer en via pachters, en rechtstreeks door een aantal privé-bedrijven. Het totale net beslaat een lengte van 190 810 km met een prestatie van 94 miljoen km-voertuigen.

Het totaal aantal autobussen uitsluitend hiertoe ingezet is gelijk aan 3 896.

Het meest dringende probleem was de ontoereikende betaling van sommige autobusuitbaters voor het vervoer van werknemers. Na intense besprekingen tussen mijn departement, de N.M.V.B., de N.M.B.S. en de Federatie van de Belgische Autobus- en Autocaruitbaters, werd een volledig akkoord tot stand gebracht met het oog op de toepassing, op de nieuwe autobusdiensten voor het vervoer van werknemers, van een tarifair systeem dat reeds bij wijze van proef van kracht was in het Antwerpse en dat alle partijen voldoet.

Ook voor de bijzondere werklidienlijnen waarvan de ontvangsten in hoofdzaak of volledig voortkomen van de door de gebruikers te betalen abonnements, werd reeds een begin van compromis-oplossing bereikt na de nodige rationaliserings te hebben doorgevoerd.

#### 3. Autocars

Het beroepsvervoer met autocar wordt verricht door 770 ondernemingen.

Celles-ci disposent d'un total de 3 106 autocars, offrant une capacité d'occupation de plus de 127 000 places. En 1974, pas moins de 3 milliards de voyageurs-km ont été prestés.

En 1974, j'ai déjà pris des mesures concernant l'accès et la promotion dans la profession.

Conformément aux directives des Communautés européennes, de nouvelles conditions d'accès à la profession en matière de compétence professionnelle seront imposées.

Ceci conduira sans aucun doute à un développement du secteur, aussi bien sur le plan de l'expansion économique que sur le plan de l'organisation.

## II. Transport de marchandises

Le transport professionnel de marchandises par route est effectué par environ 11 000 entreprises avec un total de 51 258 véhicules, ce qui signifie une charge utile globale de plus d'un demi-million de tonnes.

Ce secteur est cependant frappé par la conjoncture économique actuelle.

En effet, la sous-production de l'industrie a une répercussion directe sur le transport, en ce sens que la surcapacité et les sous-enchères des prix, cumulativement avec les coûts de transport en augmentation, conduisent à la concurrence ruineuse.

La nature spécifique du transport de marchandises rend en outre encore plus difficile l'exploitation.

En effet :

— dans le secteur du transport, la formation d'un stock est impossible de façon que la demande d'un voyage aller devrait être accompagnée d'une demande d'un voyage retour analogue afin de garantir la rentabilité;

— alors que pour une forme commerciale moyenne la localisation a une certaine valeur, ceci est moins vrai pour le transport. La mobilité des véhicules réduit en effet fortement l'importance du lieu où l'entreprise de transport est établie;

— certains secteurs commerciaux peuvent surmonter la conjoncture généralement en baisse par des moyens de compensation ou de rénovation, ce qui n'est pas le cas pour le transport professionnel de marchandises. Le transporteur professionnel a comme donneur d'ordres l'ensemble des entreprises commerciales et industrielles, de sorte que son existence dépend entièrement des activités économiques moyennes.

Tenant compte de ces situations, la fédération professionnelle m'a communiqué les revendications suivantes :

— suppression temporaire de la délivrance de certificats de l'autorisation de transport;

— assouplissement immédiat des mesures de contrôle du règlement 543/69 pour le transport intérieur belge;

— instauration d'une tarification pour le transport à bennes;

Deze beschikken in het totaal over 3 106 autocars, hetzij een bezettingscapaciteit van ruim 127 000 plaatsen. In 1974 werden niet minder dan 3 miljard reizigers-km gepresteerd.

In 1974 heb ik reeds een regeling getroffen inzake de toegang tot en de promotie in het beroep.

Overeenkomstig de richtlijnen van de Europese Gemeenschappen zullen binnenkort nieuwe toelatingsvoorwaarden tot het beroep inzake vakbekwaamheid worden opgelegd.

Dit zal ongetwijfeld aanleiding geven tot een verdere verbetering van de sector, zowel bedrijfseconomisch als organisatorisch.

## II. Vervoer van goederen

Het beroepsgoederenvervoer over de weg wordt verricht door ongeveer 11 000 ondernemingen met een totaal van 51 258 voertuigen. Dit betekent een globaal laadvermogen van ruim een half miljoen ton.

Deze sector is evenwel erg getroffen door de huidige economische conjunctuur.

De onderproductie in de industrie heeft inderdaad een rechtstreekse weerslag op het vervoer, zodat overcapaciteit en de daaruit voortvloeiende prijsonterschiedingen, cumulatief met de stijgende vervoerkosten, tot ruïneuze concurrentie aanleiding gaf.

De specifieke aard van het goederenvervoer bemoeilijkt bovendien nog de exploitatie.

Inderdaad :

— in de vervoersector is geen voorraadvorming mogelijk zodat de vraag naar een heenreis dient gekoppeld te worden aan de vraag naar een analoge terugreis om de rendabiliteit veilig te stellen;

— daar waar bij een doorsnee handelsfirma de localisatie een zekere waarde heeft is dit voor het vervoer veel minder het geval. De beweeglijkheid van de voertuigen reduceert immers sterk de waarde van de plaats waar de vervoeronderneming gevestigd is;

— sommige handelssectoren kunnen zich boven de algemene neergaande conjunctuur via renovaties, enz. plaatsen, hetgeen voor het beroepsgoederenvervoer niet het geval is. De beroepsvervoerder heeft als opdrachtgevers het geheel van de handels- en industriële ondernemingen, zodat zijn bestaanszekerheid totaal afhankelijk is van de gemiddelde economische toestand.

Gelet op deze situaties, heeft de beroepsfederatie mij volgende eisen bekendgemaakt :

— tijdelijke opschorting van de afgifte van vervoervergunningen en -bewijzen;

— onmiddellijke versoepeling van de controlemaatregelen op de verordening 543/69 voor het Belgisch binnenlands vervoer;

— invoering van een tarificatie voor het kipwagenvervoer;

— contrôle plus sévère du transport effectué illégalement;  
— des questions d'ordre technique et sur le code de la route.

J'ai immédiatement pris les mesures nécessaires pour accorder à ce secteur les conditions les plus optimales.

C'est ainsi que j'ai déjà introduit un projet de loi dans lequel les points suivants sont réglés :

— la possibilité d'une suppression temporaire, au moyen d'un arrêté royal, de la délivrance d'autorisations ou certificats de transports en cas de perturbations du marché;

— la coresponsabilité des cocontractants du transporteur en cas de non-respect des prix et conditions de transport;

— l'extension des conditions de la réglementation C.M.R. au transport intérieur.

Parallèlement il est tenté, en coopération avec la profession, d'arriver à une adaptation plus profonde de la législation de base du 1<sup>er</sup> août 1960.

Cette deuxième révision de loi sera introduite le plus tôt possible dans le courant de 1976.

Sur le plan tarifaire, pour le transport de produits C.E.C.A., des pourparlers ont déjà eu lieu à la Commission des Tarifs routiers. Une demande de relèvement du tarif de 36 p.c. pour le charbon et de 20 p.c. pour le fer et l'acier est introduite auprès de la Commission des Prix.

En vue de l'instauration d'une tarification pour le transport à bennes de marchandises en vrac, les pourparlers continuent au sein de la Commission des Tarifs routiers.

Pour ce qui concerne les accords tarifaires bilatéraux avec les pays du Benelux, la France et l'Allemagne, une augmentation peut être attendue dans le courant de 1976.

Sur le plan du contrôle, tout est mis en œuvre pour éliminer le transport illégal.

Dans le domaine de la réglementation technique, certains assouplissements sont également réalisés.

La fédération professionnelle a également avancé certaines revendications qui ne ressortent pas de ma compétence.

Celles-ci sont :

— suppression de l'arrêté royal du 28 mars 1975 relatif à l'extension de la compétence de la commission paritaire de l'industrie et du commerce du pétrole;

— détaxation, éventuellement temporaire, du prix du gas-oil pour le transport professionnel;

— suppression de l'indexation automatique des primes d'assurances et égalisation des primes pour le transport professionnel de marchandises au niveau des primes pour le transport pour compte propre;

— abaissement de la partie non-déductible de la T.V.A. de 6 p.c. à 5 p.c. pour les véhicules utilitaires destinés au transport professionnel de marchandises.

- herziening van het E.G.K.S.-tarief;
- strengere controle op sluikvervoer;
- vragen omtrent technische kwesties en wegcode.

Ik heb onmiddellijk de nodige maatregelen getroffen om deze sector de meest optimale voorwaarden te verschaffen.

Zo heb ik reeds een ontwerp van wet ingeleid waarin volgende drie punten worden geregeld :

— de mogelijkheid van tijdelijke blokkering, via een koninklijk besluit, van de afgifte van vervoervergunningen en -bewijzen in geval van verstoring van de vervoermarkt;

— de medeverantwoordelijkheid van de andere bij het vervoer betrokken partijen bij niet-naleving van de prijzen en voorwaarden van het vervoer;

— de uitbreiding van de bepalingen van de C.M.R. reglementering tot het binnenlands vervoer.

Daarnaast wordt, in samenwerking met het bedrijfsleven, getracht te komen tot een verdere aanpassing van de basiswetgeving van 1 augustus 1960.

Deze tweede wetsherziening zal zo vroeg mogelijk in 1976 worden ingeleid.

Op tarifair vlak hebben, wat het vervoer van E.G.K.S.-produkten betreft, reeds besprekingen plaats gevonden op het vlak van de Commissie voor Wegtarieven. Een vraag tot tariefverhoging van 30 pct. voor kolen en 20 pct. voor ijzer en staal is bij de Prijzencommissie ingeleid.

Met het oog op de invoering van een tarief voor het vervoer van stortgoederen met kipwagens, zijn de besprekingen in de Commissie voor Wegtarieven aan de gang.

Ook voor de bilaterale tariefakkoorden met de Benelux-landen, Frankrijk en Duitsland, mag een verhoging in de loop van 1976 verwacht worden.

Op het vlak van de controle wordt alles in het werk gesteld om het sluikvervoer uit te schakelen.

Ook op het gebied van de technische reglementering werd tot zekere versoepelingen overgegaan.

Door de beroepsfederatie werden ook bepaalde eisen naar voren gebracht die niet onder mijn bevoegdheid ressorteren.

Deze zijn :

— afschaffing van het koninklijk besluit van 28 maart 1975 houdende uitbreiding van de bevoegdheid van het paritair comité voor de petroleumhandel en -nijverheid;

— detaxatie, eventueel tijdelijk, van de gasolieprijs voor het beroepsvervoer;

— afschaffing van de automatische indexering der verzekeringspremies en gelijkstelling van de premies in het beroepsgoederenvervoer met het niveau der premies in het vervoer voor eigen rekening;

— verlaging van het niet-aftrekbaar gedeelte van de B.T.W. van 6 pct. op 5 pct. voor de bedrijfsvoertuigen aangewend voor het beroepsgoederenvervoer.

J'ai introduit et discuté ces questions auprès de mes collègues en vue d'une solution.

A noter encore que des pourparlers sont menés avec la profession, au sein de mon Département, en vue de l'exécution de la directive des Communautés européennes relative à l'accès à la profession.

Sur le plan international, des accords bilatéraux avec la Suisse et la Suède ont été conclus, ce qui facilitera le transport routier vers et à partir de ces pays. Les négociations avec l'Iran sont également poursuivies en vue de conclure un accord analogue.

La poursuite d'une utilisation plus rationnelle des différents modes de transport, sur le plan des Communautés européennes, a conduit à la libéralisation du transport rail/route. Ceci a pour conséquence que les véhicules qui utilisent en partie le chemin de fer, ne sont plus soumis à des autorisations bilatérales.

En ce qui concerne les autorisations communautaires, une nouvelle prorogation du règlement (C.E.E.) en question peut être attendue, ce qui aura pour effet d'augmenter d'environ 25 p.c. le nombre d'autorisations dont dispose la Belgique (actuellement 265).

### III. Sécurité routière

L'an dernier, en introduisant la discussion des questions relatives à ce secteur, j'avais exposé les initiatives que j'envisageais de prendre en visant un impact direct sur la réduction du nombre des accidents routiers et de leurs victimes.

C'est ainsi que la priorité a été accordée aux questions suivantes qui ont été réglées par voie légale ou réglementaire :

a) Limitation généralisée de la vitesse à 120 kilomètres/heure sur les autoroutes et les routes à deux fois deux bandes instaurée le 21 mai 1974 : vu les effets positifs, sur le plan de la sécurité routière, des limitations instaurées lors de la crise économique, il a été décidé de maintenir cette limitation. L'efficacité de telle mesure dépend de la surveillance du trafic et de l'importance des sanctions appliquées en cas d'infraction. C'est pourquoi, avant de lever les lourdes sanctions à caractère économique, il s'imposait de renforcer les pénalités prévues par la loi sur le roulage.

b) Le renforcement des pénalités a fait l'objet de la loi du 9 juin 1975 qui a prévu un relèvement de l'amende minimale de 10 à 50 francs et a porté la peine minimale de prison de un jour à huit jours, pour une série d'infractions graves déterminées par le Roi (arrêté royal du 12 juin 1975).

Il s'agit des infractions qui sont à l'origine d'un nombre important d'accidents meurtriers comme le non-respect des priorités et des signaux lumineux, les dépassements dangereux, les manœuvres dangereuses sur autoroute et excès de vitesse.

Ik heb bij mijn collega's deze vragen ingeleid en besproken met het oog op een oplossing.

Daarnaast worden in de schoot van mijn Departement met het bedrijfsleven besprekingen gevoerd met het oog op de uitvoering van de richtlijn van de Europese Gemeenschappen inzake de toegang tot het beroep.

Op internationaal vlak werden bilaterale akkoorden afgesloten met Zweden en Zwitserland, waardoor het wegvervoer naar en vanuit deze landen ten eerste wordt vergemakkelijkt. Tevens werden de besprekingen met Iran verder gezet met het oog op het afsluiten van zulk een akkoord.

Het streven naar een rationeler gebruik van de verschillende wijzen van vervoer heeft binnen de Europese Gemeenschappen geleid tot het liberaliseren van het rail/wegvervoer waardoor voertuigen die op een deel van het traject gebruik maken van de spoorweg, aan geen beperkingen inzake bilaterale vergunningen meer worden onderworpen.

Inzake communautaire vergunningen mag worden verwacht dat de E.G.-verordening ter zake opnieuw zal worden verlengd en dat het aantal vergunningen waarover België beschikt, en dat thans 265 bedraagt, met ongeveer 25 pct. zal worden verhoogd.

### III. Verkeersveiligheid

Verleden jaar heb ik, ter gelegenheid van de bespreking van dit dossier, de initiatieven toegelicht die ik voornemens was te nemen met het oog op de vermindering van het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers.

Aldus werden volgende onderwerpen langs wettelijke of réglementaire weg prioritair geregeld :

a) Algemene snelheidsbeperking van 120 kilometer per uur op de autowegen en de wegen met twee maal twee rijstroken, beperking welke ingesteld werd op datum van 21 mei 1974. Rekening houdende met de positieve resultaten op het vlak van de verkeersveiligheid werd besloten deze snelheidsbeperking ingesteld tijdens de economische crisis, te laten voortduren. De efficiëncie van zulk een maatregel hangt vooral af van de verkeerscontrole en van de ernst van de straffen bij overtreding. Om deze reden was het aangewezen, vooraleer deze zware op economische basis genomen straffen op te heffen, de strafbepalingen, voorzien door de verkeersreglementering, te verhogen.

b) De verzwarening van de straffen heeft het voorwerp uitgemaakt van de wet van 9 juni 1975, die de minimum geldboete van 10 frank op 50 frank bracht en de gevangenisstraf van één dag op acht dagen voor een bepaald aantal zware verkeersovertredingen die door de Koning werden bepaald (koninklijk besluit van 12 juni 1975).

Het gaat hier om inbreuken zoals het niet eerbiedigen van de vorrangsregels en de verkeerslichten, het gevaarlijk inhalen, onverantwoorde manœuvres op de autoweg, overdreven snelheid, die tal van dodelijke verkeersongevallen veroorzaken.

## c) Répression de l'ivresse au volant ·

La même loi a ramené à 0,8 grammes le taux d'alcoolémie punissable à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1975. La procédure de la détection de l'alcoolémie et de l'interdiction temporaire de conduire ont été modifiées en tenant compte de l'expérience acquise.

L'application de ces mesures s'est réalisée normalement. Une récente enquête d'opinion a d'ailleurs montré que le fondement de ces mesures était admis très largement par les usagers.

d) A partir du 1<sup>er</sup> juin 1975, instauration du port obligatoire de la ceinture de sécurité et interdiction de placer des enfants de moins de douze ans à l'avant des véhicules. Selon de nombreuses expériences, cette mesure vise à diminuer la gravité des blessures dues aux collisions et elle a été recommandée par toutes les instances internationales spécialisées.

Le port de la ceinture est obligatoire dans les pays du Benelux, la Suède et la France; elle le sera prochainement en Allemagne et en Suisse; d'autres pays comme l'Angleterre et l'Autriche envisagent de prendre également cette mesure.

\*\*

*Evolution des statistiques concernant les accidents routiers*

Les effets conjugués des mesures précitées se manifestent dans l'évolution favorable des statistiques des accidents et de leurs victimes.

C'est ainsi que pour les quatre mois de juin à septembre 1975, le nombre total des victimes (tués et blessés) sur tout le réseau routier a diminué de 14,8 p.c. par rapport aux mois correspondants de 1974. Cette évolution est encore plus favorable (— 24,8 p.c.) si l'on considère les victimes parmi les occupants de voitures (port de la ceinture de sécurité) alors que pour les autres usagers la diminution n'est que de 1,9 p.c.

D'une manière encore plus précise, l'évolution se marque pour la catégorie des tués pour laquelle il y a une diminution de 38,6 p.c. parmi les occupants de voitures, au lieu de 14,9 p.c. pour les autres usagers.

Enfin, toujours durant ces quatre derniers mois, le nombre des victimes d'accidents survenus sur le réseau autoroutier est en diminution de 24,2 p.c. par rapport à 1974 et de 40,3 p.c. par rapport à 1973.

On peut donc, dès à présent, espérer que le bilan complet de 1975 permettra d'enregistrer une diminution sensible et décisive des victimes d'accidents routiers.

Il convient aussi d'apprécier ces résultats en fonction de l'évolution du parc automobile. A ce propos, les statistiques disponibles concernant les immatriculations de véhicules se présentent comme suit (détails annexe 2) :

	Véhicules usagés	Véhicules neufs
1973 :	297 121	304 929
1974 :	294 790	289 318
1975 :	315 381	308 527

## c) Beteugelen van het dronken sturen :

Dezelfde wet heeft het strafbare alcoholgehalte teruggebracht op 0,8 gram vanaf 1 juli 1975. De procedure van opsporing van het alcoholgehalte en van het tijdelijk stuurverbod werd gewijzigd, rekening houdend met de reeds opgedane ervaring.

De toepassing van deze maatregelen verloopt op een normale wijze. Uit een recente opiniepeiling blijkt dat deze maatregelen stoelen op een algemene instemming bij de weggebruikers.

d) Vanaf 1 juni 1975, het verplicht dragen van de autogordel en het verbod kinderen van minder dan twaalf jaar vooraan te laten plaatsnemen in een wagen. Talrijke proefnemingen tonen aan dat deze maatregelen de ernst van de opgelopen verwondingen vermindert; ze werden trouwens aanbevolen door alle internationale verkeersspecialisten.

Het dragen van de autogordel is nu verplicht in de Benelux-landen, Zweden en Frankrijk, en zal het weldra worden in Duitsland en Zwitserland. Ook Engeland en Oostenrijk zijn voornemens een dergelijke maatregel te nemen.

\*\*

*Evolutie van de statistieken betreffende de verkeersongevallen*

Deze maatregelen hadden een gunstige invloed op de evolutie van de statistieken van de verkeersongevallen en de verkeersslachtoffers.

Van begin juni tot einde september 1975 verminderde het totaal aantal slachtoffers (doden en gewonden) op alle wegen met 14,8 pct., vergeleken met de overeenkomstige maanden in 1974. Deze evolutie is nog gunstiger (— 24,8 pct.) voor de passagiers in de wagens, ten gevolge van het dragen van de autogordel, terwijl de vermindering wat de andere weggebruikers betreft, slechts 1,9 pct. bedraagt.

Deze gunstige evolutie is nog meer uitgesproken in de categorie van de gedode weggebruikers; vermindering met 36,8 pct. wat betreft de passagiers en slechts 14,9 pct. voor de anderen.

Tenslotte is voor dezelfde vier maanden het aantal verkeersslachtoffers op het autowegennet gedaald met 24,2 pct. ten overstaan van 1974 en met 40,3 pct. ten opzichte van 1973.

De hoop is nu gewettigd dat de totale balans voor 1975 een gevoelige en blijvende vermindering van de verkeersslachtoffers zal vertonen.

Deze resultaten dienen ook beoordeeld te worden in het licht van de evolutie van het autopark. Ter zake beschikken wij over de gegevens met betrekking tot de immatriculatie van voertuigen (détails bijlage 2) :

	Oude voertuigen	Nieuwe voertuigen
1973 :	297 121	304 929
1974 :	294 790	289 318
1975 :	315 381	308 527

Ces chiffres montrent que les effets déprimants consécutifs de la crise de l'énergie sont actuellement surmontés.

Comme le secteur automobile est un secteur pilote sur le plan économique, on peut se réjouir de la normalisation des activités dans cette branche.

\*

Poursuivant l'exposé de mon programme, je mets l'accent sur les autres points importants :

— la réforme du système du permis de conduire :

Le projet de loi à cet effet a reçu l'avis du Conseil d'Etat et il sera déposé incessamment au Parlement. La principale innovation est l'obligation faite à tout candidat-conducteur de réussir un examen officiel, comportant une épreuve théorique, pratique et un contrôle de la vue, afin d'obtenir un permis de conduire. Toutes les modalités seront discutées lors des travaux préparatoires.

— la publication du code de la route révisé :

Il s'agit d'un remaniement complet nécessité par le souci d'uniformisation par rapport aux règles européennes et de simplifier le code pour le rendre mieux assimilable par les usagers. L'arrêté royal sera publié en décembre prochain et l'entrée en vigueur est prévue au 1<sup>er</sup> mai 1976, ce délai étant nécessaire pour informer largement l'opinion.

Un aperçu des principales innovations est donné en annexe 3.

A noter que les dispositions concernant les mesures prises en faveur des handicapés (facilités de stationnement) entrent en vigueur immédiatement.

A l'occasion de cette révision, un règlement particulier destiné aux gestionnaires des voiries a été élaboré en collaboration avec le département des Travaux publics.

— la refonte de la réglementation technique, remaniée en fonction de l'évolution technique :

Cette réglementation est pratiquement au point et elle sera complétée par d'autres règlements pris en exécution des directives européennes concernant la sécurité technique des véhicules (freinage, avertissements sonores, rétroviseurs, dispositif antivol, etc.).

Deux questions intéressent spécialement les usagers :

— l'interdiction des pneus à clous à partir de l'hiver prochain, à la demande des Travaux publics qui ont constaté des dégradations très coûteuses du fait de l'utilisation des pneus à clous. La plupart des pays ont décrété la même interdiction ou ont imposé des restrictions très sévères;

— le placement obligatoire de feux de brouillard-arrière sera réglementé incessamment.

Deze cijfers tonen aan dat de ongunstige effecten van de energiekrisis thans verdwenen zijn.

Aangezien de automobielsector op het economische vlak een speerpuntsector is, kan men zich over de normalisatie der activiteiten in deze sector verheugen.

\*\*

Thans wens ik de nadruk te leggen op de andere belangrijke punten :

— de herziening van de procedure tot het bekomen van het rijbewijs :

Over dit ontwerp van wet heeft de Raad van State een advies uitgebracht, zodat het binnenkort bij het Parlement zal worden ingediend. De belangrijkste nieuwigheid is dat elke kandidaat-bestuurder in een officieel examen zal moeten slagen. Dit examen zal o.m. bestaan uit een theoretische en praktische proef en uit een onderzoek van het gezicht. Alle uitvoeringsmodaliteiten zullen worden besproken tijdens de voorbereidende werkzaamheden.

— de publikatie van het herwerkte verkeersreglement :

Deze volledige herwerking was noodzakelijk ten einde het verkeersreglement aan de Europese reglementering aan te passen. Tevens ging het erom dit reglement voor de gebruikers te vereenvoudigen en meer begrijpbaar te maken. Het koninklijk besluit zal in december e.k. gepubliceerd worden; het zal in werking treden op 1 mei 1976, zodat het publiek hierover voldoende geïnformeerd zal kunnen worden.

Een overzicht van de belangrijkste nieuwigheden vindt men in bijlage 3.

Te noteren valt nochtans, dat de bepalingen ten gunste van de gehandicapten (parkeerfaciliteiten) onmiddellijk in werking zullen treden.

Ter gelegenheid van deze herziening werd een speciaal reglement ten behoeve van de wegbeheerders opgesteld, in samenwerking met het departement van Openbare Werken.

— de herziening van het technische reglement, in functie van de technische evolutie :

Thans wordt hieraan de laatste hand gelegd. Het zal ook nog aangevuld worden met andere reglementen die genomen werden in uitvoering van Europese richtlijnen betreffende de technische veiligheid van de voertuigen (reminrichting, geluidstoestellen, achteruitkijkspiegel, anti-diefstal, enz.).

Twee onderwerpen interesseren vooral de weggebruikers :

— het verbod van spijkerbanden, van volgend winterseizoen af, dit op vraag van het departement van Openbare Werken dat dure beschadigingen heeft vastgesteld aan het wegdek, veroorzaakt door het gebruik van spijkerbanden. De meeste landen hebben trouwens hetzelfde verbod uitgevaardigd of hebben strenge beperkingen opgelegd.

— het verplicht plaatsen van achtermistlichten zal binnen afzienbare tijd gereguleerd worden.

Les discussions en cours au niveau européen ont retardé l'exécution de cette mesure qui s'impose à mes yeux, vu les accidents nombreux et meurtriers par temps de brouillard.

\*\*

D'autres réglementations sont actuellement en préparation en vue d'entrer en vigueur au début de 1976 :

— l'application en transport national des dispositions de l'accord européen A.D.R. concernant le transport de marchandises dangereuses. Un pas important a été franchi puisque depuis le 1<sup>er</sup> octobre dernier, des prescriptions précises ont été établies concernant la signalisation de ces transports, l'identification de la marchandise et son degré de nuisance; ces renseignements permettant des mesures d'intervention rapides et efficaces, en cas d'accident;

— l'imposition du tachygraphe (contrôle des temps de parcours et de repos et de l'espace parcouru).

Depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1973, le tachygraphe est obligatoire sur tous les véhicules assurant le transport des marchandises dangereuses;

— depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1975, en vertu du règlement 1463/70 de la C.E.E., tout véhicule neuf de plus de 3,5 tonnes doit être muni d'un tachygraphe ayant reçu une approbation européenne;

— tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes, quelle que soit leur date de mise en circulation, devront être équipés d'un tachygraphe à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1978.

Un arrêté royal, fixant le calendrier d'équipement des tranches de véhicules, sera publié au début de 1976.

— la définition des conditions auxquelles doivent répondre les véhicules utilisant le LPG (gaz de pétrole liquéfié) comme carburant.

Un autre point important du programme de l'exercice prochain est la *révision de la loi de 1899* sur la police de la circulation routière concernant les objectifs suivants :

— dépenalisation des infractions mineures pour lesquelles des sanctions pénales seraient remplacées par des sanctions administratives.

Cette procédure étudiée conjointement avec le département de la Justice permettra de désencombrer les tribunaux et de réprimer efficacement la répétition des infractions routières;

— l'introduction du système de permis par points permettra par décision administrative, de prononcer la déchéance du droit de conduire.

A l'occasion de cette révision de la loi de 1899, la disposition concernant la responsabilité des chauffeurs coupables d'infraction sera revue. Les travaux sont menés dans ce sens avec toutes les parties intéressées.

La conjugaison de ces innovations aura un effet bénéfique sur la sécurité routière.

\*\*

De besprekingen op Europees vlak hebben de uitvoering vertraagd van deze maatregel die zich mijns inziens opdringt, gelet op de vele en tragische kettingsbotsingen bij mist.

\*\*

Andere reglementen die op dit ogenblik in voorbereiding zijn, zullen in werking treden begin 1976 :

— de toepassing op nationaal vlak van de bepalingen van het Europees Akkoord A.D.R. betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen. Een belangrijke stap werd reeds gezet, aangezien sedert 1 oktober jl. precieze voorschriften werden uitgevaardigd betreffende de signalisatie van deze transporten, de identificatie van de goederen en de graad van schadelijkheid; deze inlichtingen laten bij ongeval een snelle en doeltreffende tussenkomst toe;

— het opleggen van de tachograaf, teneinde de rij- en rusttijden alsook de afgelegde weg te controleren.

Sedert 1 november 1973 is de tachograaf verplicht voor alle voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren;

— sedert 1 januari 1975 moeten, ingevolge de E.E.G. richtlijn 1463/70, alle nieuwe voertuigen van meer dan 3,5 ton uitgerust worden met een tachograaf, die volgens de Europese normen werd goedgekeurd;

— alle voertuigen van meer dan 3,5 ton, wat ook hun datum van eerste ingebruikstelling moge zijn, moeten vanaf 1 januari 1978 met een tachograaf uitgerust zijn.

Een koninklijk besluit waarbij de data zullen worden vastgesteld waarop de verschillende schijven van voertuigen zullen moeten uitgerust zijn, zal begin 1976 gepubliceerd worden :

— het bepalen van de voorwaarden waaraan de voertuigen moeten voldoen die LPG-gas (vloeibaar gas) als brandstof gebruiken.

Een ander belangrijk punt betreft de *herziening van de wet van 1899* betreffende de politie op het wegverkeer op het stuk van de :

— depenalisatie van minder belangrijke inbreuken : administratieve strafbepalingen zullen de huidige strafwettelijke vervangen.

Deze procedure die samen met het departement van Justitie bestudeerd werd, zal de rechtbanken ontlasten en zal de herhaling van verkeersinbreuken doeltreffender beteugelen;

— het invoeren van een systeem van rijbewijs met punten. Hierdoor zal het rijverbod kunnen opgelegd worden krachtens een administratieve beslissing.

Ter gelegenheid van de herziening van de wet van 1899 zal de verantwoordelijkheid van chauffeurs die verkeersinbreuken plegen, herzien worden. De werkzaamheden worden in die zin door alle betrokken partijen gevoerd.

Deze nieuwigheden zullen een gunstige weerslag hebben op de verkeersveiligheid.

\*\*



Dans le domaine de l'information et de l'éducation des usagers, des efforts tout particuliers vont être entrepris pour familiariser les usagers avec les nouvelles règles de circulation. Cette occasion sera mise à profit pour sensibiliser encore davantage toutes les catégories d'usagers aux impératifs de la sécurité routière.

#### D. Aéronautique

##### I. Administration de l'Aéronautique

L'Administration de l'Aéronautique détermine dans notre pays la politique générale dans le domaine de l'aviation civile en collaboration étroite avec la compagnie nationale d'aviation et la Régie des Voies aériennes.

L'Administration encourage également l'aviation générale et sportive par l'octroi de subsides au vol à voile et de bourses d'étude aux pilotes.

##### L'Ecole nationale d'aviation civile

L'Ecole nationale d'aviation civile, établie à l'aérodrome de Grimbergen, forme des jeunes pilotes civils de transport.

En vue de rencontrer les vœux exprimés par certains pilotes professionnels confirmés qui n'ont pas les moyens de se préparer à la partie théorique de l'examen de pilote civil, le département organise des cours spéciaux à leur intention à l'Ecole nationale d'aviation civile.

J'ai décidé récemment que les candidates-pilotes étaient également autorisées à suivre les cours théorique spéciaux pour pilotes avancés. Cette mesure répond déjà en partie à une revendication justifiée de la part de ces candidates.

Dans le même ordre d'idées, j'ai décidé également qu'un certain pourcentage des bourses d'études devrait être réservé aux élèves-pilotes du sexe féminin.

Toutefois, en raison de la récession économique, une certaine tendance à la pléthore se manifeste parmi les pilotes professionnels. L'Administration fait le maximum pour préserver et même développer l'emploi en ce domaine, tout en envisageant d'espacer les sessions d'études à l'Ecole nationale d'aviation civile.

Il entre dans mes intentions de régler par arrêté royal la mise à la pension des pilotes à l'âge de 60 ans. Cet arrêté royal entrera en vigueur au début de 1978.

##### Infrastructure aéroportuaire

Ainsi qu'annoncé précédemment, une analyse « coûts-avantages » a été entreprise dans le but de fournir, sur la base d'une étude scientifique, un instrument qui permettrait d'établir une politique rationnelle en matière d'infrastructure globale aéroportuaire.

Inzake informatie en de opvoeding zullen de inspanningen er vooral op gericht zijn de weggebruikers vertrouwd te maken met de nieuwe verkeersregels. Deze gelegenheid zal te baat genomen worden om alle categorieën van weggebruikers te sensibiliseren voor de dwingende noodzaak aan een veiliger verkeer.

#### D. Luchtvaart

##### I. Bestuur der Luchtvaart

Het Bestuur der Luchtvaart bepaalt het algemeen beleid inzake burgerlijke luchtvaart hier te lande, in nauwe samenwerking met de nationale luchtvaartmaatschappij en de Regie der Luchtwegen.

Het Bestuur moedigt eveneens de algemene- en sportluchtvaart aan door het verlenen van toelagen voor de zweefvliegerij en voor de studiebeurzen aan vliegtuigbestuurders.

##### De nationale burgerlijke luchtvaartschool

De nationale burgerlijke luchtvaartschool die fungeert op het luchtvaartterrein Grimbergen, leidt jonge vliegtuigbestuurders op voor het luchtvervoer.

Om tegemoet te komen aan de wensen van sommige gevormde beroepsvliegtuigbestuurders die niet over de mogelijkheid beschikken om zich tot het theoretisch gedeelte van het examen van burgerlijk lijnvlieger voor te bereiden worden voor hen bij de nationale burgerlijke luchtvaartschool speciale leergangen ingericht.

Onlangs heb ik beslist dat ook vrouwelijke kandidaat-piloten mochten deelnemen aan de theoretische cursussen voor gevorderde piloten. Hierdoor wordt reeds in aanzienlijke mate tegemoet gekomen aan een rechtmatige eis vanwege die kandidaten.

In dezelfde gedachtengang heb ik eveneens beslist dat een zeker percentage van de reeds vermelde studiebeurzen ambtshalve eveneens diende ter beschikking gesteld van de vrouwelijke leerling-piloten.

Wegens de economische teruggang echter wordt een zekere tendens naar een teveel aan beroepsvliegtuigbestuurders waargenomen. De Administratie doet al wat mogelijk is om terzake de tewerkstelling te vrijwaren en zelfs te ontwikkelen, waarbij ook in overweging wordt genomen de opleidingskursussen bij de nationale burgerlijke luchtvaartschool minder snel op elkaar te laten volgen.

Het ligt in mijn bedoeling een koninklijk besluit uit te vaardigen waardoor een oppensioenstelling van de piloten zal worden ingevoerd vanaf de ouderdom van zestig jaar. Dit koninklijk besluit zou in voege treden begin 1978.

##### Luchthaveninfrastructuur

Zoals vroeger vermeld, werd met een « kosten-baten » analyse een aanvang genomen, welke tot doel heeft, voortgaande op een wetenschappelijke studie, een instrument aan de hand te doen waarbij het zal mogelijk worden een rationeel beleid op te stellen op het stuk van de globale luchthaveninfrastructuur.

Cette étude a été confiée, après un appel d'offres générales à une entreprise belge qui, pour son exécution, s'assure la collaboration d'un bureau d'étude américain à réputation mondiale sur le plan des problèmes aéroportuaires.

L'étude devra, sur la base des prévisions du trafic aérien de et vers la Belgique (pour 1980, 1985 et 1990), démontrer si notre pays a besoin d'un ou de plusieurs aéroports intercontinentaux et, suivant le cas, quelle en est la localisation optimale. Les mêmes données seront fournies, dans un stade ultérieur, pour les aéroports régionaux et les terrains d'aviation sportive.

La convention conclue prescrit que l'étude doit être terminée au 30 juin 1976.

Comme ce fut le cas l'année dernière, en attendant le dépôt des conclusions du groupe d'étude, tous les aéroports civils seront maintenus dans leur état opérationnel normal et les crédits nécessaires seront accordés à cet effet.

#### Contrôle de la circulation aérienne

En ce qui concerne ce problème, une organisation internationale, l'« Eurocontrol », a été créée par la convention pour la coopération dans l'intérêt de la navigation aérienne, conclue le 13 décembre 1960 entre la Belgique, la République fédérale d'Allemagne, la France, la Grande-Bretagne, le Luxembourg et les Pays-Bas. Cette convention a été approuvée par la loi du 12 mars 1962. La convention entra en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1963. L'Irlande y adhéra au 1<sup>er</sup> janvier 1965.

Par cette convention, les Etats membres avaient en vue le renforcement de leur coopération dans le domaine de l'aéronautique et plus précisément de faire assurer le contrôle aérien de leurs espaces supérieurs par l'Eurocontrol.

Si notre pays a toujours suivi scrupuleusement les dispositions de cette convention, certains Etats membres n'ont cependant pu l'appliquer intégralement.

1975 fut l'année de la réflexion sur les activités futures qui seraient confiées à Eurocontrol après 1983, date à laquelle l'Organisation prendrait fin si un des Etats membres faisait connaître, avant 1981, son intention de dénoncer l'accord.

Les études en cours, qui seront poursuivies en 1976, ont pour but de définir les tâches que tous les Etats membres sont disposés à confier à l'Eurocontrol, de façon à trouver la solution internationale la plus large possible et qui soit acceptable de façon unanime.

Notre pays a tout intérêt à ce que ces études apportent le plus rapidement possible la clarté voulue, de façon à être en mesure d'arrêter les lignes de conduite de nature à assurer dans l'avenir la sécurité du trafic dans notre espace aérien.

L'existence dans la partie Sud du pays d'une zone non couverte par les stations de radars existantes a nécessité la

Deze studie werd na een algemene offerte-aanvraag opgedragen aan een Belgische onderneming, die zich voor de uitvoering ervan de medewerking van een Amerikaans studiebureau heeft verzekerd, dat wereldbekendheid heeft inzake luchthavenproblemen.

De studie zal, voortgaande op de verwachtingen van het luchtverkeer vanuit en naar België (voor 1980, 1985 en 1990) moeten uitmaken of ons land een of meer intercontinentale luchthavens nodig heeft en, volgens het geval, welke de meest geschikte vestigingsplaats is. In een later stadium zullen dezelfde gegevens worden verstrekt voor de regionale luchthavens en de landingsterreinen voor de sportluchtvaart.

De afgesloten overeenkomst bepaalt dat de studie op 30 juni 1976 moet beëindigd zijn.

Zoals dit vorig jaar het geval was, zullen al de burgerlijke luchthavens, in afwachting van het neerleggen van de conclusies van de studiegroep, in hun normale bedrijfsstaat worden gehandhaafd en zullen hiertoe de nodige kredieten worden verleend.

#### Luchtverkeersleiding

In verband met dit probleem, werd krachtens het internationaal verdrag tot samenwerking in het belang van de veiligheid van de luchtvaart, ondertekend op 13 december 1960 door België, de Bondsrepubliek Duitsland, Frankrijk, Groot-Brittannië, Luxemburg en Nederland, een nieuwe organisatie « Eurocontrol » opgericht. Dit verdrag werd door de wet van 12 maart 1962 goedgekeurd. Het werd van kracht op 1 maart 1963. Ierland trad ertoe bij op 1 januari 1965.

Luidens dit verdrag, hadden de lidstaten op het oog het versterken van hun samenwerking in het domein van de luchtvaart en meer bepaald het waarnemen van de luchtverkeersleiding in hun hogere luchtruimen door Eurocontrol.

Al is het zo dat ons land steeds nauwkeurig de bepalingen van dit verdrag heeft toegepast, zekere andere lidstaten hebben dit echter niet integraal kunnen doen.

1975 was het jaar van de bezinning over de toekomstige bedrijvigheden die na 1983 aan Eurocontrol zouden worden opgedragen, tijdstip waarop de organisatie ophoudt te bestaan, indien één van de lidstaten vóór 1981 zijn inzicht zou te kennen geven het akkoord op te zeggen.

De aan gang zijnde studies die in 1976 zullen worden voortgezet, hebben tot doel de opdrachten te bepalen die al de lidstaten bereid zijn aan Eurocontrol toe te vertrouwen om aldus de zo ruim mogelijke en voor elkeen aanvaardbare internationale oplossing te vinden.

Ons land heeft er alle belang bij dat dank zij deze studies, zo snel mogelijk de gewenste duidelijkheid zou naar voren komen, om het opstellen van de richtlijnen mogelijk te maken krachtens dewelke de veiligheid van het verkeer in ons luchtruim in de toekomst kan worden verzekerd. Het was echter nu reeds onontbeerlijk geworden het Belgisch luchtruim beter te beveiligen.

Er was inderdaad in het Zuidelijk gedeelte van het land een gebied waar geen radarcontrole bestond. Om aan deze

commande et l'installation d'une station radar dans les Ardennes. Cette décision inévitable est de nature à éviter des accidents graves, mais elle ne préjuge en rien l'avenir futur d'Eurocontrol.

D'autre part l'Administration s'efforce, comme par le passé, de contenir la croissance des budgets de fonctionnement et d'investissement de l'Eurocontrol dans les limites financières acceptables.

En 1976, Eurocontrol recouvrera, auprès des compagnies aériennes, pour compte des onze pays qui font partie du système des redevances « de route », 60 p.c. des frais, des aides « en route » et des services. La politique belge en ce domaine, qui vise à trouver le meilleur équilibre entre les intérêts des transporteurs et ceux des organismes qui fournissent ces prestations « en route » sera poursuivie.

#### Mesures contre le bruit

Le département a poursuivi ses efforts dans la lutte contre le bruit des avions. La préoccupation fondamentale dans cette lutte doit être d'abaisser progressivement, grâce surtout aux progrès de la technologie du moteur d'avion, les niveaux de bruit provoqués lors des décollages ou atterrissages.

A cette fin, un arrêté ministériel a été pris le 2 mai 1975 par le Premier Ministre, le Secrétaire d'Etat à l'Environnement et le Ministre des Communications. Il fixe les normes acoustiques requises pour la délivrance et le renouvellement du certificat de navigabilité des avions à réaction. Son grand intérêt est d'empêcher désormais l'importation par des transporteurs belges d'avions d'un type ancien bruyant. Le même arrêté stipule que les certificats de navigabilité des avions ne satisfaisant pas aux normes acoustiques ne seront plus renouvelés après 1980.

Si l'arrêté permettra une amélioration progressive de la flotte civile belge, il n'empêche que nos aéroports étant ouverts aux aéronefs étrangers — plus de 40 p.c. des mouvements à Bruxelles-National sont effectués par des avions étrangers — il s'impose d'atteindre une uniformisation toujours plus poussée sur le plan international. C'est à quoi tendent les efforts du Département au sein des groupes de travail institués par la C.E.A.C. (Commission Européenne de l'Aviation civile) ainsi que par l'O.A.C.I. (Organisation de l'Aviation Civile Internationale).

En attendant la décision prise fin novembre 1974 interdisant les décollages et les atterrissages la nuit pour les avions non conformes aux normes internationales acoustiques, a été accueillie avec satisfaction par la population.

La piste d'atterrissage 25R de l'Aéroport National sera équipée d'une nouvelle installation de radioguidage permettant des atterrissages en toute sécurité. De ce fait, une autre piste, notamment la 02 sera moins utilisée ce qui soulagera une partie de la population des communes périphériques de l'agglomération bruxelloise.

gevaarlijke situatie een einde te stellen heb ik dan ook beslist nu reeds een nieuw radarstation in de Ardennen op te richten. Dit onontbeerlijk initiatief betekent geenszins een stellingname in verband met de toekomstige rol van Eurocontrol.

Anderzijds doet het Bestuur, zoals in het verleden, de inspanning om de groei van de bedrijfs- en investeringsbegroting en van Eurocontrol binnen aannemelijke financiële grenzen te houden.

In 1976 zal Eurocontrol in opdracht van de elf landen die zijn aangesloten bij het « en-route » vergoedingsstelsel 60 pct. van de kosten van de « en-route » hulpmiddelen en diensten op de luchtvaartmaatschappijen verhalen. Onze politiek terzake is er op gericht het beste evenwicht te vinden tussen de belangen van de vervoerders en van de diensten die deze « en-route » prestaties verrichten, en zal worden voortgezet.

#### Maatregelen tegen de lawaaihinder

Het Departement heeft zijn krachtspanningen voortgezet tot bestrijding van het vliegtuiglawaai. De fundamentele bezorgdheid bij de strijd tegen het lawaai ligt hierin dat de geluidsniveaus bij de opstijgingen en de landingen, vooral dank zij de technologische vooruitgang van de vliegtuigmotor, geleidelijk moeten worden verlaagd.

Er werd met dit doel op 2 mei 1975 een ministerieel besluit uitgevaardigd, ondertekend door de Eerste Minister, de Staatssecretaris voor Leefmilieu en de Minister van Verkeerswezen. Het bepaalt de geluidsnormen waaraan moet worden voldaan voor de uitreiking of de hernieuwing van het bewijs van luchtwaardigheid van vliegtuigen met straalaandrijving. Het groot belang ervan is te voorkomen dat in de toekomst nog vliegtuigen van een verouderd lawaaiertype door Belgische vervoerders worden ingevoerd. Het besluit bepaalt ook dat de luchtwaardigheidsbewijzen van vliegtuigen die niet beantwoorden aan de geluidsnormen, na 1980 niet meer zullen worden verlengd.

Al wordt, door het besluit, een geleidelijke verbetering van de Belgische burgerlijke vliegtuigen mogelijk, toch is het dringend nodig, aangezien onze luchthavens ook door vreemde luchtvaartuigen worden aangedaan — meer dan 40 pct. van de bewegingen op Brussel-Nationaal zijn vreemde vliegtuigen — dat een steeds verdere éénvormigheid moet worden bereikt op internationaal vlak. Hiermede stemmen overeen de inspanningen van het Departement, de werkgroepen die werden opgericht door de C.E.A.C. (Europese Commissie voor de Burgerlijke Luchtvaart) en door de I.C.A.O. (Organisatie voor de Internationale Burgerlijke Luchtvaart).

Inmiddels werd de beslissing in verband met het verbod van nachtvluchten dat eind november werd ingevoerd, algemeen gunstig onthaald door de bevolking.

Op de Nationale Luchthaven zal de landingsbaan 25 R worden uitgerust met een modern instrumentslandingsmiddel. Hierdoor zal worden bekomen dat een andere baan, namelijk de 02, minder wordt gebruikt voor landingen hetgeen ten goede zal komen van de bevolking van sommige randgemeenten van de Brusselse agglomeratie.

Enfin, les compagnies belges ont mis en œuvre des techniques d'atterrissage de moindre bruit. L'utilisation de ces techniques, possibles par conditions météorologiques favorables, permet de retarder dans une large mesure la remise de la poussée nécessaire à l'atterrissage et, par là, de réduire la zone affectée par le bruit et cela sans affecter la sécurité.

Pour vérifier l'application et l'efficacité de toutes les mesures prises, il est indispensable de prévoir l'établissement d'un réseau de mesure de bruit autour des aéroports importants. Les études pour l'établissement d'un tel réseau sont en cours, et les crédits nécessaires sont proposés.

L'exécution des vols d'essais pose par ailleurs un problème difficile à résoudre. Actuellement ces vols sont exécutés à l'aéroport de Gosselies et d'Ostende. De commun accord avec mon collègue de la Défense nationale, nous nous efforçons à trouver une solution en affectant un aéroport militaire à cet effet.

Il est à signaler toutefois que les aéroports militaires ne possèdent pas tous l'infrastructure et l'équipement exigés par les avions civils. Nous cherchons donc une solution équilibrée tenant compte d'un côté de la gêne causée par le bruit et de l'autre côté des investissements relatifs aux équipements nécessaires.

#### Sécurité dans les aéroports

Le Gouvernement maintient ses efforts en vue d'assurer la plus grande sécurité possible dans nos aéroports, la menace en ce domaine n'ayant pas diminué bien qu'ayant pris d'autres aspects.

Le Comité national de Sécurité de l'Aviation civile ainsi que les comités locaux fonctionnant dans les aéroports assurent la coordination entre les différents services concernés.

A l'initiative de la Belgique, une coopération internationale s'est instaurée, notamment au sein de la C.E.A.C. (Commission européenne de l'Aviation civile).

#### Accords commerciaux

L'organisation du transport aérien international repose sur l'octroi d'autorisations de survol, d'atterrissage et de droits commerciaux dans les pays étrangers.

En comparaison avec d'autres pays, on peut dire que le portefeuille des droits de trafic dont nous disposons est plutôt restreint.

Le Ministre s'efforce, en collaboration avec ses collègues du département des Affaires étrangères et du Commerce extérieur, d'obtenir des droits nouveaux.

L'octroi de ces droits s'opérait d'une manière très souple dans la période qui a suivi la deuxième guerre mondiale. Actuellement, il n'en est plus de même et l'obtention de droits se heurte à des difficultés considérables.

Nonobstant le fait que la Belgique dispose d'un faible potentiel aéronautique et d'une force d'attraction touristique

Tenslotte stellen de Belgische maatschappijen alles in het werk om minder lawaaiërige landingstechnieken in te voeren hetgeen bij gunstige weersomstandigheden in grote mate toelaat én een vertraagde heropdrijving van de nodige stuwkracht bij het landen, én door het feit zelf, een vermindering van het lawaai boven de betrokken zone, zonder de veiligheid in het gedrang te brengen.

Om de toepassing en de doelmatigheid van de getroffen maatregelen te kunnen nagaan, moet een net van geluidsmeters rondom de belangrijkste luchtvaartterreinen voorzien worden. De installatie van een dergelijk net ligt thans ter studie en de nodige kredieten zijn voorgesteld.

Een moeilijk op te lossen probleem betreft het uitoefenen van proefvluchten. Thans gebeuren deze laatsten nog steeds op de luchthavens Oostende en Gosselies. Tezamen met mijn collega van Landsverdediging wordt naar een oplossing gezocht om voor deze vluchten een militair vliegveld te gebruiken.

Er weze echter opgemerkt dat de militaire vliegvelden zeer dikwijls niet beschikken over de infrastructuur en hulpmiddelen die vereist zijn voor de burgerlijke vliegtuigen. Er dient dus naar een evenwichtige oplossing gezocht, rekening houdend enerzijds met de lawaai-belasting en anderzijds met de vereiste uitrustingsinvesteringen.

#### Veiligheid op de luchthavens

De Regering handhaaft haar inspanningen om de grootst mogelijke veiligheid op onze luchthavens te verzekeren, aangezien uit dit oogpunt de dreiging niet is afgenomen, zelfs al bestaat zij thans onder andere vormen.

Het Nationaal Comité voor de veiligheid van de burgerlijke luchtvaart, mede de plaatselijke comités die op de luchthavens fungeren, zorgen voor de coördinatie tussen de verschillende betrokken diensten.

Op Belgisch initiatief kwam een internationale samenwerking tot stand, inzonderheid in de schoot van de Europese Commissie voor burgerlijke luchtvaart « C.E.A.C. ».

#### Handelsakkoorden

De inrichting van het internationaal luchtvervoer berust op de uitreiking van toelatingen door de vreemde landen voor het overvliegen, het landen en het uitoefenen van verkeersrechten.

In vergelijking met andere landen moet worden gezegd dat hetgeen wij aan verkeersrechten bezitten eerder beperkt is.

Samen met mijn collega's van Buitenlandse Zaken en Buitenlandse Handel span ik mij in om nieuwe rechten te bekomen.

Als wanneer het verkrijgen van deze rechten in de periode na de tweede wereldoorlog veel soepelheid bood, is dit thans niet meer het geval.

Niettegenstaande het feit dat België inzake luchtvaart een zwak potentieel vermogen heeft, met een betrekkelijk geringe

relativement réduite, tout est mis en œuvre pour élargir notre réseau. Au cours de l'année 1975, de nouveaux accords ont été conclus avec la République populaire de Chine, l'U.R.S.S., Malte, Cuba et la Corée du Sud.

L'obtention des droits de trafic n'est pas seulement devenue plus ardue, mais même la conservation de ces droits est parfois remise en cause, comme nous avons pu le constater en 1975 lorsque les Etats-Unis d'Amérique ont demandé à la Belgique une réduction des fréquences sur New York, notre seule escale dans ce pays. La Belgique a refusé d'entériner un accord dans ce sens, bien que nous restions disposés à réduire de notre propre initiative la capacité si la régression du trafic sur cette route devait s'accroître d'une manière importante.

#### Transports par charters

Ainsi qu'on le sait, le transport aérien au moyen d'avions affrétés (charters) a pris une grande extension en raison de sa valeur sociale car il permet à un nombre important de citoyens de prendre des vacances à l'étranger à un prix raisonnable.

Malgré la récession économique, le succès de ce mode de transport ne s'est pas démenti au cours de l'année 1975.

Tant l'équipement technique que les opérations des transporteurs qui se livrent à ce genre d'activités sont soumis au contrôle de l'administration de l'aéronautique.

Il va de soi cependant que du point de vue commercial, un équilibre doit être trouvé entre les transports par charters et ceux qui se font par les lignes régulières.

La recherche de cet équilibre se fait, sur le plan international, au sein de la C.E.A.C. (Commission européenne de l'aviation civile) qui, dans ce but, a arrêté une série de dispositions visant les vols d'affrètement intra-européens et qui sont respectées par la Belgique.

La C.E.A.C. étend également le domaine de ses préoccupations aux vols d'affrètement nord-atlantiques et s'efforce d'arriver en ce domaine à des règles communes aux Européens et aux Américains et Canadiens.

A ce sujet, il faut noter que la Belgique est actuellement en négociations avec les Etats-Unis en vue du renouvellement éventuel de l'accord particulier qui les lie en matière de charters et qui expire le 31 décembre 1975.

#### Coopération internationale

Il a déjà été fait allusion à la coopération instaurée au sein de la C.E.A.C. et de l'O.A.C.I.

Au sein de celle-ci, il faut encore noter que viennent d'être élaborés quatre protocoles relatifs à la détermination de la responsabilité du transporteur aérien, tant régulier que non-régulier, en matière de transport de passagers, de bagages et de marchandises.

L'essentiel de ces protocoles vise à instaurer un régime juridique plus stable en substituant au franc-or une nou-

aantrekkingskracht, wordt alles in het werk gesteld om ons net uit te breiden. In 1975 werden nieuwe akkoorden ondertekend met de Volksrepubliek China, de Sovjet-Unie, Malta, Cuba en Zuid-Korea.

Het verkrijgen van verkeersrechten is niet alleen een moeilijke zaak geworden, ook het behoud van deze rechten wordt vaak ter sprake gebracht, zoals wij dit hebben kunnen vaststellen in 1975, wanneer de Verenigde Staten aan België hebben gevraagd dat de frequenties op New York, onze enige landingsplaats in dit land, zouden worden verminderd. België heeft geweigerd in deze zin tot een akkoord te komen, alhoewel wij ertoe bereid blijven vrijwillig onze capaciteit te verminderen moest de terugloop van het verkeer op deze verbinding zich scherper laten voelen.

#### Chartervervoer

Zoals men weet heeft het luchtvervoer met bevrachte vliegtuigen (charters) een grote uitbreiding genomen wegens de maatschappelijke waarde ervan, aangezien het mogelijk is een groot aantal landgenoten een verlof in de vreemde te laten nemen en tegen redelijke prijzen.

Niettegenstaande de economische teruggang is de bijval van deze vervoerswijze tijdens het jaar 1975 ook niet uitgebleven.

Zowel de technische uitrusting als de verrichtingen van de vervoerders die zich aan dit soort bedrijvigheid wijden, zijn aan het toezicht van het Bestuur der luchtvaart onderworpen.

Het spreekt echter dat, uit commercieel oogpunt, een evenwicht dient gevonden tussen het chartervervoer en het vervoer langs de geregelde diensten.

Het zoeken naar dit evenwicht geschiedt, op het internationaal vlak, in de schoot van de C.E.A.C. (Europese Commissie voor burgerlijke luchtvaart) die met dit doel een reeks bepalingen heeft opgesteld die betrekking hebben op de intra-Europese bevrachte vluchten, welke bepalingen door België worden in acht genomen.

De C.E.A.C. houdt zich eveneens bezig met de Noord-atlantische bevrachte vluchten en doet de nodige pogingen om in dit domein met de Europeanen, de Amerikanen en de Canadezen gemeenschappelijke regels op te bouwen.

Desaangaande dient vermeld dat België thans met de Verenigde Staten onderhandelt over de mogelijke verlenging van het bijzonder akkoord dat beide landen bindt tot 31 december 1975 op het stuk van het chartervervoer.

#### Internationale samenwerking

Er werd reeds gesproken over de in de schoot van de C.E.A.C. en de I.C.A.O. ingestelde samenwerking.

Voor deze laatste organisatie dient nog vermeld dat zojuist vier protocollen werden opgesteld met betrekking tot het bepalen van de verantwoordelijkheid van de luchtvervoerder inzake vervoer van passagiers, reisgoed en vracht, zij het in geregeld of niet geregeld verband.

Het essentiële van deze protocollen strekt ertoe een stabiel juridisch regime in te voeren, waarbij de goudfrank

velle unité monétaire, à savoir les Droits de Tirage spéciaux (D.T.S.).

Signalons encore la coopération de certaines compagnies nationales, et notamment de la Sabena, en matière de maintenance des aéronefs au sein du groupe « Atlas ».

Cette coopération, limitée aux seuls appareils gros porteurs, a permis à la seule Sabena de réaliser une économie en investissements de l'ordre de 800 millions de francs belges. Il est envisagé d'étendre cette coopération aux types d'appareils plus modestes.

## II. Régie des Voies aériennes

Nonobstant la récession, la crise d'énergie et des carburants, la Régie des Voies aériennes s'est maintenue à une place enviable dans le domaine du transport aérien de personnes et de marchandises.

Contrairement à ce qui s'est passé dans d'autres grands aéroports d'Europe, l'aéroport national a continué à augmenter son trafic passagers et fret.

Cette évolution réconfortante plaide en faveur de la continuation des travaux d'extension sur cet aéroport.

La première phase des travaux d'agrandissement, sera terminée vers le mois de juin 1976. Cet achèvement, quoique partiel, mettra fin à une situation d'inconfort, ressentie et déplorée les derniers mois par un grand nombre de passagers.

La deuxième phase sera instaurée immédiatement après pour être terminée après un an de travaux.

L'agrandissement des installations de fret s'avère également indispensable.

Toutes les instances concernées insistent pour une exécution rapide de ces travaux d'agrandissement.

Une première phase comprenant la réalisation des aires de stationnement sera mise en adjudication avant la fin de l'année en cours et la construction des bâtiments et d'un tunnel de liaison débiteront l'année prochaine.

Le bâtiment fret actuel sera affecté aux vols non réguliers ce qui permettra la séparation efficace des trafics réguliers et non réguliers existant à l'aéroport. Cette séparation sera bénéfique à tous les intéressés aussi bien dans le domaine de l'efficacité que dans celui du confort en général.

Cette nouvelle affectation ne sera possible qu'après l'achèvement et l'occupation des nouvelles installations de fret.

En 1976 il sera également procédé à l'amélioration des parkings pour voitures.

En ce qui concerne les aéroports régionaux il est à signaler que la plupart ont bénéficié d'améliorations importantes.

wordt vervangen door een nieuwe monetaire eenheid, te weten de Speciale Trekkingsrechten (S.T.R.).

Op te merken valt eveneens de samenwerking tussen bepaalde nationale maatschappijen, waaronder Sabena inzake onderhoud van de luchtvaartuigen, in de schoot van de « Atlas »-groep.

Deze samenwerking, beperkt tot de lange-afstandsvliegtuigen, heeft toegelaten dat de Sabena alleen ongeveer 800 miljoen Belgische frank aan investeringen heeft kunnen bezuinigen. Er wordt overwogen deze samenwerking tot andere meer bescheiden typen van toestellen uit te breiden.

## II. Regie der Luchtwegen

Ondanks recessie, olie- en energiecrisis is de Regie der Luchtwegen erin gelukt haar vooraanstaande plaats in het internationaal transport van passagiers en goederen te behouden.

Zoals vermeld in mijn inleiding en in tegenstelling met andere Europese luchthavens werd op de nationale luchthaven nog steeds een stijging van de trafiek vastgesteld.

Deze gunstige evolutie betekent een aansporing om de geplande investeringswerken op de nationale luchthaven verder te zetten.

De eerste fase van de vergrotingswerken van de passagiersterminal zal in juni 1976 beëindigd zijn. Hierdoor zal het comfort van de passagiers aanzienlijk stijgen en zal een einde worden gesteld aan de klachten die ter zake werden uitgebracht.

De tweede fase, zijnde de omvorming van het huidige gebouw zal daarna worden aangevat en beëindigd na één jaar.

Even belangrijk wat de toekomst betreft, is het vergroten van de huidige vrachtinstallaties.

Alle instanties betrokken bij deze activiteitssector hebben aangedrongen op de grootste spoed wat de verwezenlijking van de nieuwe vrachtterminal betreft.

In de eerste plaats zal een aanvang worden gemaakt met de aanleg van de parkeervloeren voor de vliegtuigen. De aanbesteding zal nog dit jaar gebeuren, terwijl het oprichten van de gebouwen en de verbindingstunnel zullen aanvangen in de loop van 1976.

Het huidige vrachtgebouw zal worden hergebruikt als gespecialiseerde terminal voor charterverkeer. Op deze wijze zal het mogelijk zijn de twee soorten trafiek namelijk de regelmatige en de onregelmatige gescheiden te houden, hetgeen ten goede zal komen aan de efficiënte en het comfort van alle passagiers.

De omvorming zal slechts kunnen starten nadat de nieuwe vrachtgebouwen voltooid en bezet zijn.

In 1976 zullen de parkeerfaciliteiten eveneens gevoelig worden verbeterd.

In de loop van 1975 werden eveneens werken besteld voor de regionale luchthavens.

A Ostende, les travaux de prolongement de la piste progressent suivant le programme établi.

Les travaux relatifs à la construction d'une aérogare à Liège-Bierset ont été mis en adjudication et il sera possible de la mettre en service vers Pâques 1976.

L'aéroport de Charleroi-Gosselies sera bientôt doté d'un pavillon d'accueil pour passagers ainsi que de bâtiments techniques. J'ai donné également des instructions à l'effet d'entamer le plus tôt possible la construction d'une petite aérogare destinée au fret aérien. A l'heure actuelle il semble que les travaux se réalisent sans difficultés.

L'aérodrome d'Anvers a également été adapté à des besoins nouveaux dans le courant de 1975, tandis que celui de Spa a été pourvu d'une piste en matériaux durs permettant la continuation de son exploitation.

En ce qui concerne l'exploitation de ces aérodromes régionaux, j'ai décidé de faire étudier les possibilités d'y associer davantage les instances locales ou régionales intéressées à la vie et à la promotion de ces aérodromes.

Des réunions de travail y relatives seront bientôt organisées et j'espère vivement de trouver une solution satisfaisante pour ce problème.

Bien que l'aérodrome de Wevelgem ait un caractère privé et dès lors ne dépende pas du Département des Communications, je souhaite attirer l'attention sur le fait que rien n'est négligé pour que l'aérodrome puisse être mieux exploité. Il existe cependant de réels problèmes au sujet de l'établissement d'un espace aérien propre dans lequel les avions civils et militaires puissent évoluer en toute sécurité.

Mon collègue de la Défense nationale et moi-même sommes d'accord pour trouver une solution à ce difficile problème technique et avons chargé les spécialistes dans le domaine de la circulation aérienne de formuler une proposition à ce sujet.

En ce qui concerne les années budgétaires 1975 et 1976 il est à prévoir que la Régie des Voies aériennes ne devra pas faire appel à une intervention de l'Etat pour maintenir son compte d'exploitation en équilibre.

Dans le courant de 1975, il a été possible de conclure deux protocoles d'accord avec les organisations syndicales permettant de trouver des solutions satisfaisantes en ce qui concerne les points restés en suspens de la programmation sectorielle 1972-1973 et celles de 1974-1975.

### III. Sabena

La crise économique continue à peser de tout son poids sur l'industrie aéronautique.

La situation difficile dans laquelle se débattait la Sabena est devenu préoccupante. A l'effet d'y remédier, des mesures ont été prises dans le courant de l'année 1975, entre

De werken tot verlenging van de startbaan te Oostende zijn aan de gang en verlopen volgens de normale programmatie.

Voor Luik-Bierset werden de werken tot oprichting van een nieuw passagiersgebouw aanbesteed en alles laat voorzien dat de installatie zal operationeel zijn tegen Pasen 1976.

In 1975 werd eveneens een onthaalpaviljoen voorzien voor passagiers te Gosselies evenals de uitbreiding van de technische gebouwen. Hier verloopt alles eveneens volgens het voorziene schema en de gebouwen zullen klaarkomen in 1976. Een beperkt gebouw zal eveneens worden opgericht om er de vracht in onder te brengen.

Ten Antwerpen werden de installaties eveneens aangepast aan de noodwendigheden. Te Spa wordt in 1976 een verharde startbaan aangelegd waardoor dit vliegveld opnieuw volledig operationeel werd.

Wat de regionale luchthavens betreft heb ik besloten een studie te maken ten einde na te gaan in welke mate en op welke manier de regionale en lokale organismen in de exploitatie en de promotie van deze luchthavens nauwer kunnen betrokken worden.

Er zullen te dien einde werkvergaderingen worden ingericht en ik hoop dat men vrij vlug een afdoende oplossing zal vinden voor dit probleem.

Alhoewel het vliegveld Wevelgem een privaat karakter heeft en dus niet afhangt van het Departement van Verkeerswezen, wens ik er toch de nadruk op te leggen dat niets onverlet wordt gelaten om dit vliegveld beter te laten exploiteren. Er bestaan echter moeilijke problemen in verband met het inrichten van een gepast luchtverkeersgebied waarin zowel de burgerlijke als de militaire vliegtuigen veilig kunnen evolueren.

Mijn collega van Landsverdediging en ikzelf zijn akkoord om een oplossing te zoeken voor dit technisch probleem en wij hebben de luchtverkeersspecialisten verzocht een voorstel ter zake uit te werken.

Voor de begrotingsjaren 1975 en 1976 kan gesteld worden dat de Regie geen beroep zal moeten doen op Staatstussenkost om haar exploitatierekening in evenwicht te brengen.

Inzake personeelsbeleid dient vermeld dat met de syndicale organisaties twee protokolakkoorden werden afgesloten waardoor een regeling werd bekomen over de nog hangende kwesties van de sociale programmatie 1972-1973 en ook voor deze van 1974-1975.

### III. Sabena

De economische crisis drukt uitermate zwaar op de luchtvaartindustrie met het gevolg dat de reeds moeilijke positie van Sabena zorgwekkend wordt.

In de loop van 1975 werden reeds maatregelen getroffen om de moeilijke financiële toestand van Sabena te verlichten, o.m. het vervroegd ter beschikking stellen van de statutaire

autres l'avancement de la date de mise à disposition de la Sabena des interventions financières prévues par les statuts et par le dépôt d'un projet de loi par lequel le plafond des emprunts garantis par l'Etat était porté de 10 à 13 milliards.

Par ailleurs, le Gouvernement a pu prendre connaissance au mois de juin 1975, d'un rapport provisoire relatif à la situation financière de la société. En conclusion de ce rapport, il décida :

1° qu'une somme d'un montant de 850 millions, avance consentie en 1971 par l'Etat, serait destiné à une augmentation de capital à réaliser ultérieurement;

2° qu'en application de l'article 32 de la loi du 23 décembre 1974, relative aux propositions budgétaires 1974-1975, un chargé de mission serait accrédité auprès de la société. Ce dernier a été nommé depuis lors;

3° que deux études seraient entreprises sans délai :

a) une relative à l'organisation et à la structure de la Sabena ainsi qu'aux possibilités existantes dans le domaine d'une coopération éventuelle entre Sabena, K.L.M. et Luxair;

b) une autre relative aux procédures comptables et aux comptes de la société.

#### Flotte

La flotte n'a pas subi de changements importants dans le courant de l'année 1975.

La Sabena dispose actuellement de :

- 2 avions de type B747;
- 3 avions de type DC10;
- 10 avions de type B707;
- 13 avions de type B737;
- 3 avions de type B727.

Avant la fin de l'année, deux avions B727 seront vendus et deux nouveaux avions B737 seront livrés. Le troisième avion B727 sera vendu au début de 1976.

Cette flotte très moderne doit permettre à la Sabena d'exploiter son réseau aérien de la manière la plus économique et la mieux adéquate.

#### Collaboration internationale

Mon souci constant reste d'obtenir pour la Sabena les droits d'atterrissages les plus appropriés à l'étranger. Il s'agit ici d'un problème qui fait partie des négociations bilatérales entre différents pays et qui de plus en plus s'intègre dans une politique générale et dans les relations économiques de notre pays avec les autres pays. Dans un contexte de protectionnisme grandissant, rien ne peut être négligé pour obtenir de nouveaux droits et pour consolider les droits existants.

Staatstussenkomst en het neerleggen van een ontwerp van wet waarbij de waarborg van de Staat te verbinden aan sommige leningsverrichtingen opgetrokken wordt van 10 tot 13 miljard.

Bovendien werd in juni l.l. een voorlopig verslag uitgebracht aan de Regering over de financiële toestand van de vennootschap ten gevolge waarvan beslist werd :

1° dat het in 1971 aan Sabena verleende voorschot van 850 miljoen bestemd zou worden tot de onderschrijving vanwege de Staat van een later door te voeren kapitaalsverhoging;

2° dat een opdrachtgelastigde van de Regering bij Sabena zou worden aangesteld bij toepassing van artikel 32 van de wet van 23 december 1974 betreffende de begotingsvoorstellen 1974-1975; ondertussen werd die opdrachtgelastigde aangesteld;

3° dat onverwijld twee bijzondere studies zouden worden aangevangen :

a) van de organisatie en de structuur van Sabena als ook van de mogelijkheid tot samenwerking met K.L.M. en Luxair;

b) van de boekhoudkundige procedures en van de rekeningen.

#### Vloot

De vloot onderging geen opvallende veranderingen in de loop van 1975.

De Sabena beschikt thans over :

- 2 vliegtuigen van het type B747;
- 3 vliegtuigen van het type DC10;
- 10 vliegtuigen van het type B707;
- 13 vliegtuigen van het type B737;
- 3 vliegtuigen van het type B727.

Twee vliegtuigen van het type B737 zullen geleverd worden voor het einde van het lopend jaar. Op dat ogenblik zullen twee vliegtuigen van het type B727 afgevoerd worden. Het derde vliegtuig B727 zal begin 1976 worden verkocht.

Deze zeer moderne vloot moet de Sabena in staat stellen op de meeste economische en best aangepaste wijze, haar luchtnet te exploiteren.

#### Internationale samenwerking

Het blijft mijn constante bekommernis om voor de Sabena de best geschikte landingsrechten in het buitenland te bekomen. Het betreft hier een probleem dat deel uitmaakt van de bilaterale onderhandelingen tussen verschillende landen en dat meer en meer dient geïntegreerd in de algemene politieke en economische relaties van ons land met de andere landen. In een kontekst van groeiend protectionisme mag inderdaad niets onverlet worden gelaten



J'ai déjà communiqué précédemment les résultats obtenus pour 1975.

Pour ce qui concerne la concurrence provoquée par les compagnies de charters, principalement les compagnies américaines, il y a lieu de trouver un équilibre.

A cet effet, la rédaction d'un règlement clair et précis est nécessaire pour ce qui concerne ces compagnies charters.

\*\*

## E. Politique portuaire, navigation intérieure et maritime

### 1. Politique portuaire

#### A. Statut de gestion de la zone rive gauche de l'Escaut

Il sera procédé dans le courant des prochains mois à l'examen du projet de loi contenant les dispositions réglementaires en matière de statut de gestion de la zone portuaire et industrielle de la rive gauche de l'Escaut à hauteur d'Anvers.

On se rappellera que cette matière a fait l'objet de controverse dès avant 1966. Le présent projet de règlement est le résultat des travaux de la Commission de la rive gauche (connue également sous le nom de Commission Chabert) qui fut créée au sein du département des Communications en septembre 1974, et dont faisaient partie des délégués de l'Intercommunale du Pays de Waas ainsi que des représentants des milieux concernés au plan communal et régional, outre des représentants de la Ville d'Anvers et de tous les départements intéressés.

Après avoir pris connaissance des conclusions de l'étude qui avait été effectuée en son sein, le groupe de travail, en sa séance du 16 décembre 1974, s'est mis d'accord sur le schéma de travail suivant :

— unité de gestion portuaire, sous la tutelle de la Ville d'Anvers;

— coopération des communes de la rive gauche de l'Escaut et de la Ville d'Anvers en matière de gestion foncière et d'industrialisation dans le cadre de la création d'une nouvelle Intercommunale.

Il fut décidé à l'époque d'approfondir les effets de ces hypothèses de base dans l'éventualité d'une annexion ou en cas de non-annexion. Un groupe de travail technique représentant l'Etat, la Ville et le Pays de Waas, a analysé les problèmes techniques y afférents.

Au cours des travaux fut sollicité l'avis du Conseil d'Etat. Celui-ci constata notamment que rien ne s'oppose à ce qu'une loi autorise la ville d'Anvers à gérer un port situé sur le territoire d'une autre commune, étant donné qu'il s'agit d'une matière qui dépasse l'intérêt purement communal.

Après des pourparlers ultérieurs avec les délégations de négociation, un projet de règlement a été élaboré qui s'appuie sur les lignes de force suivantes :

— La solution proposée garantit l'unité de gestion portuaire sans abandon de territoire.

om nieuwe rechten te bekomen en om bestaande rechten te consolideren. De resultaten die werden bereikt in 1975 heb ik reeds vroeger vermeld.

Wat betreft de concurrentie teweeggebracht door de chartersmaatschappijen, vooral door de Amerikaanse maatschappijen, dient naar een gezond evenwicht gestreefd.

Te dien einde zou een duidelijke en nauwkeurige reglementering moeten opgesteld worden wat deze maatschappijen betreft.

\*\*

## E. Havenbeleid, binnenvaart en zeevaart

### 1. Havenbeleid

#### A. Beheersstatuut Linkerscheldeoevergebied

In de loop van het najaar zal het ontwerp van wet houdende regeling van het beheersstatuut van het haven- en industriegebied op de Linkerscheldeoever ter hoogte van Antwerpen ter behandeling worden voorgelegd.

Men zal zich herinneren dat de bedoelde materie reeds van voor 1966 in betwisting is. De huidige ontwerpregeling is een voortvloeisel van de werkzaamheden van de Commissie Linkeroever (ook geheten Commissie Chabert), die in september 1974 op het Departement van Verkeerswezen werd opgericht, en waaraan deelnamen vertegenwoordigers van de Intercommunale van het Land van Waas, vertegenwoordigers van de betrokken gemeentelijke en streekbelangen, de Stad Antwerpen, en alle betrokken departementen.

Na kennis te hebben genomen van het studiewerk in haar schoot verricht, werd op 16 december 1974 in een vergadering van de werkgroep de volgende werkhypothese aangevaard :

— eenheid van havenbeheer onder de Stad Antwerpen;

— samenwerking van de Linkeroevergemeenten en de Stad Antwerpen op het vlak van grondbeleid en industrialisering in het kader van een nieuw op te richten Intercommunale.

Er werd toen besloten de uitwerking van deze basishypothesen nader te onderzoeken voor het geval met en zonder annexatie. In een technische werkgroep met deelname van het Rijk, de Stad en het Land van Waas, werden de technische problemen die daarmee verband hielden verder onderzocht.

In de loop der werkzaamheden werd een advies van de Raad van State gesolliciteerd. In dit advies werd onder meer vastgesteld dat niets een regeling bij wet in de weg staat waarbij de Stad Antwerpen een haven beheert op het grondgebied van een andere gemeente, daar het een aangelegenheid betreft die het louter gemeentelijk belang te boven gaat.

Na verdere gesprekken met de onderhandelingsdelegaties werd een ontwerpregeling opgesteld die stoelt op de volgende krachtlijnen :

— De voorgestelde oplossing garandeert de eenheid van het havenbeheer zonder afstand van grondgebied.

— Le bien-être dont bénéficie la région libérée profite à l'ensemble de la population locale.

— Les communes locales conservent leur autonomie communale.

— Des dispositions particulières permettent à la ville d'Anvers de gérer le port comme elle le fait pour la rive droite, en respectant toutefois les avis émis par un conseil portuaire créé en vue de surveiller le développement et la gestion du port de la rive gauche.

— Sur le plan de la gestion foncière et industrielle, une coopération s'établira entre l'Etat, la commune de Zwijndrecht, le Pays de Waas et la province de Flandre orientale, la ville d'Anvers et la province d'Anvers.

— L'expertise technique et commerciale d'Anvers auprès de la gestion d'industries peut avoir son plein effet, tout en respectant l'apport du Pays de Waas.

— Les bénéfices supplémentaires de l'Intercommunale voor Grond- en Industriebeleid vont également pour deux tiers aux actionnaires du Pays de Waas et de Flandre orientale.

— Pour l'Etat enfin, l'ouverture de cette région constitue une source importante de revenus financiers par le biais des impôts sur le mieux-être.

Le 18 juillet 1975, le Conseil des Ministres a marqué son accord pour que, sur base du projet de règlement proposé, soit préparé le projet de loi qui, après approbation en Conseil des Ministres, sera présenté au Parlement.

#### B. Livre blanc sur la politique portuaire

On constate qu'au niveau de la C.E.E. et sous l'impulsion conjointe de la Belgique, des efforts sérieux sont entrepris pour aboutir à une politique portuaire cohérente; mais d'un autre côté, il existe un certain nombre d'entraves à la réalisation d'une politique portuaire européenne. Ces obstacles sont essentiellement imputables à un réflexe nationaliste des différents pays. Une politique systématique belge en vue d'aboutir à une politique portuaire européenne devra dès lors procéder obligatoirement d'une politique nationale bien structurée.

Le « Livre blanc sur la politique portuaire » vise à situer les intentions belges en matière de politique portuaire dans une perspective européenne et à les développer dans le cadre d'une vision politique systématique.

Une telle vision devra se baser sur des objectifs à long terme qui se manifestent dans le commerce extérieur, l'évolution de la technologie dans le domaine des transports maritimes et dans les techniques de transbordement. Hormis ces évolutions dans le domaine de l'économie des transports il faut tenir compte des tendances d'implantation industrielle, notamment par rapport à la maritimisation de l'industrie.

Ces évolutions sont déterminantes pour l'aménagement de l'aire et de l'infrastructure portuaires. Les effets résultant d'un tel aménagement au profit de l'emploi constituent des facteurs essentiels dans l'analyse de la politique de gestion.

— De welvaart in het ontsloten gebied komt ten goede aan de lokale bevolking.

— De plaatselijke gemeenten behouden de gemeentelijke autonomie.

— Bijzondere bepalingen staan Antwerpen toe de haven te beheren zoals op de rechteroever, met inachtnaamte echter van de adviezen van een havenraad die ter begeleiding van de ontwikkeling en het beheer van de haven op Linkeroever wordt ingesteld.

— Op het vlak van grond- en industriebeheer komt er een samenwerking tot stand tussen het Rijk, de gemeente Zwijndrecht, het Waasland en de provincie Oost-Vlaanderen, de stad Antwerpen en de provincie Antwerpen.

— De technische en commerciële expertise van Antwerpen bij het beheer van industrieën kan, met respect voor de Wase inbreng, volledig tot zijn recht komen.

— De meerwinsten van de Intercommunale voor Grond- en Industriebeleid gaan eveneens voor twee derden naar Wase en Oost-Vlaamse aandeelhouders.

— Voor de Staat tenslotte betekent de ontsluiting van dit gebied een belangrijke bron van financiële inkomsten via de belastingen op de gecreëerde welvaart.

Op 18 juli 1975 gaf de Ministerraad zijn akkoord om op grond van de voorgestelde ontwerpregeling het ontwerp van wet voor te bereiden dat na goedkeuring door de Ministerraad aan het Parlement zal worden voorgelegd.

#### B. Witboek Havenbeleid

Men stelt vast dat, enerzijds, op het vlak van de E.E.G., mede onder impuls van België, ernstige pogingen worden ondernomen om te komen tot een coherent havenbeleid; anderzijds staan een aantal obstakels de realisatie van een Europese havenpolitiek in de weg. Deze obstakels situeren zich hoofdzakelijk op nationaal niveau in de verschillende landen. Een systematische politiek van België met het oog op het bereiken van een Europees havenbeleid zal derhalve dienen uit te gaan van een goed gestructureerd nationaal beleid.

Met het « Witboek Havenbeleid » stelt men zich tot doel de Belgische inzichten inzake havenbeleid in Europees perspectief te plaatsen en in het kader van een systematische beleidsvisie te ontwikkelen.

Een dergelijke beleidsvisie moet steunen op de lange termijn tendenzen die zich ontwikkelen in de buitenlandse handel, de technologische evolutie in het zeevervoer en de overslagtechnieken. Bovendien deze transporteconomische ontwikkelingen dient terdege rekening te worden gehouden met de industriële localisatietendenzen en meer bepaald de maritimisatie van de industrie.

Deze evoluties zijn de basis van de uitbouw van het havenareaal en de infrastructuur. De gevolgen voor de tewerkstelling die met dergelijke uitbouw gepaard gaan, zijn noodzakelijke elementen in de beleidsanalyse.

Dès que seront connus les critères fonctionnels qui seront posés à nos ports et qu'il aura été établi comment il convient d'y répondre, une méthode de travail devra être fixée.

Le problème de la gestion portuaire, de la privatisation, de la coordination administrative interne ainsi que de l'organisation de nos ports belges en général se trouvent ainsi posés.

Mais il s'agit d'inscrire clairement l'ensemble dans un contexte européen. C'est d'ailleurs l'objectif visé par le projet de publication d'un « Livre blanc sur la politique portuaire », d'informer les divers groupes d'intérêts concernés, tant sur le plan national que sur le plan européen, et de contribuer ainsi à l'élaboration d'une politique systématique et clairement définie.

## 2. Navigation intérieure

A. La grève qui a paralysé la navigation intérieure pendant neuf semaines s'est terminée après la conclusion d'un protocole d'accord signé le 23 octobre 1975 par les diverses parties intéressées au conflit.

Les principales conventions de ce protocole d'accord peuvent se résumer comme suit :

a) Une prime de déchirage sera instaurée, permettant l'élimination de la surcapacité de notre flotte.

En outre, l'importation de bateaux vétustes sera rendue impossible. Les conclusions du groupe de travail chargé de l'élaboration de cette décision, seront introduites incessamment auprès du Conseil des Ministres.

b) L'arrêté portant reconnaissance de la femme batelière comme membre à part entière de l'équipage a été pris entre-temps par mon collègue, le Ministre des Travaux publics.

c) Des dispositions seront prises, permettant le recyclage immédiat des bateliers et des femmes batelières, qui le désirent.

d) Le protocole prévoit que des interventions dans la charge d'intérêts peuvent être octroyés par l'Etat tant pour la construction de nouveaux bateaux que pour la modernisation des bateaux existants.

e) Des directives ont été données pour l'instauration de l'interdiction de navigation le dimanche. Des dérogations pourront être accordées par mon collègue, le Ministre des Travaux publics.

f) Un point important des négociations se rapportait aux bateaux loués. Il a été décidé qu'à partir du 25 août 1975 les certificats pour bateaux loués périmés ne sont plus renouvelés. Les nouveaux certificats ne seront délivrés que pour une durée d'un an maximum et par l'intermédiaire du tour de rôle.

g) Pour ce qui concerne le transport international, les décisions suivantes ont été prises :

Eens de functionele eisen die in de toekomst aan onze havens zullen worden gesteld gekend zijn en bepaald is hoe men aan deze eisen kan voldoen, dient de wijze waarop men deze taken zal uitvoeren te worden behandeld.

Het beheer van de havens, het vraagstuk van de privatisering, de interne coördinatie op het vlak van de administratie en de organisatie van onze nationale havens in het algemeen is hier aan de orde.

Maar dit alles moet duidelijk in Europees perspectief worden geplaatst. Het is immers de bedoeling met het « Witboek Havenbeleid » om, op basis van informatie van de diverse betrokken belangengroepen, zowel op nationaal als op Europees vlak een bijdrage te leveren tot een systematisch en doelgericht beleid.

## 2. Binnenvaart

A. De staking die gedurende negen weken de binnenvaart heeft verlamd is geëindigd op 23 oktober 1975 na de ondertekening van een akkoord-protocol door al de partijen die bij het conflict betrokken waren.

De bijzonderste afspraken van dit protocol-akkoord kunnen samengevat worden als volgt :

a) Er wordt een slooppremie ingevoerd die er zal toe leiden de overcapaciteit in de vloot weg te werken.

Tegelijkertijd zal de invoer van oude schepen onmogelijk worden gemaakt. De conclusies van de werkgroep belast met de uitwerking van deze beslissing zullen eerlang bij de Ministerraad worden ingeleid.

b) Het besluit tot erkenning van de schippersvrouw tot volwaardig bemanningslid werd ondertussen uitgevaardigd door mijn collega, de Minister van Openbare Werken.

c) Maatregelen zullen genomen worden die de onmiddellijke herscholing van schippers en schippersvrouwen, die het wensen, zullen mogelijk maken.

d) Het protocol voorziet dat tussenkomsten in de interestenlast kunnen ten laste genomen worden door de Staat voor nieuwbouw alsook voor modernisering van bestaande schepen.

e) Richtlijnen werden verstrekt tot het invoeren van vaarverbod op zondag, met mogelijkheid tot afwijking toe te staan door mijn collega van Openbare Werken.

f) Een belangrijk punt in de besprekingen had betrekking op de huurschepen. Er werd beslist dat de certificaten met ingang van 25 augustus 1975 voor huurschepen na hun vervaldatum niet meer zouden worden vernieuwd. Nieuwe certificaten zullen slechts worden afgeleverd voor een maximumduur van een jaar en via de beurtrol.

g) Wat het internationaal vervoer betreft werden volgende beslissingen genomen :

— Pour les transports à destination de la France : affichage, tarif-plancher et tout de rôle obligatoire. Les tarifs-plancher ne sont pas applicables aux marchandises ex-navires de mer.

— Pour les transports à destination des Pays-Bas, seul l'affichage sera obligatoire provisoirement, en attendant des conventions sur base volontaire entre les Pays-Bas et la Belgique.

Ces décisions ont été concrétisées par l'arrêté ministériel du 29 octobre 1975 publié au *Moniteur belge* du 30 octobre 1975.

*h)* En même temps, une importante série de mesures sociales en faveur des bateliers ont été approuvées :

— Possibilité de prépension.

— L'octroi de prêts sans intérêts. A l'heure actuelle, plus de 1 800 prêts de 20 000 francs ont été accordés sur la base du crédit de 80 millions approuvé par le Conseil des Ministres à cet effet.

— De plus, les crédits nécessaires ont été mis à la disposition, en vue de rembourser intégralement la patente payée par les bateliers belges en 1975 pour les transports à destination de la France.

Entre-temps, je suis parvenu à obtenir de mon collègue français que cette patente soit supprimée à partir de 1976.

*i)* Un groupe de travail de l'I.T.B. continue à étudier les problèmes qui se posent sur le plan de l'enseignement aux enfants de bateliers.

En outre, le Gouvernement a décidé, sur proposition de mon collègue des Finances, d'accorder des facilités aux bateliers pour le paiement de leurs impôts pour 1975.

Le protocole d'accord doit être la base d'un avenir viable et humain pour la navigation intérieure, à condition toutefois que les bateliers s'organisent du point de vue commercial.

A cette fin, la batellerie devra être restructurée. Le département convoquera une Table Ronde qui sera installée le mercredi 10 décembre 1975.

Le protocole d'accord prévoit également que je donnerai, lors de la discussion de mon budget 1976, un aperçu de la concurrence mutuelle et de la coordination nécessaire entre les différents modes de transports.

Il m'a pourtant semblé indiqué d'inscrire ce point préalablement à l'ordre du jour de la conférence de la Table Ronde afin de connaître d'une manière bien précise le point de vue de tous les milieux intéressés à la navigation intérieure.

Aussitôt après, sera installé un groupe de travail réunissant des porte-parole des autres modes de transport afin de discuter ces problèmes en détail.

Il va de soi que le rapport de ce groupe de travail sera soumis aux membres des commissions parlementaires.

— Voor de reizen op Frankrijk : verplichte affichage, bodemtarief en beurtrol. Wat de bodemtarieven betreft zijn deze niet toepasselijk op de goederen ex-zeeschip.

— Voor de reizen op Nederland zal, in afwachting van afspraken op vrijwillige basis tussen Nederland en België, voorlopig alleen tot de verplichte affichage van de reizen worden overgegaan.

Deze beslissingen werden geconcretiseerd bij ministerieel besluit van 29 oktober 1975 gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 30 oktober 1975.

*h)* Tegelijkertijd werden een aantal belangrijke sociale maatregelen ten gunste van de schippers goedgekeurd.

— Mogelijkheid tot prepensioen.

— Toekennen van renteloze leningen. Tot dusver werden reeds meer dan 1 800 leningen van 20 000 frank toegekend op basis van het krediet van 80 miljoen dat daartoe door de Ministerraad werd goedgekeurd.

— De nodige kredieten werden eveneens ter beschikking gesteld om het patentrecht dat door Belgische schippers in 1975 werd betaald voor de vaart op Frankrijk, integraal terug te betalen.

Ondertussen kon ik van mijn Franse collega bekomen dat dit patentrecht zal worden afgeschaft met ingang van 1976.

*i)* Een werkgroep van het I.T.B. (Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren) behandelt op dit ogenblik de problemen die zich stellen op het vlak van het onderwijs voor de schipperskinderen.

Bovendien heeft de Regering op voorstel van mijn collega van Financiën beslist faciliteiten te verlenen aan de schippers voor de betaling van hun belastingen 1975.

Het protocol-akkoord moet de basis zijn voor een leefbare en menselijke toekomst van de binnenvaart, op voorwaarde nochtans dat de schippers zich organiseren op commercieel vlak.

Met dat doel zal de binnenvaart moeten geherstructureerd worden. Het departement zal een Ronde-Tafelconferentie samenroepen die zal geïnstalleerd worden op woensdag 10 december 1975.

Het protocol-akkoord voorzag eveneens dat ik bij gelegenheid van de bespreking van mijn begroting 1976 een overzicht zou geven van de onderlingen concurrentie en de noodzakelijke coördinatie tussen de onderscheiden vervoermodi.

Ik heb nochtans geoordeeld dat het aangewezen was dit punt voorafgaandelijk ter bespreking op de agenda van de Ronde-Tafelconferentie in te schrijven teneinde zeer duidelijk de zienswijze van alle bij de binnenvaart betrokken mid-dens te kennen.

Achteraf zal onmiddellijk een werkgroep ad hoc worden ingesteld met woordvoerders van de andere transportmodi om hierover uitvoerig te rapporteren.

Dit rapport zal vanzelfsprekend aan de leden van de Parlementscommissies ter bespreking worden voorgelegd.

B. La nouvelle liaison Escaut-Rhuin a été mise en service le 23 septembre 1975.

La nouvelle voie est d'environ 40 km au moins longue que l'ancienne, ce qui représente un gain de temps de quatre heures environ. Au surplus, un gain de temps supplémentaire d'une heure environ résulte de l'éclusage plus rapide au Kreekrak et au Volkerak par rapport à Hansweert et Wemeldinge.

La nouvelle voie est également plus sûre que l'ancienne en raison du fait qu'elle est située plus à l'est et qu'elle sera à l'avenir protégée contre la marée et les tempêtes.

En outre, elle n'a plus de trajet commun avec la navigation maritime. La nouvelle voie a des dimensions plus larges que l'ancienne.

La voie navigable a une largeur de 120 m au fond et de 170 m à la surface. Les écluses du Kreekrak sont longues de 315 m et larges de 24 m (pour comparaison : la longueur des écluses de Hansweert et de Wemeldinge est de 152 m, leur largeur de 10 m). La liaison convient à la navigation des grands bateaux rhénans et de convois poussés de 9 000 tonnes.

L'importance de notre navigation rhénane ressort clairement des statistiques ci-après concernant le trafic de et vers Anvers :

	Entrées		
	Nombre de bateaux	Tonnage	Cargaison
1950	4 683	4 039 656	2 619 048
1960	7 992	6 550 499	3 962 524
1965	9 531	8 397 138	4 959 364
1970	8 766	8 329 313	3 504 957
1971	11 480	11 354 427	5 946 804
1972	12 392	12 457 921	5 516 253
1973	13 272	14 272 034	7 177 314

  

	Sorties		
	Nombre de bateaux	Tonnage	Cargaison
1950	3 456	3 099 386	1 826 718
1960	4 455	3 939 036	3 113 343
1965	4 805	4 670 364	3 660 459
1970	6 770	6 657 283	4 939 277
1971	7 381	7 561 964	4 408 058
1972	8 379	8 657 869	4 964 474
1973	8 963	10 148 416	6 440 478

Les cargaisons principales sont celles de produits sidérurgiques, de marchandises générales, de phosphate, de potasse, de soude, de produits pétroliers et de sable et gravier à l'entrée, et de minerais, de produits pétroliers, de céréales, de grains oléagineux et de marchandises générales à la sortie.

Il reste néanmoins encore quelques problèmes :

a) La liaison Escaut-Rhin a été conçue en 1963 en fonction des projets néerlandais de fermeture des bras de mer. L'in-

B. De Schelde-Rijnverbinding werd in dienst gesteld op 23 september 1975.

De nieuwe route is ongeveer 40 km korter dan de oude, wat een tijdswinst van ongeveer vier uur betekent. Bovendien kan er nog een tijdswinst van een uur worden toegeschreven aan de snellere schuttingen door de sluisen van Kreekrak en Volkerak in vergelijking met die van Hansweert en Wemeldinge.

De nieuwe route is ook veiliger dan de oude, wegens het feit dat zij oostelijker ligt en omdat ze mettertijd getijvrij zal zijn en beschermd zal worden tegen stormen.

Zij bevat verder geen gemeenschappelijk traject meer met de zeevaart. De nieuwe verbinding is ruimer opgevat dan de oude.

De waterweg heeft een breedte van 120 m aan de bodem en van 170 m aan de oppervlakte. De Kreekrak-sluizen zijn 315 m lang en 24 m breed (ter vergelijking : de sluisen bij Hansweert en Wemeldinge meten 152 m op 10 m). De verbinding is geschikt voor de vaart van grote Rijnschepen en voor duwkonvoien tot 9 000 ton.

Het belang van onze Rijnvaart mag blijken uit onderstaande statistieken wat de trafiek op Antwerpen betreft :

	Aankomst		
	Aantal schepen	Tonnenmaat	Lading
1950	4 683	4 039 656	2 619 048
1960	7 992	6 550 499	3 962 524
1965	9 531	8 397 138	4 959 364
1970	8 766	8 329 313	3 504 957
1971	11 480	11 354 427	5 946 804
1972	12 392	12 457 921	5 516 253
1973	13 272	14 272 034	7 177 314

  

	Vertrek		
	Aantal schepen	Tonnenmaat	Lading
1950	3 456	3 099 386	1 826 718
1960	4 455	3 939 036	3 113 343
1965	4 805	4 670 364	3 660 459
1970	6 770	6 657 283	4 939 277
1971	7 381	7 561 964	4 408 058
1972	8 379	8 657 869	4 964 474
1973	8 963	10 148 416	6 440 478

De belangrijkste ladingen bestaan uit ijzerproducten, stukgoederen, fosfaat, potas, soda, voedingswaren, zand en grind bij aankomst en erts, petroleumproducten, granen en zaden, oliehoudende granen en stukgoederen bij vertrek.

Er blijven echter nog steeds enkele problemen :

a) De Schelde-Rijnverbinding, zoals ontworpen in 1963, was opgevat in functie van het Nederlandse plan tot afslui-

certitude qui plane encore sur la forme définitive que prendra cette fermeture a pour conséquence que la liaison Escaut-Rhin ne pourra être achevée conformément au calendrier du Traité. Ainsi, il est déjà certain que cette liaison ne sera pas exempte de marées en 1978, comme il avait été prévu à l'origine.

b) Le problème de la voie occidentale, celle de Gand, n'a pas encore reçu de solution suffisante et se pose même d'une façon plus pressante encore étant donné l'éventualité d'une fermeture non complète de l'Escaut oriental.

c) A la suite de l'évolution rapide de la technique de la construction navale, la liaison Escaut-Rhin, conçue en 1963, ne répond déjà plus, quant à ses dimensions, aux exigences d'aujourd'hui. Elle était projetée pour la navigation à un enfoncement de 3,30 mètres alors qu'à l'heure actuelle un nombre important de bateaux pouvant être chargés à 4 mètres d'enfoncement et même plus, sont en service. Il sera nécessaire que, dans le cadre des travaux encore à effectuer, on se pose comme objectif la navigation à l'enfoncement d'au moins 4 mètres. Comme premier pas vers ce but, il a été convenu avec les autorités néerlandaises que dès maintenant la navigation sera autorisée à l'enfoncement de 3,60 mètres.

### 3. Navigation maritime

#### A. Marine marchande

##### a) Politique suivie

##### Promotion et expansion de notre flotte de commerce.

Une flotte de commerce nationale assure le transport régulier des matières premières et des produits d'alimentation qui nous manquent ainsi que l'exportation belge. Elle est une garantie d'indépendance économique et d'économies de devises ainsi qu'un facteur de protection et de sûreté pour nos ports, étant donné que chaque armement trouve finalement profit dans le part d'attache de ses navires. A conditions d'exploitation égales la préférence de l'armateur va au port d'attache, tant pour le chargement et le déchargement des marchandises que pour les travaux de réparation et d'entretien.

##### b) Importance du secteur sur le plan de l'emploi

Une flotte nationale procure du travail à un grand nombre de personnel spécialisé. Elle est par définition le meilleur et le plus fidèle client pour l'industrie de la construction navale nationale, située de par sa nature, dans la partie flamande du pays, mais dont les firmes, fournissant les machines et l'outillage se trouvent en Wallonie notamment dans le bassin industriel de Liège et la région de Charleroi.

##### c) Activité du secteur

Au 1<sup>er</sup> janvier 1975 notre flotte marchande comportait 93 navires avec 1 258 291 tjb. Du 1<sup>er</sup> janvier 1975 au 30 septembre 1975, 5 navires avec au total 67 172 tjb ont été mis hors service, tandis que notre flotte s'enrichissait de 6 unités ou 70 324 tjb.

ting van de zeegaten. De ongewisheid die er nog hangt over de uiteindelijke vorm van die afsluiting heeft voor gevolg dat de nieuwe Schelde-Rijnverbinding vooralsnog niet verder zal kunnen voltooid worden zoals voorzien in het Verdrag van 1963. Zo staat het nu reeds vast dat de vaarroute niet getijvrij zal zijn in 1978, zoals oorspronkelijk voorzien.

b) Het probleem van de westelijke route, die op Gent, heeft nog steeds geen bevredigende oplossing en wordt nog verscherpt door de mogelijkheid dat de Oosterschelde slechts gedeeltelijk wordt afgesloten.

c) Ingevolge de snelle evolutie in de techniek van de scheepsbouw blijkt de Schelde-Rijnverbinding, ontworpen in 1963 nu reeds onvoldoende gedimensioneerd te zijn. Zij was bedoeld om te worden bevaren met een diepgang van maximum 3,30 meter terwijl er op dit ogenblik reeds een aanzienlijk aantal schepen in de vaart zijn die 4 meter en meer kunnen laden. Het zal nodig zijn dat in het raam van de nog uit te voeren werken wordt gestreefd naar een toegelaten diepgang van 4 meter. Als een eerste stap naar dit doel, werd er in overleg met de Nederlandse overheid overeengekomen dat nu reeds de vaart met een diepgang van 3,60 meter zal worden toegelaten.

### 3. Zeevaart

#### A. Koopvaardij

##### a) Gevoigde politiek

##### Bevordering en ontplooiing van onze handelsvloot.

Een nationale handelsvloot verzekert het regelmatig vervoer van de grondstoffen en van de voedingsprodukten die ons ontbreken en van de Belgische export. Zij is een waarborg van economische onafhankelijkheid en van deviezenbesparingen alsook een factor van bescherming en zekerheid voor onze havens, aangezien elke rederij uiteindelijk voordeel vindt in de thuishaven van haar schepen. Tegen gelijke exploitatievoorwaarden gaat de voorkeur van de reder naar de thuishaven zowel voor laden en lossen van goederen als voor de herstellings- en onderhoudswerken.

##### b) Belang van de sector op het vlak van de werkverschaffing

Een eigen vloot verschaft werkgelegenheid aan een massa gespecialiseerd personeel. De nationale vloot is per definitie de beste en de meest trouwe klant voor de eigen scheepsbouwnijverheid, uiteraard gesitueerd in het Vlaams landsgedeelte maar waarvan de toeleveringsbedrijven van machines en outillage in Wallonië worden aangetroffen, namelijk in het industriële bekken van Luik en de streek van Charleroi.

##### c) Aktiviteit van de sector

Op 1 januari 1975 bestond onze koopvaardijvloot uit 93 schepen met 1 258 291 brt. Van 1 januari 1975 tot 30 september 1975 werden 5 schepen met in totaal 67 172 brt uit de vaart genomen, terwijl onze vloot verrijkt werd met 6 eenheden of 70 324 brt.

Au 1<sup>er</sup> octobre 1975 nous disposions de 94 navires avec 1 261 443 tjb et une portée en lourd de 1 991 108. (Dans ces chiffres est comprise la flotte de la Régie des Transports maritimes « R.M.T. ».)

Notre flotte présente une grande diversité de navires, à savoir 14 navires transporteurs de marchandises en vrac, 29 navires de charge, 1 navire transporteur de produits chimiques, 2 navires pour transport de marchandises combinées, 1 navire conteneur, 8 navires réfrigérés, 4 navires polyvalents, 11 pétroliers, 2 minéraliers, 1 navire à passagers et de charge, 6 allèges de mer, 1 navire transporteur de déchets, 5 paquebots, 8 car-ferries et 1 gazier.

Au 1<sup>er</sup> octobre 1975 nos armateurs belges avaient 20 navires en construction ou en commande, à savoir :

1 pétrolier avec une portée en lourd de 80 000 tdw;

8 bulkcarriers avec au total une portée en lourd de 563 500 tdw;

3 tankers de distribution avec au total une portée en lourd de 91 500 tdw;

1 car-ferry avec une portée en lourd de 1 350 tdw;

1 allège de mer avec une portée en lourd de 10 000 tdw;

1 méthanier avec une portée en lourd de 66 000 tdw;

2 navires anchor-handling tugsupply avec au total une portée en lourd de 2 000 tdw;

1 navire porte-conteneurs avec une portée en lourd de 48 000 tdw;

1 navire porte-conteneurs dont la portée en lourd n'est pas connue;

1 navire de forage « Offshore » dont la portée en lourd n'est pas connue.

Les navires en construction ou en commande totalisent une portée en lourd de 862 350 tonnes, sans tenir compte de 2 navires dont la portée en lourd n'est pas connue.

Le développement ultérieur et surtout la modernisation de notre flotte ont en premier lieu été réalisés grâce aux crédits octroyés par la S.N.C.I. et la C.G.E.R. avec la garantie de l'Etat et une intervention de l'Etat dans les intérêts, ainsi que par le « Fonds de l'Armement et des constructions maritimes », les deux alternatives en exécution de la loi du 23 août 1948.

Jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 1975 nos armateurs ont profité largement de ces possibilités.

Ainsi, du 1<sup>er</sup> janvier jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 1975 des crédits maritimes ont été accordés à la marine marchande pour un montant de 6 500 709 300 francs; de cette somme des crédits d'un montant de 3 112 005 150 francs furent réalisés par la S.N.C.I., tandis que 3 388 704 150 francs étaient accordés par le « Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes ».

Afin d'assurer dans l'avenir le fonctionnement de la loi du 23 août 1948, je déposerai prochainement un projet de

Op 1 oktober 1975 beschikten wij over 94 schepen met een brt van 1 261 443 en een laadvermogen van 1 991 108. (Hierin is de vloot van de Regie voor Maritiem Transport « R.M.T. » inbegrepen.)

Onze vloot vertoont een grote diversiteit aan schepen, te weten 14 bulkvrachtschepen, 29 vrachtschepen, 1 chemica-liëntanker, 2 combinatieschepen, 1 containerschip, 8 koel-schepen, 4 polyvalente vaartuigen, 11 olietankers, 2 erts-schepen, 1 passagiers- en vrachtschip, 6 zeelichters, 1 afval tankschip, 5 pakketboten, 8 carferries en 1 gastanker.

Op 1 oktober 1975 hadden onze Belgische reders 20 schepen in aanbouw of in bestelling, en wel :

1 tanker met een laadvermogen van 80 000 ton;

8 bulkcarriers met een totaal laadvermogen van 563 500 ton;

3 distributietankers met een totaal laadvermogen van 91 500 ton;

1 carferrie met een laadvermogen van 1 350 ton;

1 zeelichter met een laadvermogen van 10 000 ton;

1 methaantanker met een laadvermogen van 66 000 ton;

2 anchor-handling tugsupplyschepen met een totaal laadvermogen van 2 000 ton;

1 containerschip met een laadvermogen van 48 000 ton;

1 containerschip waarvan het laadvermogen niet gekend is;

1 offshore olieboorschip waarvan het laadvermogen niet gekend is.

De in aanbouw of in bestelling zijnde schepen totaliseren een draagvermogen van 862 350 ton, zonder rekening te houden met 2 schepen waarvan het laadvermogen niet gekend is.

De verdere uitbreiding en vooral de modernisering van onze vloot kunnen in de eerste plaats verwezenlijkt worden dank zij kredietverleningen via de N.M.K.N. en A.S.L.K. met Staatswaarborg en Staatstussenkomst in de interesten, alsmede via het « Fonds voor het Uitreten en Aanbouwen van Zeeschepen » beide alternatieven in uitvoering van de wet van 23 augustus 1948.

Tot op 1 oktober 1975 werd door onze reders in ruime mate gebruik gemaakt van deze mogelijkheden.

Zo werden van 1 januari 1975 tot 1 oktober 1975 voor de koopvaardij scheepskredieten verleend voor een bedrag van 6 500 709 300 frank; daarvan kwam 3 112 005 150 frank tot stand via de N.M.K.N., terwijl 3 388 704 150 frank werd toegekend via het « Fonds voor het Uitreten en Aanbouwen van Zeeschepen ».

Ten einde ook in de toekomst de werking van de wet van 23 augustus 1948 mogelijk te maken zal ik eerlang een

loi visant le relèvement de la garantie consentie par l'État pour la bonne fin des crédits maritimes, ainsi que le montant global des dotations annuelles inscrites au budget extraordinaire en vue de l'alimentation du Fonds.

## B. Pêche maritime

### a) Politique suivie

Maintien, rajeunissement et modernisation de notre flotte de pêche.

Cette branche de notre économie nationale, peut-être bien la plus ancienne de nos industries, mérite un intérêt particulier étant donné que la pêche maritime participe au ravitaillement de notre pays par l'apport d'un aliment très sain.

### b) Importance du secteur sur le plan de l'emploi

La pêche maritime procure du travail à  $\pm$  1 200 pêcheurs et près de 20 000 personnes, si on prend tous les secteurs qui sont directement ou indirectement intéressés à la pêche maritime.

### c) Activité du secteur

Notre flotte de pêche comptait au 1<sup>er</sup> octobre 1975, 263 bateaux avec une puissance globale en chevaux vapeur de 92 814.

Du 1<sup>er</sup> janvier jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 1975 la puissance globale augmentait de 847 chevaux.

Grâce à l'octroi de primes à la démolition et de crédits maritimes, des vieux bâtiments ont été mis hors service et remplacés par des unités nouvelles, plus modernes et plus grandes. Sans le crédit maritime notre pêche maritime aurait depuis longtemps déjà disparue.

Bien que du 1<sup>er</sup> janvier 1974 jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 1975 aucune prime n'a été accordée pour la démolition de bateaux de pêche (avec obligation de construction nouvelle), depuis la mise en vigueur en 1961 du système de la prime à la démolition de 5 000 francs par tjb (augmentée ensuite jusqu'à 6 000 francs) des primes ont été accordées jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 1975 pour 45 navires avec un tonnage total de 3 283,60 tjb et d'un montant global de 16 517 784 francs.

En exécution de l'arrêté royal du 9 octobre 1973, concernant l'octroi de primes à la démolition sans obligation de construction nouvelle, sept primes pour un montant de 2 257 450 francs ont été accordées jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 1975 soit pour 7 navires de pêche, d'un tjb total de 451,49.

Des crédits maritimes pour un montant de 28 766 000 francs ont été accordés du 1<sup>er</sup> janvier jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 1975, subdivisés comme suit :

1 pour la construction nouvelle en Belgique de 1 chalutier à équiper de 1 moteur belge;

3 pour le placement de 3 moteurs étrangers;

1 pour l'achat à l'étranger d'un navire de seconde main avec moteur étranger;

ontwerp van wet indienen houdende verhoging van de bedragengewaarbord door de Staat, alsook van het globaal bedrag van de jaarlijkse dotaties ingeschreven in de buitengewone begroting met het oog op het spijzen van het Fonds.

## B. Zeevisserij

### a) Gevolgde politiek

Instandhouding, verjonging en modernisering van onze vissersvloot.

Deze tak van onze nationale economie, wellicht de oudste van onze bedrijven, verdient een bijzondere belangstelling daar de zeevisserij medehelpt aan de voedselbevoorrading van ons land door het aanbrengen van een zeer gezond voedsel.

### b) Belang van de sector op het vlak van de werkverschaffing

De zeevisserij verschaft werkgelegenheid aan  $\pm$  1 200 vissers en aan nagenoeg 20 000 personen indien men alle sectoren neemt die rechtstreeks en onrechtstreeks bij de zeevisserij betrokken zijn.

### c) Aktiviteit van de sector

Onze vissersvloot telde op 1 oktober 1975, 263 vaartuigen met een globale paardekracht van 92 814.

Van 1 januari 1975 tot 1 oktober 1975 vermeerderde de globale drijfkracht met 847 paardekracht.

Dank zij het verlenen van slooppremies en van scheepskrediet konden oude vaartuigen uit de vaart genomen worden en vervangen worden door nieuwe; moderne en grotere eenheden. Zonder het scheepskrediet ware onze zeevisserij reeds lang teloorgegaan.

Alhoewel van 1 januari 1974 tot 1 oktober 1975 geen premies werden toegekend voor het slopen van vissersvaartuigen met verplichting tot nieuwbouw dan werden evenwel sedert het invoeren in 1961 van de slooppremie van 5 000 frank per brt, (nadien verhoogd tot 6 000 frank) tot 1 oktober 1975 premies toegekend voor het slopen van 45 schepen met een totale tonnenmaat van 3 283,60 brt en een globaal bedrag van 16 517 784 frank toegekend.

In uitvoering van het koninklijk besluit van 9 oktober 1973, houdende een toekenning van slooppremies voor vissersvaartuigen zonder verplichting tot nieuwbouw, werden tot op 1 oktober 1975, zeven premies van samen 2 257 450 frank toegekend, weze voor 7 vissersvaartuigen samen 451,49 brt.

Scheepskredieten voor een bedrag van 28 766 000 frank werden van 1 januari 1975 tot 1 oktober 1975 aan de visserij toegekend, onderverdeeld als volgt :

1 voor de nieuwbouw in België van 1 stalen vaartuig met inbouw van 1 Belgische motor;

3 voor de inbouw van 3 vreemde motoren;

1 voor de aankoop in het buitenland van een tweedehands vaartuig met vreemde motor;



1 pour l'obtention d'un crédit pour le placement d'une installation de pêche à double perche;

1 pour l'obtention d'un crédit supplémentaire pour un navire en construction en Belgique.

#### C. Programme d'investissements

Le programme d'investissements 1976 pour l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure prévoit des crédits pour la construction à Flessingue d'un nouvel immeuble pour le logement du personnel pilote belge (75 000 000 de francs), l'achat de bouées automatiques (75 000 000 de francs), la construction d'un troisième nouveau bateau-pilote pour le pilotage à Ostende (215 000 000 de francs), la construction des vedettes de rade (15 000 000 de francs), ainsi que pour la mise en marche éventuelle de la radarisation complète de l'Escaut occidental (1 000 000 000 de francs).

Ce programme permettra, ne serait-ce que modestement, de fournir du travail à nos petits chantiers navals. Il n'est pas sans importance de stimuler l'emploi dans ce secteur. Non seulement les chantiers navals en bénéficieront, mais aussi bon nombre d'autres entreprises connexes ou agissant comme sous-entrepreneurs.

#### D. Enseignement maritime

Réforme et réévaluation de la formation d'officier de pont au long cours

Au cours de l'année 1973, la réforme du programme d'enseignement de la formation d'officier au long cours à la section pont de l'Ecole supérieure de Navigation a été menée à bonne fin au sein du Département des Communications. La formation est maintenant étalée sur quatre années d'études.

En ce moment des pourparlers ont lieu pour faire reconnaître par l'Education nationale ces études et les diplômes à octroyer. En cette matière, les milieux intéressés s'efforcent avec constance d'obtenir une licence en technologie maritime.

Le département des Communications donne son appui total à cet objectif et mettra tout en œuvre pour que sa réalisation soit chose faite avant la fin de l'actuelle année académique.

A cette occasion, il me semble important d'attirer l'attention sur l'intérêt croissant que portent nos jeunes au choix d'une carrière maritime. Ceci est probablement influencé positivement par le fait que ce secteur garantit la mise au travail.

Le nombre des candidats retenus pour la première année à l'Ecole Supérieure de Navigation a évolué comme suit :

Année scolaire 1972-1973 :	74;
1973-1974 :	79;
1974-1975 :	75;
1975-1976 :	130.

#### E. Régie des Transports maritimes

Lors de sa création en 1972, la R.T.M. a dû démarrer avec une flotte qui n'était pas adaptée à l'évolution du

1 pour het bekomen van een krediet voor de plaatsing van een bokkeninstallatie in een vissersvaartuig;

1 voor het bekomen van een bijkrediet voor een in België in aanbouw zijnde vaartuig.

#### C. Investeringsprogramma

Het investeringsprogramma 1976 voor het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart voorziet kredieten voor de nieuwbouw van het loodsverblijf te Vlissingen (75 000 000 frank), de aankoop van automatische boeien (75 000 000 frank), de bouw van een derde nieuwe loodsboot voor het Loodswezen te Oostende (215 000 000 frank), de bouw van redebaten (15 000 000 frank) alsmede voor een mogelijke start van de uitgebreide radarketen langsheen de Westerschelde (1 000 000 000 frank).

Door dit programma wordt mede, zij het op bescheiden wijze, werk verschaft aan onze kleinere scheepswerven. Het is niet zonder belang de werkverschaffing in deze sector te stimuleren. Niet enkel worden de werven hierdoor rechtstreeks gebaat, doch tevens tal van andere bedrijven werkzaam als aanverwante en onderaannemers.

#### D. Zeevaartonderwijs

Hervorming en herwaardering van de opleiding tot dekkofficier ter lange omvaart

In de loop van 1973 werd de hervorming van het onderwijsprogramma van de opleiding tot officier ter lange omvaart aan de afdeling van de Hogere Zeevaartschool, in de schoot van het Departement van Verkeerswezen voleindigd. De vorming is thans gespreid over vier studiejaar.

Thans zijn de onderhandelingen aan de gang om de studies en de af te leveren diploma's door Nationale Opvoeding te laten erkennen. Terzake wordt met de meeste aandring door de betrokken middens geijverd voor het bekomen van een licentiaat in de maritieme technologie.

Het departement van Verkeerswezen steunt dit verzoek ten volle en zal ook alles in het werk stellen om de realisatie ervan, nog vóór het einde van huidig academiejaar, te verwezenlijken.

Bij deze gelegenheid is het wellicht aangewezen de aandacht te vestigen op de groeiende belangstelling bij onze jongeren voor het uitbouwen van een maritieme loopbaan. Dit wordt wellicht mede in de hand gewerkt door het feit dat zich in deze sector geen enkel probleem stelt inzake verzeerde werkverschaffing.

Aantal weerhouden kandidaten dek voor het eerste jaar aan de Hogere Zeevaartschool :

Schooljaar 1972-1973 :	74;
1973-1974 :	79;
1974-1975 :	75;
1975-1976 :	130.

#### E. Regie voor Maritiem Transport

Bij haar oprichting in 1972 is de R.M.T. moeten starten met een vloot die niet aangepast was aan de evolutie van

trafic offert et plus précisément au transport de poids lourds.

Le renouvellement de la flotte qui fut réalisé par la construction de quatre navires polyvalents — dont le quatrième sera mis en service en décembre 1975 — a permis d'acquérir une part importante du marché du transport de poids lourds, part qui augmente d'année en année, au fur et à mesure de la mise en exploitation des nouveaux navires.

En 1976, le transport de camions apportera à lui seul un tiers des recettes maritimes, grâce auxquelles, contrairement aux deux années précédentes, les recettes et les dépenses globales par voyage — y compris la charge d'intérêt du capital emprunté, mais à l'exclusion du remboursement de l'emprunt contracté — seront à nouveau en équilibre.

Un montant de 200 millions de francs sera nécessaire en 1976 au remboursement de l'emprunt (emprunt contracté et emprunt selon la formule d'affrètement).

Si les investissements destinés aux nouveaux bâtiments n'étaient pas effectués, pratiquement aucun camion ne pourrait être transporté et les recettes pour 1976 se situeraient, pour le moins, 500 millions en dessous du montant actuellement prévu.

Les propositions budgétaires pour 1976 sont basées sur les données qui étaient disponibles au moment de l'élaboration du budget. Entre-temps, aussi bien le trafic que les tarifs ont évolué d'une manière beaucoup plus favorable qu'à l'époque où ils purent être prévus. Ainsi, le trafic des voyageurs a augmenté de 15 p.c. en 1975 alors qu'il a été tenu compte d'une hausse de 3 à 4 p.c. seulement.

De ce qui précède, on peut s'attendre à ce que la R.T.M., tout comme les années précédentes, se suffise encore à elle-même. Par précaution, il est prévu que la R.T.M. puisse faire appel à des avances du Trésor remboursables afin de parer aux éventuelles difficultés provisoires de liquidités.

Il doit être rappelé ici que la R.T.M. a démarré en 1972 sans fonds d'amortissement ni fonds de réserve, de sorte que sa situation financière au départ fut quasi impossible.

Le fait qu'elle ait réussi à renouveler considérablement sa flotte en quelques années et qu'elle soit sur le point d'atteindre son équilibre financier, est le résultat d'une politique qui tente, au milieu de la concurrence internationale, d'atteindre une exploitation rentable.

#### F. Pilotage

Suite à la restructuration de l'article antérieur 01.01, quelques dépenses importantes se rapportant au pilotage apparaissent maintenant ailleurs.

Ceci est le cas pour le paiement des engagements des Pays-Bas envers la Belgique concernant le maintien du balisage et de l'éclairage de l'Escaut occidental, faisant l'objet du traité du 23 octobre 1957, approuvé par la loi

de aangeboden trafiek, inzonderheid was het zwaar vervoer betreft.

De vlootvernieuwing, die sindsdien werd doorgevoerd met de bouw van vier multipurposeschepen waarvan het vierde in december 1975 in dienst gesteld wordt, heeft toegelaten een belangrijk aandeel in de markt van het vrachtvervoer te verwerven en dit aandeel neemt toe van jaar tot jaar naar mate nieuwe schepen in dienst gesteld worden.

Voor 1976 zal het vrachtvervoer ongeveer een derde van de maritieme ontvangsten opleveren waardoor de globale ontvangsten en uitgaven per reis, in tegenstelling tot de twee voorgaande jaren, mekaar opnieuw zullen dekken interestlast op geleende kapitalen inbegrepen, aflossing van de aangegane leningen niet inbegrepen.

Voor de aflossing van de aangegane leningen (rechtstreekse lening en lening via charterformule) zal in 1976 een bedrag van 200 miljoen frank nodig zijn.

Moesten de investeringen voor nieuwbouw niet gedaan zijn dan zouden er nagenoeg geen vrachtwagens kunnen vervoerd worden en zouden de inkomsten voor 1976 tenminste 500 miljoen lager liggen dan thans voorzien.

De begrotingsvoorstellen voor 1976 zijn gebaseerd op de gegevens die beschikbaar waren bij het opstellen van de begroting. Intussen zijn zowel de trafiek als de tarieven veel gunstiger geëvolueerd dan op dat ogenblik kon voorzien worden. Zo is de reizigerstrafiek in 1975 gestegen met 15 pct. terwijl slechts gehouden werd met een stijging van 3 à 4 pct.

Een en ander laat toe te verwachten dat de R.M.T. evenals vorige jaren zichzelf ook in 1976 zal kunnen bedruipen. Voorzichtigheidshalve wordt voorzien dat de R.M.T. beroep zal kunnen doen op terugbetaalbare schatkistvoorschotten teneinde aan eventuele tijdelijke likwiditeitsmoeilijkheden het hoofd te bieden.

Hierbij moet bedacht worden dat de R.M.T. gestart is in 1972 zonder amortisatie en zonder reservefonds zodat ze in feite vertrokken is vanuit een quasi onmogelijke financiële situatie.

Dat zij er niettemin in geslaagd is in enkele jaren de vloot aanzienlijk te vernieuwen en tevens op het punt staat haar financieel evenwicht te bereiken is het gevolg van de tot heden gevolgde politiek die streeft, temidden van de internationale concurrentie, naar een rendabele exploitatie.

#### F. Loodswezen

Ingevolge de herstructurering van het vroeger globaal exploitatieartikel 01.01, verschijnen nu een paar belangrijke uitgaven met betrekking tot het loodswezen, op andere artikelen.

Dat is het geval voor de honorering der verplichtingen die Nederland aan België verstrekt inzake de instandhouding van de bebakening en verlichting van de Westerschelde, zoals geregeld door het zogeheten bebakings- en verlichtings-

du 24 juin 1959. A cette fin l'article individuel 12.22 est inséré maintenant au budget. Un crédit de 26,7 millions y est prévu. Il s'agit d'une dépense fortement exposée aux fluctuations des prix et salaires en Hollande et qui nécessite dès lors régulièrement des adaptations. A cet article est venu s'ajouter l'entretien des installations électromécaniques et techniques de la chaîne restreinte de radar de l'Escaut comprenant les postes de Waarde, Saaftinge et Zandvliet. Cette chaîne de radar est en effet une installation le long de l'Escaut tombant sous l'application du traité précité.

Ensuite sont repris à l'article actuel 12.23 « Dépenses de fonctionnement des services de pilotage du balisage, de remorquage et de sauvetage » quelques dépenses spécifiques d'exploitation.

## DISCUSSION GENERALE

### I. La politique internationale des transports

1. Un membre a demandé si le Ministre des Communications a des remarques à formuler en ce qui concerne l'avant-projet de résolution émanant du Conseil de l'Europe portant réponse aux XX<sup>me</sup> et XXI<sup>me</sup> rapports annuels de la Conférence européenne des Ministres des Transports.

Dans sa réponse, le Ministre a déclaré que l'avant-projet de résolution du Conseil de l'Europe ne soulève aucune remarque.

En ce qui concerne la mise en œuvre des dispositions du nouveau code européen de la route (point 8 du projet), le Ministre signale que le nouveau code de la route belge, qui tient dûment compte de ces dispositions, sera incessamment soumis à la signature royale.

2. A la demande de certains membres, le Ministre a fait savoir qu'un certain nombre de points, notamment le problème des poids et dimensions des poids lourds et des certificats de classification, seront rediscutés au Conseil de Ministres du Marché Commun qui se tiendra au courant du mois de décembre.

### II. Politique nationale des transports

#### A. La Société nationale des chemins de fer belges

1. Sur quelles données la S.N.C.B. se fonde-t-elle pour établir ses programmes de modernisation et de renouvellement ? Un membre aime à croire que dans l'établissement de ces programmes, l'on tient compte des résultats d'études économiques, de l'évolution du nombre de voyageurs, du trafic marchandises et du nombre des accidents, sans s'inspirer uniquement de considérations purement technologiques.

Le Ministre déclare qu'en ce qui concerne la modernisation, la S.N.C.B. calcule la rentabilité de ses investissements selon des méthodes industrielles que la loi du 23 juillet 1926 lui a imposées; à cet égard, elle tient compte de l'évolution du trafic et de la sécurité de l'exploitation.

Il faut cependant remarquer que, pour certains investissements importants à charge de l'Etat en vue de l'électrification

verdrag van 23 oktober 1957, bekrachtigd bij wet van 24 juni 1959. Daarvoor is nu het individueel artikel 12.22 voorzien, (26,7 miljoen). Het betreft een uitgave die sterk de invloed ondergaat van de prijzen en lonen in Nederland, wat dus regelmatig bijstelling vereist. Daarbij voegt zich nu ook het elektromechanisch en civieltechnisch onderhoud door Nederland van de beperkte Schelderadarketen (Waarde, Saaftinge en Zandvliet). Deze radarketen is immers een installatie langs de Westerschelde die valt onder het vernoemd verdrag.

Vervolgens staan in het huidig artikel 12.23 « Werkingskosten der loods-, bebakenings-, sleep- en reddingsdiensten » een paar specifieke exploitatieposten.

## ALGEMENE BESPREKING

### I. Internationaal vervoerbeleid

1. Een lid vraagt of de Minister van Verkeerswezen opmerkingen heeft over het voorontwerp van resolutie van de Raad van Europa dat een antwoord geeft op de XX<sup>e</sup> en XXI<sup>e</sup> jaarverslagen van de Europese Conferentie van de Ministers van Vervoer.

De Minister verklaart dat op het voorontwerp van resolutie van de Raad van Europa geen opmerkingen te maken zijn.

Wat de toepassing van de bepalingen van het nieuwe Europese verkeersreglement betreft (punt 8 van het ontwerp), wijst de Minister erop dat het nieuwe Belgische verkeersreglement, waarin wel degelijk rekening wordt gehouden met die bepalingen, binnenkort ter ondertekening aan de Koning zal worden voorgelegd.

2. Hierover ondervraagd door een aantal leden, deelt de Minister mede dat een aantal punten, met name het probleem van het gewicht en de afmetingen van de vrachtwagens en dat van de classificeringscertificaten, opnieuw zullen worden besproken op de Raad van Ministers van de Europese Gemeenschap die in december zal bijeenkomen.

### II. Nationaal vervoerbeleid

#### A. Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Op basis van welke gegevens maakt de N.M.B.S. haar moderniserings- en vernieuwingsprogramma's op ? Een lid neemt aan dat dit gebeurt op grond van economische studies die betrekking hebben op de evolutie van het aantal reizigers, van het goederentrafiek, het aantal ongevallen en niet op basis van louter technologische overwegingen.

De Minister verklaart dat, wat de modernisatie betreft, de N.M.B.S. de rentabiliteit van haar investeringen berekent volgens industriële methodes die de wet van 23 juli 1926 haar heeft opgelegd; zij houdt hierbij rekening met de evolutie van het verkeer en de veiligheid der exploitatie.

Er dient evenwel te worden opgemerkt dat, voor zekere belangrijke investeringen ten laste van de Staat, in verband

des lignes, de l'accroissement des vitesses, etc., la Société demande au préalable l'avis des conseils économiques régionaux, qui lui font connaître leurs desiderata, lesquels partent de critères d'appréciation plus généraux que celui de la rentabilité.

En matière de renouvellement, la loi précitée oblige la S.N.C.B. à prélever chaque année de son compte d'exploitation les sommes nécessaires pour maintenir le réseau dans un état d'exploitation satisfaisant. Ces montants sont affectés à des investissements en infrastructure et en matériel roulant, tout en tenant compte de la rentabilité comme il a été exposé ci-dessus.

2. Pourrait-on connaître, pour les grands postes, la ventilation du montant de 30 milliards prévu en faveur de la S.N.C.B. dans le plan 1976-1980 ?

Le Ministre répond que, lorsqu'on a évalué le coût de ces investissements, il est apparu que, d'après le volume consenti, les crédits nécessaires se répartissent approximativement comme suit entre les diverses rubriques :

- électrifications : 60 p.c.;
- agglomérations : 20 p.c.;
- passages à niveau : 10 p.c.;
- travaux d'adaptation à des vitesses plus élevées : 6 p.c.;
- divers : 4 p.c.

3. Le Ministre des Affaires économiques a déclaré que certains postes importants du plan 1976-1980 seraient réduits de 10 p.c.

Cette réduction s'appliquera-t-elle également aux 30 milliards de francs prévus pour la S.N.C.B. ?

Le Ministre répond que les estimations initiales de la S.N.C.B. portaient sur un montant global de plus de 34 milliards. Cette somme a été ramenée à 30 milliards dans le projet d'options du plan 1976-1980.

Le Ministre n'a connaissance d'aucune proposition de réduction de ce montant; il paraît même, au contraire, que le Bureau du Plan élaborerait une proposition d'augmentation des crédits d'investissements de la S.N.C.B.

4. Le programme de modernisation 1970-1979 a été revu et adapté en fonction du Plan 1976-1980.

Quels points nouveaux la S.N.C.B. a-t-elle ajouté à son programme ?

Le Ministre répond qu'à part la prorogation du plan de modernisation jusqu'à l'année 1980, destinée à en faire coïncider l'achèvement avec celui du Plan 1976-1980, les points principaux qui ont été ajoutés au programme concernent des travaux dont l'exécution a été rendue possible par l'octroi d'importants crédits supplémentaires à charge de l'Etat en vue de promouvoir les transports en commun par chemin de fer. Cela permettra notamment de financer un programme supplémentaire d'électrification de certaines lignes ainsi qu'une amélioration de l'infrastructure, de telle sorte que

met de électrification van lijnen, de verhoging van de snelheden, enz., zij vooraf om het advies van de gewestelijke economische raden vraagt, die hun eisen doen kennen, zich daarbij steunend op meer algemene beoordelingscriteria dan de rentabiliteit.

Voor de vernieuwing verplicht de hierboven vermelde wet de N.M.B.S. ieder jaar van haar exploitatierekening de nodige sommen af te nemen om het net in een bevredigende exploitatiestaat te behouden. Deze bedragen worden gebruikt voor investeringen in de infrastructuur en het rollend materieel, rekening houdende met de rentabiliteit, zoals hierboven werd uiteengezet.

2. Is het mogelijk het bedrag van 30 miljard, voor de N.M.B.S. vooropgesteld in het plan 1976-1980, te detailleren wat de grote posten betreft ?

Bij de schatting van de kostprijs van deze investeringen is, volgens de Minister, gebleken dat, naargelang het toegestane volume, de nodige kredieten approximatief als volgt over deze rubrieken zijn verdeeld :

- electrificaties : 60 pct.;
- agglomeraties : 20 pct.;
- overwegen : 10 pct.;
- aanpassingswerken voor hogere snelheden : 6 pct.;
- diverse : 4 pct.

3. De Minister van Economische Zaken heeft verklaard dat bepaalde grote posten, vervat in het plan 1976-1980, zouden gereduceerd worden met 10 pct.

Geldt deze reductie ook voor de 30 miljard voorzien voor de N.M.B.S. ?

Volgens de Minister hadden de oorspronkelijke ramingen ingeleid door de N.M.B.S., betrekking op een globaal bedrag van meer dan 34 miljard. Deze som werd in het ontwerp van de beleidskeuzen van het plan 1976-1980 teruggebracht tot 30 miljard.

Er zijn geen voorstellen tot vermindering van dat bedrag; integendeel, naar verluidt zou het Planbureau zelfs een voorstel uitwerken om de investeringsbedragen voorzien voor de N.M.B.S. te verhogen.

4. Het modernisatieprogramma 1970-1979 werd herzien en aangepast overeenkomstig het plan 1976-1980.

Wat zijn de nieuwe punten die de N.M.B.S. in haar programma ingevoegd heeft ?

Buiten de uitbreiding van het modernisatieplan tot het jaar 1980, teneinde de afwerking ervan te doen samenvallen met die van het Plan 1976-1980, betreffen, volgens de Minister, de voornaamste punten die in het programma werden ingelast, werken die mogelijk zijn geworden door belangrijke bijkomende kredieten ten laste van de Staat om het gemeenschappelijk vervoer per spoor te bevorderen. Dit maakt het o.a. mogelijk een bijkomend electrificatieprogramma van lijnen en de verbetering van de infrastructuur te financieren, ten einde de snelheid van de treinen te ver-

les trains soient plus rapides et que l'on puisse compléter l'équipement en locomotives, en automotrices et en matériel roulant tiré.

C'est d'ailleurs à cet effet que le Sénat a adopté le projet de loi autorisant la S.N.C.B. à émettre des emprunts garantis par l'Etat jusqu'à concurrence de 8 090 millions de francs.

5. Dans quelle mesure la S.N.C.B. a-t-elle tenu compte dans ses plans d'investissement des *préoccupations régionales* ?

D'après le Ministre, la S.N.C.B. se tient en contact avec le G.E.R.V., le C.E.R.W. et le C.E.R.B. aux fins de tenir compte, dans toute la mesure du possible, des préoccupations régionales dans ses projets d'investissement.

Ainsi dans la planification 1976-1980, les investissements proposés par la Société en matière d'électrification rejoignent largement les propositions formulées par les conseils régionaux.

6. La S.N.C.B. ne pourrait-elle accélérer les travaux d'électrification de la ligne Louvain-Hasselt, qui est considérée comme l'une des plus fréquentées du réseau ?

Le Ministre répond que l'électrification de la ligne Louvain-Hasselt est prévue au plan décennal de la S.N.C.B. et que, conformément à l'avis du G.E.R.V., elle y figure parmi les travaux prioritaires.

La mise en service de la ligne Louvain-Hasselt peut être escomptée pour 1980 et celle de la ligne Aarschot-Hasselt pour 1981 si les crédits nécessaires à l'exécution du plan décennal sont mis assez tôt à la disposition de la Société.

7. Il résulte de l'exposé du Ministre que l'on créera de nouvelles lignes permettant d'atteindre des vitesses de 250 à 300 km/h.

Quel sera le coût total de ces lignes rapides, y compris l'estimation des travaux destinés à atténuer la pollution sonore, et les dépenses ne seront-elles pas excessives par rapport aux avantages que l'on attend de l'opération ?

Le Ministre répond qu'une étude effectuée conjointement avec les réseaux concernés au sujet de la construction en Europe occidentale (Angleterre, France, Belgique, Pays-Bas, Allemagne) de lignes de chemins de fer à très grande vitesse (250 à 300 km/h) permet de conclure que le coût moyen de la construction de pareilles lignes serait de quelque 65 millions de francs par kilomètre (estimation datant du milieu de l'année 1974).

Ce chiffre ne comprend pas les frais à consentir pour la lutte contre le bruit qu'entraînera l'exploitation des dites lignes, aucune estimation financière n'ayant été faite à cet égard.

Dans l'étude de la construction, l'on a tenu compte du volume du trafic que l'on pouvait prévoir. L'abandon de l'idée

hogen, alsmede lokomotieven, motortreinen en rollend getrokken materieel aan te kopen.

Overeenkomstig deze conceptie heeft de Senaat overigens zijn goedkeuring gehecht aan het ontwerp van wet waarbij de N.M.B.S. gemachtigd wordt onder waarborg van de Staat leningen uit te schrijven voor een bedrag van 8 090 miljoen frank.

5. In hoever houdt de N.M.B.S., in haar investeringsplannen, rekening met de *regionale behoeften* ?

De Minister antwoordt dat de N.M.B.S. in contact blijft met de G.E.R.V., de C.E.R.W. en de G.E.R.B. ten einde bij haar investeringsprojecten in de mate van het mogelijke de regionale behoeften in aanmerking te nemen.

Zo stemmen de investeringen voor de electrificering, door de Maatschappij in het plan 1976-1980 voorgesteld, grotendeels overeen met de voorstellen van de gewestraden.

6. Kan de N.M.B.S. de electrificatiewerken bespoedigen op de lijn Leuven-Hasselt die als een der drukste lijnen van het net wordt beschouwd ?

De Minister antwoordt dat de electrificatie van de lijn Leuven-Hasselt in het Tienjarenplan van de N.M.B.S. is opgenomen en overeenkomstig het advies van de G.E.R.V. voorkomt op de lijst van de werken die voorrang hebben.

De indienststelling van Leuven-Aarschot mag in 1980 worden verwacht, en die van Aarschot-Hasselt in 1981, indien de nodige kredieten voor de uitvoering van het Tienjarenplan tijdig ter beschikking van de Nationale Maatschappij worden gesteld.

7. In de uiteenzetting van de Minister wordt gesteld dat nieuwe lijnen zullen worden aangelegd waar *snelheden van 250 à 300 km/u* zullen mogelijk zijn.

Wat is de totale prijs, met inbegrip van de raming van de geluidshinder, voor de realisatie van deze snelle lijnen en wegen de uitgaven op tegen de voordelen die men er van verwacht ?

Uit een studie betreffende de aanleg in West-Europa (Engeland, Frankrijk, België, Nederland, Duitsland) van spoorlijnen tegen 250-300 km/u, welke studie in overleg met de betrokken netten werd uitgevoerd, blijkt volgens de Minister, dat de gemiddelde constructiekosten van zulke lijn ongeveer 65 miljoen frank per km bedragen (raming van midden 1974).

Hierin zijn niet de kosten begrepen van de hinder van de exploitatie waarvan geen financiële raming werd gemaakt.

Bij studie werd rekening gehouden met de grootte van de trafiek die mag worden verwacht. De studie is voorlopig

de construire un tunnel sous la Manche et, en conséquence, la disparition d'un important trafic provenant de Grande-Bretagne, a motivé la suspension provisoire de cette étude.

8. Dans l'exécution de grands travaux, il y a parfois un manque de *concertation entre la S.N.C.B., le Département des Travaux publics et les autorités locales.*

Comment cette concertation est-elle organisée ?

D'après le Ministre, lorsque d'importants travaux intéressent plusieurs départements ministériels et autorités locales sont mis à l'étude, il est d'usage que le service qui a pris l'initiative du projet convoque toutes les parties concernées à une réunion où elles lui feront connaître leurs divers points de vue afin de les harmoniser et de coordonner l'exécution des travaux.

Pour sa part, c'est ainsi que procède la S.N.C.B. lorsqu'elle prend elle-même une initiative, et dans les autres cas, elle assiste aux réunions auxquelles elle est convoquée.

9. La construction d'une *troisième voie entre Bruxelles et Ottignies* est envisagée.

Peut-on connaître la date de la mise en service de cette troisième voie ?

Dans sa réponse le Ministre signale que la construction d'une troisième voie entre Bruxelles et Genval est actuellement achevée entre Bruxelles Quartier Léopold et Etterbeek. Elle est planifiée entre Etterbeek et Genval, la mise en service étant prévue pour 1982 pour autant que les crédits soient disponibles.

Aucune prévision ne peut être faite pour le moment en ce qui concerne une prolongation éventuelle de cette troisième voie entre Genval et Ottignies.

10. Le confort des voyageurs laisse souvent à désirer notamment en ce qui concerne la construction des plates-formes qui sont souvent trop basses pour permettre l'accès des trains aux voyageurs âgés ou handicapés et également en ce qui concerne les escaliers (escaliers dangereux, manque de rampe).

Quelles mesures prévoit-on pour remédier à cette situation ?

D'après le Ministre, le gabarit de la voie dans lequel les wagons et voitures circulent, ne permet pas de porter les quais à la hauteur du plancher des voitures.

Dans les gares importantes les quais ont été quand même relevés de 0,50 m par rapport aux situations antérieures ce qui constitue une amélioration réelle pour l'embarquement et le débarquement des voyageurs.

Dans certaines gares, les handicapés en chaises roulantes peuvent maintenant utiliser des ponts mobiles pour atteindre les plates-formes des voitures.

En ce qui concerne les escaliers, des mesures ont été prises dans certaines gares pour faciliter l'accès des handicapés et personnes âgées.

geschorst omdat de tunnel niet wordt gebouwd en aldus een belangrijk verkeersvolume uit Groot-Brittannië wegvalt.

8. Bij het uitvoeren van belangrijke werken op het lokale vlak is er soms een gemis aan *overleg tussen de N.M.B.S., het departement van Openbare Werken en de lokale overheden.*

Hoe wordt dit overleg georganiseerd ?

De Minister antwoordt dat, wanneer de belangrijke werken, welke verscheidene ministeriële departementen en plaatselijke overheden betreffen, in studie worden genomen, het de regel is dat de dienst die het initiatief van het ontwerp neemt al de de betrokkenen oproept tot een vergadering ten einde de verschillende standpunten te kennen, ze te harmoniseren en de uitvoering der werken te coördineren.

De N.M.B.S. gaat, wat haar betreft, aldus te werk als ze het initiatief zelf neemt of, in de andere gevallen, vergaderingen bijwoont waartoe ze wordt opgeroepen.

9. De aanleg van een *derde spoor tussen Brussel en Ottignies* wordt overwogen.

Kan worden medegedeeld wanneer het in gebruik zal worden genomen ?

De Minister verklaart dat het derde spoor tussen Brussel en Genval gereed gekomen is van Brussel-Leopoldwijk tot Etterbeek. Het is gepland tussen Etterbeek en Genval en zal naar verwachting in gebruik worden genomen in 1982, op voorwaarde dat de nodige kredieten beschikbaar zijn.

Over de eventuele verlengingen er van tussen Genval en Ottignies kan op dit ogenblik niets worden gezegd.

10. Het comfort van de reizigers laat vaak te wensen over, met name wat betreft de perrons, die dikwijls te laag zijn om het instappen van de bejaarden of gehandicapten mogelijk te maken, en de trappen (gevaarlijke trappen, geen leuning).

Wat is men van plan om deze toestand te verhelpen ?

De Minister antwoordt dat de bestaande spoorbedding waarin de treinen rijden, het niet mogelijk maakt de perrons op te hogen tot aan de vloer van de rijtuigen.

In de grote stations werden de perrons niettemin 0,5 m verhoogd, waardoor het in- en uitstappen van de reizigers heel wat vlotter verloopt.

In sommige stations kunnen de gehandicapten in rolstoelen nu gebruik maken van beweegbare bruggen om in de rijtuigen te komen.

Voor de trappen zijn in sommige stations maatregelen genomen om de toegang voor gehandicapten en bejaarden te vergemakkelijken.

Dans ce sens des meilleures conditions seront créées chaque fois que des possibilités techniques et financières le permettront.

11. Peut-on augmenter le confort des usagers sur la ligne Bruxelles-Namur aux heures de pointe ?

D'après le Ministre, c'est un fait bien connu qu'aux heures de pointe, non seulement la ligne Bruxelles-Namur mais toutes les lignes aboutissant à Bruxelles sont saturées et que la majorité des trains circulant pendant ces périodes de la journée connaissent une occupation maximale. Ni le nombre des convois, ni la quantité de matériel utilisé, ni la longueur des trains n'étant indéfiniment extensible, la S.N.C.B. est arrivée à un seuil qu'elle ne peut plus sensiblement modifier sans procéder à des investissements importants aussi bien en achat de matériels qu'en travaux d'infrastructure. Dans la situation actuelle, le nombre de places assises pouvant être mises à la disposition de la clientèle est insuffisant pour satisfaire les besoins de celle-ci à 100 p.c. Une étude récente faite sur certains grands axes a fait ressortir qu'environ 10 p.c. de la clientèle devait rester debout dans les trains entre 7 et 9 heures du matin et entre 16 et 18 h le soir. Un plan décennal d'équipement du réseau dont la réalisation est en cours, et qui prévoit notamment d'importants travaux d'infrastructure (triplement de voies) aux abords de Bruxelles et en particulier entre Bruxelles et Genval sur la ligne Bruxelles-Namur est de nature à apporter une amélioration aux difficultés actuelles. L'acquisition de nouveaux matériels à voyageurs au cours des prochaines années apportera également un meilleur confort à la clientèle. Il convient cependant de signaler qu'un effort financier important devra être consenti pour réaliser cet équipement indispensable de l'outil ferroviaire belge.

12. Quel est le prix/km pour les voyageurs et les marchandises ?

D'après le Ministre, le coût général moyen par voyageur/km a été de 1,96 francs en 1974. Les prix diffèrent selon le mode de traction, la nature du matériel, la longueur des convois, le moment du voyage (jour, mois) et la longueur du parcours.

Le coût général moyen par tonne/km était de 1,06 francs. Les divers tarifs varient en fonction de la nature des marchandises transportées, du régime de transport, de la relation du transport, de la distance, du volume, du matériel utilisé et des conditions de concurrence.

13. Le budget mentionne les indemnités compensatoires accordées en raison des tarifs trop bas que la S.N.C.B. est obligée de pratiquer. Un membre aimerait savoir quels sont les montants correspondants dans les pays voisins et obtenir un *tableau comparatif des compensations accordées aux chemins de fer belges et aux réseaux étrangers*.

Le Ministre répond que les compensations accordées aux chemins de fer par les divers pays ne sont pas toujours calculées sur des bases identiques.

Er zullen verbeteringen worden aangebracht telkens wanneer zulks technisch en financieel mogelijk is.

11. Kan het comfort van de reizigers op de lijn Brussel-Namen op de spitsuren worden verbeterd ?

De Minister antwoordt dat het algemeen bekend is dat niet alleen de lijn Brussel-Namen maar alle lijnen naar Brussel op de spitsuren gesatureerd zijn en dat de meeste treinen op die uren volledig bezet zijn. Het aantal treinstellen, de kwantiteit van het aangewend materieel, en de lengte van de treinen kunnen niet steeds opnieuw worden uitgebreid; de N.M.B.S. heeft een verzadigingspunt bereikt dat haast niet meer kan worden verlegd zonder aanzienlijke investeringen zowel in materieel als in infrastructuur. In de huidige stand van zaken zijn er niet voldoende zitplaatsen voor alle reizigers. Een recente studie op sommige grote lijnen heeft uitgewezen dat tussen 7 en 9 uur 's morgens en tussen 16 en 18 uur 's avonds ongeveer 10 pct. van de reizigers moet blijven rechtstaan. Er is een tienjarenplan voor de uitrusting van het net in uitvoering dat met name belangrijke infrastructuurwerken voorziet (drie sporen) in de omgeving van Brussel en meer bepaald tussen Brussel en Genval op de lijn Brussel-Namen, en dat verbetering in de huidige toestand kan brengen. Ook het nieuwe reizigersmaterieel dat tijdens de eerstvolgende jaren zal worden aangekocht, zal aan de cliënteel meer comfort bieden. Er zij evenwel opgemerkt dat voor deze noodzakelijke uitrusting van het Belgische spoorwegennet een grote financiële inspanning zal moeten worden geleverd.

12. Wat is de kilometerprijs reizigers en goederen ?

Volgens de Minister bedroeg de gemiddelde algemene kostprijs per reiziger/km in 1974 1,96 frank. De prijzen verschillen naargelang de tractiewijze, de aard van het materieel, de lengte van de treinen, het tijdschip van de rit (dag, maand), de lengte van het parcours.

De gemiddelde algemene kostprijs per ton/km bedroeg 1,06 frank. De afzonderlijke tarieven zijn verschillend volgens de aard van het vervoerde goed, het vervoerregime, de vervoerrelatie, de afstand, het volume, het gebruikte materieel en de concurrentievoorwaarden.

13. In de begroting zijn compensatievergoedingen opgenomen die toegekend worden voor te lage tarieven die door de N.M.B.S. moeten worden toegepast. Een lid vroeg mededeling van de bedragen die daarvoor in andere ons omringende landen worden toegekend en *de compensatie verleend aan de Belgische spoorwegen te vergelijken met deze van de andere spoorwegennetten*.

De Minister antwoordt dat de compensaties aan de spoorwegen door de onderscheiden landen niet altijd worden toegekend op dezelfde grondslagen.

Pour certains Etats, les compensations se justifient surtout par la nécessité de continuer à assurer le transport des voyageurs. C'est notamment le cas pour les pays suivants :

1973

*Allemagne* (République fédérale)

Maintien du transport des voyageurs à courte distance : 1 542 millions de DM.

*Royaume-Uni*

Subsides gouvernementaux aux lignes déficitaires (1974) : 133,7 millions de £.

*Pays-Bas*

Obligation générale d'assurer le transport des voyageurs : 326 millions de FL.

*Luxembourg*

Obligation générale de maintenir le transport des voyageurs : 320,4 millions de francs.

*Italie*

Maintien de lignes à faible trafic : 72 920,8 millions de liras.

*France*

Maintien de services d'autobus : 653 millions de FF.

Les pays suivants accordent des compensations pour les obligations tarifaires :

1973

*Italie*

Obligations tarifaires générales : 78 204 millions de liras.  
Tarifs sociaux : 50 918,8 millions de liras.

*France*

Réductions tarifaires imposées ou refus d'augmenter les tarifs : 1 334,6 millions de FF.

*Belgique*

Total des compensations pour les obligations tarifaires en matière de transport des voyageurs : 6 966,6 millions de FB.

14. Combien de voyageurs doivent utiliser une ligne déterminée pour que l'exploitation de celle-ci soit rentable ?

Au cas où certaines lignes ne seraient pas rentables, a-t-on pris des mesures pour en assainir la situation ?

Comme le Ministre l'a encore déclaré récemment en réponse à une interpellation sur l'infrastructure ferroviaire du Limbourg, des études scientifiques avaient fait apparaître que l'exploitation du transport des voyageurs par chemin de fer ne pouvait se justifier au point de vue économique que si l'on atteignait un minimum de 8 000 voyageurs par km-ligne et par jour. La S.N.C.B. a retenu pour ses mesures de rationalisation la norme de 2 000 voyageurs et c'est sur cette base qu'elle a substitué des services d'autobus aux trains de voyageurs pour quelque 2 000 km de lignes.

Il y a toutefois lieu d'observer que le nombre de voyageurs requis pour que l'exploitation d'une ligne soit rentable varie d'un cas à l'autre, et notamment qu'il dépend pour une large part du trafic des marchandises sur la même ligne (volume et nature).

Door enkele landen worden de compensaties vooral gerechtvaardigd door het behoud van de verplichting tot vervoer van reizigers. Dit is o.m. het geval in de volgende landen :

1973

*Duitsland* (Bondsrepubliek)

Behoud van het reizigersvervoer op korte afstand : 1 542 miljoen DM.

*Verenigd Koninkrijk*

Subsidie van de Regering voor deficitaire spoorlijnen (1974) : 133,7 miljoen £.

*Nederland*

Algemene verplichting tot het verzekeren van het reizigersverkeer : 326 miljoen fl.

*Luxemburg*

Algemene verplichting tot het behouden van het reizigersverkeer : 320,4 miljoen frank.

*Italië*

Behoud van lijnen met zwak verkeer : 72 920,8 miljoen lire.

*Frankrijk*

Behoud van autobusdiensten : 653 miljoen FF.

De volgende landen geven compensaties voor tariefverplichtingen :

1973

*Italië*

Algemene tariefverplichtingen : 78 204 miljoen lire.  
Sociale tarieven : 50 918,8 miljoen lire.

*Frankrijk*

Opgelegde tariefvermindering of weigering tot het verhogen van tarieven : 1 334,6 miljoen FF.

*België*

Totaal bedrag van de compensaties voor tariefverplichtingen inzake reizigersvervoer : 6 966,6 miljoen BF.

14. Hoeveel reizigers moeten een bepaalde lijn gebruiken opdat de exploitatie van deze lijn *rendabel* zou zijn ?

Indien bepaalde lijnen niet *rendabel* zouden zijn, werden dan maatregelen voorzien om op dit vlak opnieuw tot gezonde toestanden te komen ?

Zoals de Minister nog onlangs heeft medegedeeld in zijn antwoord op een interpellatie i.v.m. de spoorweginfrastructuur in Limburg, was uit wetenschappelijke studies gebleken dat de spoorwegexploitatie voor het reizigersverkeer economisch slechts verantwoord kon worden voor een verkeer van ten minste 8 000 reizigers per km-lijn per dag. De N.M.B.S. heeft voor haar rationalisatiemaatregelen de norm van 2 000 reizigers aangehouden, en op grond daarvan voor ongeveer 2 000 km lijnen de reizigerstreindienst door autobusdiensten vervangen.

Er valt evenwel op te merken dat het aantal reizigers vereist om de exploitatie van een lijn *rendabel* te maken, van het ene tot het andere geval verschilt en onder meer in ruime mate afhangt van het goederenverkeer op die lijn (volume en aard).



Dans le cadre de la normalisation des comptes, la S.N.C.B. soumet à l'Administration des Transports les dossiers des lignes dont l'exploitation lui est défavorable sur le plan économique par suite des mesures tarifaires imposées et des obligations qui lui incombent en tant que service public. En même temps, la S.N.C.B. propose des mesures en vue de réduire ou de supprimer le déficit qui en résulte.

L'Administration des Transports arrête définitivement les mesures qui devraient être prises dans chaque cas particulier.

15. L'on estime qu'environ 80 p.c. des voyageurs bénéficient de certaines réductions sur le réseau de la S.N.C.B.

A-t-on déjà examiné si toutes ces réductions se justifient et ne pourrait-on les revoir et éventuellement les étaler dans le temps ?

D'après le Ministre, abstraction faite des réductions accordées par la S.N.C.B. elle-même pour des raisons commerciales, les gouvernements successifs ont instauré des tarifs de faveur pour certaines catégories de personnes. Ces tarifs de faveur sont justifiés, soit comme marque de reconnaissance de la nation (victimes de la guerre, familles nombreuses), soit pour des raisons sociales (invalides, veuves, pensionnés, orphelins).

16. Les études relatives aux transports publics montrent que la situation devient de plus en plus intenable si l'on compare les recettes aux dépenses d'exploitation.

La S.N.C.B. a-t-elle également pris des mesures d'économie pour comprimer les dépenses d'exploitation ?

Dans sa réponse, le Ministre rappelle qu'en 1974, les dépenses concernant le personnel en service ont représenté à elles seules environ 46 p.c. des dépenses totales d'exploitation.

Dans ces conditions, la Société veille à accroître la productivité du personnel. Par suite des mesures prises à cet effet au cours des dix dernières années, l'effectif moyen des employés a pu être diminué comme suit :

1963	1973	1974
—	—	—
63 392	58 718	59 411

l'augmentation enregistrée en 1974 étant due à l'instauration de la semaine de 40 heures au 1<sup>er</sup> janvier 1975.

Pendant la même période, les transports ont évolué comme suit (voyageurs/km + tonnes/km, en millions d'unités) :

1963	1973	1974
—	—	—
15 834	16 276	17 425

17. Quelle suite sera donnée sur le plan belge à l'arrêt de la Cour des Communautés européennes en ce qui concerne

In het kader van de normalisatie van de rekeningen legt de N.M.B.S. aan het Bestuur van het Vervoer de dossiers voor van de lijnen waarvan de exploitatie, ingevolge opgelegde tariefmaatregelen en verplichtingen als openbare dienst, voor haar op economisch gebied nadelig uitvalt. Tegelijkertijd stelt zij maatregelen voor om dat nadeel te beperken of op te heffen.

Het Bestuur van het Vervoer legt uiteindelijk de maatregelen vast die voor elk geval afzonderlijk zouden moeten worden getroffen.

15. Men stelt dat ongeveer 80 pct. van de reizigers bepaalde reducties genieten op het net van de N.M.B.S.

Werd er reeds nagegaan of al deze reducties verantwoord zijn en kunnen zij niet herzien worden, eventueel gespreid in de tijd ?

Afgezien van de verminderingen die om commerciële redenen door de N.M.B.S. zelf worden toegestaan, hebben, volgens de Minister, de opeenvolgende regeringen gunsttarieven ingevoerd ten voordele van bepaalde categorieën van personen. Deze gunsttarieven zijn verantwoord hetzij als blijk van erkentelijkheid vanwege de natie (oorlogsslachtoffers, grote gezinnen) hetzij om redenen van sociale aard (invaliden, weduwen, gepensioneerden, wezen).

16. De studies die betrekking hebben op het openbaar vervoer tonen aan dat de toestand meer en meer onhoudbaar wordt indien men de inkomsten vergelijkt met de exploitatieuitgaven.

Heeft de N.M.B.S. ook bezuinigingsmaatregelen getroffen om de exploitatieuitgaven te drukken ?

De Minister antwoordt dat de uitgaven voor het personeel in dienst in 1974 alleen al ongeveer 46 pct. bedroegen van de totale exploitatieuitgaven.

De Maatschappij waakt er in die omstandigheden voor, dat de productiviteit van het personeel toeneemt. Ingevolge de maatregelen die daartoe in de loop van de tien laatste jaren zijn genomen, is het gemiddelde effectief van de bedienden als volgt kunnen verminderd worden :

1963	1973	1974
—	—	—
63 392	58 718	59 411

waarbij op te merken valt dat de verhoging in 1974 het gevolg is van die instelling op 1 januari 1975 van de 40 urenweek.

Tijdens dezelfde periode, evolueerde het vervoer als volgt (reizigers-km + ton-km, in miljoenen eenheden) :

1963	1973	1974
—	—	—
15 834	16 276	17 425

17. Welk gevolg zal op het Belgisch vlak worden gegeven aan het arrest van het Hof van Justitie van de Europese

les réductions sur les tarifs du chemin de fer à accorder aux familles nombreuses qui ne sont pas de nationalité belge ?

Le Ministre a pris connaissance de l'arrêt de la Cour de Justice des Communautés européennes à la suite d'un recours introduit par une Italienne résidant en France contre le refus des chemins de fer français de lui délivrer la carte de réduction « familles nombreuses » et étudie pour le moment la répercussion que pourrait avoir cet arrêt en ce qui concerne la réglementation belge en la matière.

18. Peut-on évaluer l'influence des mesures sociales prises par le Gouvernement en faveur des « V.I.P.O. » sur l'augmentation du nombre des voyageurs ?

D'après le Ministre, une évaluation de l'influence des mesures sociales en faveur des V.I.P.O. sur le trafic des voyageurs n'est possible que très approximativement.

On peut considérer que sur la base d'une année, le trafic des voyageurs a, sous l'influence de ces mesures, augmenté d'environ 1 à 2 p.c. de voyageurs-kilomètre.

19. Quels sont les résultats de l'expérimentation des services « train + vélo » organisés par la S.N.C.B. ? Va-t-on continuer cette expérience ?

D'après le Ministre, la formule « train + vélo » qui avait été introduite à titre d'essai dans une dizaine de gares entre les 15 juin et le 30 septembre 1975 a eu beaucoup de succès. On a noté 2 980 jours de location et la recette s'est élevée à 240 000 francs, c'est-à-dire le double de la somme initialement prévue.

L'expérience sera étendue en 1976.

20. La S.N.C.B. étudie en ce moment la suppression du passage à niveau à Gembloux. Ne pourrait-on pas contourner ce passage à niveau par des travaux dont le coût serait réparti entre votre département et le Ministère des Travaux publics ?

D'après le Ministre, la suppression par contournement ne réduira que partiellement les graves inconvénients du passage à niveau de Gembloux; la solution proposée étudiée en accord avec l'administration des routes du Ministère des Travaux publics et qui consiste en un tunnel routier à hauteur du passage à niveau offre une solution valable, dont le coût sera réparti entre les Ministères des Travaux publics et des Communications.

21. Sur la ligne 94 Bruxelles-Tournai les trains respectent de moins en moins leurs horaires. N'est-il pas possible de mieux adapter les horaires aux besoins de la clientèle et ne pourrait-on essayer d'atteindre un meilleur service ?

D'après le Ministre, l'examen du trafic de pointe de la ligne 94 le matin vers Bruxelles et le soir vers la province du 13 au 31 octobre, fournit sur le plan régularité des circulations, le tableau suivant :

— 75 p.c. des trains à l'heure ou retard maximum de cinq minutes;

Gemeenschappen betreffende de tariefverminderingen voor treinreizen aan grote gezinnen die niet van Belgische nationaliteit zijn ?

De Minister heeft kennis genomen van het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen op het beroep van een in Frankrijk verblijvende Italiaanse tegen de weigering van de Franse Spoorwegen haar een verminderingskaart « grote gezinnen » uit te reiken. Hij gaat na welke weerslag dat arrest zou kunnen hebben op de desbetreffende Belgische regeling.

18. Is het mogelijk de weerslag van de sociale maatregelen van de Regering ten gunste van de W.I.G.W. te schatten op de verhoging van het aantal reizigers ?

De Minister antwoordt dat de weerslag van de sociale maatregelen ten gunste van de W.I.G.W. op het reizigersverkeer slechts bij benadering kan worden geraamd.

Men mag aannemen dat het reizigersverkeer, als gevolg van die maatregelen, op jaarbasis, met ongeveer 1 tot 2 pct. reizigers/kilometer is toegenomen.

19. Welke resultaten heeft het experiment van de diensten « trein + fiets », georganiseerd door de N.M.B.S., opgeleverd ? Wordt dit experiment voortgezet ?

De Minister antwoordt dat de formule « trein + fiets », die tussen 15 juni et 30 september 1975 bij wijze van proef in een tiental stations werd ingevoerd, veel succes heeft gehad. Er waren 2 980 huurdagen die 240 000 frank hebben opgebracht, dit wil zeggen, dubbel zoveel als aanvankelijk was voorzien.

Het experiment zal in 1976 worden uitgebreid.

20. De N.M.B.S. bestudeert de afschaffing van de *overweg te Gembloux*. Zou de weg daar niet kunnen omgelegd worden en de kosten daarvan verdeeld tussen uw departement en het Ministerie van Openbare Werken ?

De Minister antwoordt dat de wegomlegging slechts een gedeeltelijke oplossing zou zijn van de hinder met de *overweg te Gembloux*; de voorgestelde oplossing die in overleg met het bestuur der wegen van het Ministerie van Openbare Werken werd bestudeerd en die bestaat in de aanleg van een tunnel voor het wegverkeer ter hoogte van de *overweg*, is een duurzame oplossing waarvan de kosten tussen de Ministeries van Openbare Werken en van Verkeerswezen worden verdeeld.

21. Op de lijn 94 Brussel - Doornik wordt de dienstregeling hoe langer hoe minder nageleefd. Is het niet mogelijk de dienstregeling beter aan te passen aan de behoeften van de reizigers en kan de dienstverlening niet verbeterd worden ?

De Minister antwoordt dat het verkeer op de spitsuren 's morgens naar Brussel en 's avonds van Brussel, tussen 13 en 31 oktober is bestudeerd op het vlak van de regelmatigheid van het verkeer en het volgende beeld te zien geeft :

— 75 pct. van de treinen op tijd of met een maximum vertraging van vijf minuten;

- 15 p.c. retard de cinq à dix minutes;
- 5 p.c. retard de dix à quinze minutes;
- 5 p.c. retard de plus de quinze minutes.

Les causes de ces retards sont d'origine :

— *technique* : défaillance de matériel roulant ou d'installations fixes;

— *structurel* : saturation du tronçon Halle - Bruxelles et des gares de Bruxelles à l'heure de pointe,

ou résultent de l'exécution des travaux d'infrastructure ou d'entretien sur la ligne 94 elle-même ou sur la ligne 96 ou sur la ligne 90bis (entre Ath et Lessines).

Les services de la S.N.C.B. ne ménagent aucun effort pour réduire le nombre des incidents et en limiter les conséquences. Ces efforts sont cependant contrariés par l'utilisation intensive du matériel roulant disponible en heure de pointe et par la densité sur la ligne 94 de passages à niveau dont la vulnérabilité n'est plus à démontrer. Des essais de liaison radio entre conducteurs des trains et le centre de dispatching de Mons sont actuellement en cours pour tester dans quelle mesure cet équipement peut apporter une amélioration à la situation.

22. La S.N.C.B. n'a-t-elle pas la possibilité de prévoir sur les lignes où la traction électrique ne circule pas de faire usage de *trains plus légers* ? Ce serait incontestablement un moyen de nature à économiser de l'énergie.

D'après le Ministre les autorails disponibles, dans leur grande majorité des autorails simples, sont utilisés sur les lignes à faible trafic et pour un nombre limité de voyageurs (99 places assises).

Aux heures de pointe de trafic et sur certaines lignes non électrifiées, la capacité des autorails est insuffisante; ils doivent être remplacés par des rames tractées ou rames réversibles.

D'autre part, ces engins ne peuvent être utilisés qu'en trafic voyageurs tandis que les locomotives diesel peuvent être affectées, selon le cas, à la remorque de trains de voyageurs ou de marchandises.

La suggestion formulée a toutefois fait l'objet d'une demande expresse à la S.N.C.B. en vue de procéder à une étude du problème.

23. Comment se fait-il que des *candidats féminins* aient, une fois de plus, été exclus de l'examen de traducteur qui vient d'être organisé à la S.N.C.B. ?

Le Ministre répond que l'admission de candidats féminins aux épreuves de rédacteur et de traducteur sera prochainement proposée à la commission paritaire, qui est compétente pour fixer les conditions d'accès à ces emplois.

#### B. Transports urbains et régionaux

1. En quoi consiste exactement le préfinancement des travaux du métro par la ville d'Anvers ?

- 15 pct. vertraging van vijf tot tien minuten;
- 5 pct. vertraging van tien tot vijftien minuten;
- 5 pct. vertraging van meer dan vijftien minuten.

De vertraging is van :

— *technische aard* : weigering van het rollend materieel of van de vaste installaties;

— *structurele aard* : verzadiging van het vak Halle - Brussel en van de Brusselse stations op de spitsuren,

of is het gevolg van infrastructuur- of onderhoudswerken op de lijn 94 zelf, op de lijn 96 of op de lijn 90bis (tussen Ath en Lessen).

De diensten van de N.M.B.S. doen al het mogelijke om de hinder te verminderen en de gevolgen ervan te beperken. Die pogingen worden evenwel doorkruist door het intensief gebruik van het beschikbaar rollend materieel op de spitsuren en door het groot aantal overwegen op de lijn 94, waarvan de kwetsbaarheid niet meer moet worden aangetoond. Er zijn thans proefnemingen aan de gang met radioverbinding tussen machinisten en het dispatchingcentrum te Mons, ten einde na te gaan in welke mate de toestand aldus kan worden verbeterd.

22. Kan de N.M.B.S. op de lijnen zonder elektrische tractie, geen *lichtere treinen* inleggen ? Op die wijze zou onbetwistbaar energie worden bespaard.

De Minister antwoordt dat de beschikbare motorwagens meestal eenvoudige wagens zijn, die worden gebruikt op lijnen met weinig verkeer en voor een beperkt aantal reizigers (99 zitplaatsen).

Op de spitsuren en op sommige niet-geëlektrificeerde lijnen zijn zij echter te klein; er moeten dan getrokken stellen of trek-duwtreinen worden ingelegd.

Bovendien kunnen zulke motorwagens alleen worden gebruikt voor reizigerstreinen, terwijl de diesellocomotieven zowel voor reizigers- als voor goederentreinen kunnen dienen.

Het voorstel is evenwel voorgelegd aan de N.M.B.S., ten einde het probleem te bestuderen.

23. Hoe komt het dat voor het pas uitgeschreven examen voor vertaler bij de N.M.B.S. opnieuw *vrouwelijke kandidaten* uitgesloten zijn ?

De Minister antwoordt dat de toelating van vrouwelijke kandidaten tot de proeven van opsteller en van vertaler eerlang aan de paritaire commissie voorgesteld zal worden, welke instantie bevoegd is om de toegangsvoorwaarden tot die betrekkingen vast te stellen.

#### B. Stedelijk- en streekvervoer

1. Wat is de juiste betekenis van de prefinanciering van de metrowerken door de stad Antwerpen ?

Le Ministre répond que c'est l'Etat qui prend à sa charge la totalité des frais d'infrastructure du pré-métro des grandes agglomérations.

Afin de pouvoir entreprendre dès que possible l'exécution de travaux importants, il avait été décidé en son temps qu'à part le financement direct d'investissements par le budget des Communications, un certain nombre de travaux de génie civil bien définis seraient préfinancés par la ville d'Anvers.

La même procédure avait déjà été appliquée en 1971 pour le pré-métro de Bruxelles.

A cet effet, un accord a été conclu à la fin de 1973 entre l'Etat, la « M.I.V.A. » et la ville d'Anvers, par lequel la ville s'engageait à assurer un préfinancement de 2 milliards de francs au total, et l'Etat à prendre à sa charge les intérêts et les frais divers de ce préfinancement, ainsi que son remboursement ultérieur.

En conséquence les engagements et paiements relatifs à ces travaux bien définis furent débudgétisés, le volume annuel d'engagements y afférents étant présentement réglé par un article spécifique de la loi budgétaire annuelle concernant le Ministère des Communications.

Le préfinancement par la ville se fait sous forme d'avances accordées à cet effet par le Crédit communal.

Au fur et à mesure des remboursements de ces avances, les dépenses ainsi nécessitées grèveront le budget des Communications.

Par suite de l'évolution des prix, le préfinancement initialement prévu des travaux définis contractuellement est devenu insuffisant et devrait être porté à 3 milliards de francs, ce qui requiert une adaptation de la convention.

Le C.M.C.E.S. a marqué son accord le 29 juillet 1975 et les autres signataires de la convention de 1973 ont été invités à approuver l'acte additionnel portant relèvement du plafond à 3 milliards de francs.

2. Le Ministre pourrait-il faire connaître par province les dépenses d'exploitation et les recettes de la S.N.C.V. ?

Le Ministre fournit les indications suivantes pour 1974 :

(en milliers de francs)		
Provinces	Recettes	Dépenses
Anvers	341 902	570 209
Brabant	439 067	854 812
Hainaut	415 905	940 769
Limbourg	185 732	300 701
Liège	213 195	387 896
Luxembourg	41 301	88 585
Namur	121 917	213 919
Flandre orientale	105 752	189 410
Flandre occidentale	223 808	396 491
<b>Totaux</b>	<b>2 088 579</b>	<b>3 942 792</b>

De Minister antwoordt dat het totaal van de infrastructuurkosten voor de premetro in de grote agglomeraties door de Staat ten laste genomen wordt.

Ten einde zo snel mogelijk belangrijke werken in gang te kunnen zetten werd destijds beslist dat, naast de rechtstreekse financiering van investeringen langs de begroting van Verkeerswezen, ook een aantal wel omschreven werken van burgerlijke bouwkunde door de stad Antwerpen geprefinancierd zou worden.

In 1971 was dit procédé reeds toegepast voor de premetro te Brussel.

Einde 1973 werd derhalve een overeenkomst gesloten tussen de Staat, de M.I.V.A. en de stad Antwerpen waarbij de stad zich verbond tot een prefinanciering van 2 miljard in totaal, en de Staat de verbintenis aanging de interesten en de diverse kosten i.v.m. die prefinanciering, alsook de latere terugbetaling ervan, ten laste te nemen.

Hierdoor werden de vastleggingen en betalingen van deze wel bepaalde werken gedebudgetteerd en het jaarlijks volume aan vastleggingen in verband hiermee wordt geregeld door een specifiek artikel van de jaarlijkse begrotingswet van Verkeerswezen.

Die prefinanciering door de stad geschiedt met voorschotten verleend door het Gemeentekrediet.

Naargelang van de terugbetalingen van die voorschotten zullen de desbetreffende uitgaven de begroting van Verkeerswezen bezwaren.

Ingevolge de prijsevolutie is de oorspronkelijk voorziene prefinanciering van de contractueel omschreven werken onvoldoende geworden en zou zij tot 3 miljard moeten worden opgetrokken, wat een aanpassing van de oorspronkelijke conventie noodzakelijk maakt.

Het M.C.E.S.C. van 29 juli 1975 verleende hiertoe zijn instemming en de andere ondertekenaars van de conventie 1973 werden uitgenodigd de bijakte strekkende tot het optrekken van het hoogste bedrag tot 3 miljard, goed te keuren.

2. Kan de Minister een overzicht geven per provincie van de exploitatieuitgaven en de inkomsten van de N.M.V.B. ?

De Minister verstrekke volgende gegevens in 1974 :

(in duizendtallen frank)		
Provincies	Ontvangsten	Uitgaven
Antwerpen	341 902	570 209
Brabant	439 067	854 812
Henegouwen	415 905	940 769
Limburg	185 732	300 701
Luik	213 195	387 896
Luxembourg	41 301	88 585
Namen	121 917	213 919
Oost-Vlaanderen	105 752	189 410
West-Vlaanderen	223 808	396 491
<b>Totalen</b>	<b>2 088 579</b>	<b>3 942 792</b>

3. Les usagers des transports publics seront-ils représentés dans les organes prévus par le *plan de réorganisation de ces transports* ?

Le Ministre répond que, dans les organes de gestion des sociétés régionales dont la création est prévue, siégeront des représentants des autorités locales, de sorte que la gestion pourra tenir compte des besoins et du caractère propres de chaque région.

4. Un tableau produit dans l'exposé du Ministre démontre des *différences assez remarquables entre les S.T.I. et la S.N.C.V.*

Comment expliquer ces différences ? Peut-on expliquer l'évolution erratique de ces chiffres ?

Dans sa réponse le Ministre a attiré l'attention sur les faits suivants :

— Le prix de revient de la S.N.C.V. est moindre que celui des S.T.I. étant donné que son parc de véhicules est presque exclusivement constitué d'autobus et qu'elle ne supporte donc pas des charges d'infrastructures.

— Par suite de l'encombrement des villes, la vitesse commerciale des véhicules des S.T.I. y est moins élevée, ce qui ralentit considérablement la rotation du matériel et alourdit le coût en matière de personnel et de matériel (acquisition, entretien, réparation et carburants).

— Les services des S.T.I. de par leur vocation urbaine doivent être plus étoffés et offrir une fréquence élevée; ils exigent, par conséquent un nombreux matériel.

— Jusqu'à fin 1973, la S.N.C.V. a pu financer l'achat de ses véhicules au moyen de ses réserves financières, alors que les S.T.I. depuis de nombreuses années ont dû, pour ce faire, contracter des emprunts dont les charges ont augmenté les dépenses d'exploitation.

5. En attendant la réorganisation des transports publics, ne pourrait-on poursuivre l'uniformisation des statuts du *personnel des diverses sociétés de transports intercommunaux* (ingénieurs-techniciens de la S.T.I.B. et de la M.I.V.A.) ?

Le Ministre répond que l'on n'a pas attendu la restructuration pour uniformiser les conditions de travail et les rémunérations du personnel des S.T.I.

L'harmonisation a déjà été réalisée en grande partie au sein des commissions paritaires compétentes.

Les différences existantes, plus particulièrement en ce qui concerne les employés (notamment les ingénieurs-techniciens) se sont révélées si grandes qu'elles ne pourront être supprimées que progressivement.

6. Que va-t-on faire pour indemniser les *riverains lésés par les travaux du métro* ?

D'après le Ministre, les riverains lésés par les travaux du métro, ont droit aux recours prévus par la législation.

3. Zullen de gebruikers van het openbaar vervoer vertegenwoordigd zijn in organen voorzien in het *plan tot reorganisatie van het openbaar vervoer* ?

Naar de Minister verklaart zullen in de beheersorganen van de regionale maatschappijen waarvan in de oprichting wordt voorzien, vertegenwoordigers zetelen van de lokale overheden, zodat een beheer zal kunnen gevoerd worden vanuit de voor elke streek aanvoelde noodwendigheden en eigenheden.

4. In de inleiding van de Minister komt een tabel voor die *opvallende verschillen te zien geeft tussen M.I.V. en de N.M.B.S.*

Hoe zijn die te verklaren ? Wat is de reden van die uiteenlopende cijfers ?

De Minister wijst in zijn antwoord op het volgende :

— De kostprijs van de N.M.V.B. ligt lager dan die van de M.I.V. omdat zij haast uitsluitend autobussen gebruikt en dus geen infrastructuurkosten heeft.

— Het druk verkeer in de steden heeft tot gevolg dat de commerciële snelheid van de rytuigen van de M.I.V. lager ligt, waardoor de rotatiesnelheid van het materieel sterk wordt afgeremd en de kostprijs inzake personeel en materieel (aankoop, onderhoud, herstel en brandstof) vermeerderd.

— De M.I.V., die de steden moet bedienen, dient meer lijnen te exploiteren en meer stellen in te leggen; daarvoor is evenwel meer materieel vereist.

— Tot einde 1973 heeft de N.M.V.B. de aankoop van voertuigen kunnen financieren uit haar financiële reserves, terwijl de M.I.V. daartoe al jarenlang leningen moet opnemen waarvan de last op de exploitatiekosten drukt.

5. Kan men in afwachting van de reorganisatie van het openbaar vervoer geen verdere uniformisatie doorvoeren op statutair gebied wat het *personeel van de diverse M.I.V. maatschappijen* betreft (technische ingenieurs M.I.V.B.-M.I.V.A.) ?

De Minister antwoordt dat men wat de uniformisering betreft van de werkvoorwaarden en bezoldigingen van het personeel van de M.I.V., niet gewacht heeft op de herstructurering.

In de schoot van de bevoegde paritaire comités werd de harmonisering reeds in grote mate gerealiseerd.

De bestaande verschillen waren, inzonderheid wat de bedienden betreft (inzonderheid de technische ingenieurs) zo belangrijk dat zij slechts geleidelijk kunnen weggewerkt worden.

6. Is men van plan de *omwonenden van de metro schade-loos te stellen voor het geleden verlies* ?

De Minister antwoordt dat de omwonenden van de metro die schade lijden door de metrowerken, de rechtsmiddelen kunnen aanwenden die in de wet zijn bepaald.

De plus, le Gouvernement a déposé un projet de loi permettant l'octroi de prêts à taux d'intérêt réduit aux petits commerçants qui en feront la demande et dont les conséquences dommageables des travaux sur leur exploitation auront été importantes.

Voir également point 8.

7. On a appris que le Ministre a imposé une certaine réduction des dépenses à la S.T.I.B. Comment peut-on expliquer cette mesure dans le cadre de la politique générale exposée par le Ministre ?

Dans sa réponse le Ministre a déclaré qu'en vue de freiner l'augmentation constante des charges budgétaires de l'Etat, le Gouvernement a, entre autres, limité les crédits de subventions non seulement en ce qui concerne la S.T.I.B., mais également pour les autres sociétés de transports publics.

Les sociétés ont été invitées à prendre des mesures d'économie internes et à organiser d'une manière plus rationnelle les services offerts au public sans pour autant en diminuer la qualité.

D'ailleurs les subventions prévues au budget de 1976 sont nettement plus élevées que celles allouées en 1975 et en 1974, soit des augmentations de 19,65 p.c. et de 60,45 p.c.

Dans ces conditions on ne peut pas dire que les mesures budgétaires vont à l'encontre du souci de promouvoir les transports publics.

8. Il est constaté que les travaux de métro sont exécutés par chantiers à ciel ouvert. Ne devrait-on pas s'orienter vers d'autres méthodes, par exemple celle du bouclier, étant donné les répercussions sociales pour les riverains ?

D'après le Ministre, les méthodes de construction de tunnels sont fonction entre autres, de la nature du sous-sol, de la configuration de la voirie et des conditions de voisinage, en particulier de la densité et de la vétusté des immeubles riverains. Jusqu'à présent, les conditions minimales de sécurité n'étaient pas réunies pour l'emploi d'un bouclier.

Toutefois, l'utilisation de ce procédé est envisagée à bref délai à Liège et à Anvers, là où les conditions de terrain le permettent.

Des expérimentations d'autres systèmes constructifs permettant d'éviter l'ouverture de grandes tranchées sont en cours à Anvers et les résultats enregistrés dès à présent sont encourageants. On peut donc espérer qu'à l'occasion de nouveaux chantiers, la mise en application de ces techniques pourra réduire sensiblement les contraintes imposées aux riverains.

Il convient cependant de noter que ces techniques souterraines sont plus coûteuses — de l'ordre de 20 p.c. — que les méthodes traditionnelles à ciel ouvert.

9. Quel est le prix/km de la S.N.C.V. ?

Le Ministre fait savoir qu'en 1974 :

— le coût par voiture/km était de 67,026 francs pour l'exploitation par tram et de 32,646 francs pour l'exploitation par autobus;

Aan de andere kant heeft de Regering een ontwerp van wet ingediend dat het mogelijk zal maken leningen tegen beperkte rentevoet te verstrekken aan kleine handelaars die ze aanvragen en grote schade hebben geleden als gevolg van de werken.

Zie eveneens punt 8.

7. Naar verluidt heeft de Minister de M.I.V.B. verplicht haar uitgaven in zekere mate te verminderen. Hoe is dit te verklaren in het raam van het algemeen beleid dat de Minister heeft uiteengezet ?

De Minister antwoordt dat de Regering, ten einde de voortdurende stijging van de begrotingsuitgaven af te remmen, met name de kredieten voor toelagen heeft beperkt niet alleen wat betreft de M.I.V.B. maar ook voor de andere maatschappijen van openbaar vervoer.

De maatschappijen werden verzocht interne besparingen te doen en de diensten aan het publiek rationeler te organiseren zonder de kwaliteit ervan te verminderen.

De toelagen op de begroting van 1976 zijn evenwel merkelijk groter dan die voor 1975 en 1974, namelijk 19,65 pct. en 60,45 pct.

Men kan dus niet zeggen dat de begrotingsmaatregelen in strijd zijn met het streven om het openbaar vervoer te bevorderen.

8. De metrowerken worden in open lucht uitgevoerd. Zou het niet beter zijn andere werkwijzen te gebruiken, zoals bv. de schildmethode, ten einde de sociale weerslag voor de omwonenden te milderen ?

De Minister antwoordt dat de methoden aangewend bij de bouw van tunnels onder meer afhangen van de gesteldheid van de ondergrond, de verkeerswegen en de omgeving, met name het aantal aanliggende gebouwen en de ouderdom ervan. Tot dusverre waren de minimale veiligheidsvoorwaarden voor het gebruik van de schildmethode niet vervuld.

Zij zal evenwel eerlang worden aangewend te Luik en te Antwerpen, waar de bodemgesteldheid het mogelijk maakt.

Proefnemingen met andere bouwmethodes waarbij geen grote sleuven moeten worden gegraven, zijn aan de gang te Antwerpen en de resultaten ervan zijn tot dusverre bemoedigend. Men mag derhalve de hoop koesteren dat de aanwending van die technieken bij nieuwe werken het mogelijk zal maken de hinder bij de omwonenden merkkelijk te verminderen.

Op te merken valt evenwel dat die ondergrondse technieken ongeveer 20 pct. meer kosten dan de traditionele openluchtmethodes.

9. Wat is de km-prijs van de N.M.V.B. ?

Volgens de Minister bedroeg in 1974 :

— de kostprijs per wagen-km 67,026 frank voor de exploitatie per tram en 32,646 frank voor de exploitatie per autobus;

— le coût de 100 places/km offertes était de : 59,726 francs pour l'exploitation par tram et de 34,477 francs pour l'exploitation par autobus.

10. Des mesures de coordination ont été appliquées pour certaines sociétés de transports publics (*abonnement M.T.B.*)

Pourquoi ne l'ont-elles pas encore été à Anvers ?

Dans sa réponse, le Ministre fait remarquer que l'instauration de l'abonnement M.T.B. concerne aussi bien les sociétés de transports urbains que la S.N.C.B. et la S.N.C.V.

Il s'agissait de déterminer, pour chacun des réseaux, les modalités et les conditions d'instauration de pareil abonnement général dans les diverses agglomérations (par exemple à Anvers), tout en tenant compte du caractère spécifique de chaque réseau.

Voilà pourquoi il n'est pas possible de refaire tout simplement ailleurs l'expérience de Bruxelles.

Le problème de l'abonnement commun dans les autres agglomérations sera résolu dans le cadre de la réforme générale et de l'uniformisation des structures tarifaires, dont le Ministre a confié l'étude à ses services compétents.

11. Quelles sont les *causes principales de l'aggravation du déficit d'exploitation* des sociétés de transports urbains et de la S.N.C.V. pour les années 1975 et 1974 ?

D'après le Ministre, ces causes sont les suivantes :

— accroissement des dépenses de personnel ( $\pm 75$  p.c. du total des dépenses) en application des programmations sociales annuelles et des adaptations des rémunérations aux variations de l'index, qui ont été particulièrement nombreuses par suite de l'inflation;

— hausse des prix des matériaux en général, également imputable à l'inflation;

— aggravation d'une année à l'autre, des charges des emprunts qui ont dû être contractés pour le renouvellement du matériel et de l'infrastructure, faute de moyens propres;

— non-adaptation des tarifs, unique recette des sociétés, à l'augmentation des frais généraux.

### C. Transports par route et sécurité routière

1. De qui dépend le service *Héli-secours* et comment fonctionne ce service ?

D'après le Ministre, le service Héli-secours relève exclusivement de la compétence du Ministère de l'Intérieur (Protection civile), en ce qui concerne l'organisation et le fonctionnement.

Les questions ayant trait aux soins médicaux à apporter aux blessés sont de la compétence du Ministère de la Santé publique, de même que l'organisation du transport secon-

— de kostprijs per aangeboden 100 plaats-km : 59,726 frank voor de exploitatie per tram en 34,477 frank voor de exploitatie per autobus.

10. Bepaalde coördinatiemaatregelen werden doorgevoerd voor bepaalde maatschappijen voor openbaar vervoer (*M.T.B. abonnement*).

Waarom werden deze maatregelen nog niet doorgevoerd te Antwerpen ?

In zijn antwoord wees de Minister op het feit dat bij de invoering van het M.T.B. abonnement zowel de stedelijke maatschappijen als de N.M.B.S. en de N.M.V.B. betrokken zijn.

Voor elk van de netten diende uitgemaakt op welke wijze en onder welke voorwaarden in de onderscheiden agglomeraties (bijvoorbeeld te Antwerpen) een dergelijk algemeen abonnement kon worden ingevoerd, daarbij rekening houdend met de eigenheid van elk net.

Daarom kan niet zo maar het experiment Brussel uitgebreid worden.

Het probleem van het gemeenschappelijk abonnement in de andere agglomeraties zal een oplossing krijgen in het kader van de algemene hervorming en uniformisering van de tarievenstructuren waarvan de Minister de studie heeft opgedragen aan zijn bevoegde diensten.

11. Wat zijn de *bijzonderste oorzaken van de stijging van het exploitatieverlies* van de maatschappijen voor stedelijk vervoer en van de N.M.V.B. voor de jaren 1975 en 1974 ?

Volgens de Minister zijn de oorzaken van de stijgende exploitatiedeficits :

— de toenemende personeelsuitgaven ( $\pm 75$  pct. van de totale uitgaven) ingevolge de jaarlijkse sociale programmities en de aanpassingen van de bezoldigingen aan de indexschommelingen die bijzonder talrijk zijn geweest ingevolge de inflatie;

— de verhoging van de prijzen van de materialen in 't algemeen ingevolge de inflatie;

— de van jaar tot jaar groeiende lasten van de leningen die dienden aangegaan voor de vernieuwing van materieel en infrastructuur bij gebrek aan eigen middelen;

— de niet aanpassing van de tarieven, enige bron van inkomsten, aan de stijgende onkosten.

### C. Wegvervoer en verkeersveiligheid

1. Onder wie ressorteert de dienst *Heli-hulp* en hoe werkt hij ?

De Minister antwoordt dat de dienst Heli-hulp uitsluitend ressorteert onder de Minister van Binnenlandse Zaken (burgerlijke bescherming) inzake organisatie zowel als inzake werking.

De problemen in verband met de geneeskundige verzorging van de gekwetsten behoren tot de bevoegdheid van het Ministerie van Volksgezondheid, evenals de organisatie van

daire des blessés graves de la route entre les hôpitaux d'accueil et les centres spécialisés.

2. D'après l'exposé, des examens pratiques seront rendus obligatoires pour obtenir un permis de conduire. Les modalités concernant l'organisation de ces examens ont-elles été élaborées en consultant les différentes associations d'autos-écoles officiellement reconnues ?

Le Ministre tient d'une manière générale, à souligner son souci constant de procéder à une concertation la plus large lors de la préparation de mesures réglementaires ou d'initiatives dans le domaine de la sécurité routière. C'est ainsi que les avis sont recueillis de la part des milieux professionnels, des associations des usagers de la route, des services appelés à contrôler les mesures.

En ce qui concerne la réforme des examens en vue de l'obtention du permis de conduire, le Ministre donne l'assurance que les associations d'autos-écoles officiellement reconnues ont participé aux études, à savoir : la Fédération nationale des autos-écoles professionnelles de Belgique et le Groupement des autos-écoles de Belgique.

3. Qui sera chargé de faire subir les examens pratiques rendus obligatoires pour tous les candidats au permis de conduire ?

Le Ministre a décidé de confier cette organisation aux organismes du contrôle technique des véhicules, lesquels ont créé en 1965 les centres d'examen officiels où les déçus du droit de conduire subissent les examens imposés en vue de leur réintégration. Ils disposent, en effet, d'une infrastructure de base et surtout d'une expérience qui pourra être mise à profit au moment d'étendre l'organisation des examens à tous les candidats-conducteurs.

4. Nous constatons très souvent que le marquage au sol des passages pour piétons est mal éclairé. Peut-on évaluer le nombre des piétons victimes d'accidents qui se produisent sur les passages éclairés ou non ? Ne devrait-on pas insister auprès des pouvoirs publics en vue d'éclairer spécialement ces passages ?

Le Ministre partage entièrement le souci exprimé quant à la nécessité d'éclairer convenablement les passages pour piétons, sans négliger l'éclairage de la signalisation d'approche qui est un autre facteur important de sécurité. Certains pays dont l'Allemagne et la Suisse entre autres, ont un système extrêmement efficace dans ce domaine.

Le Ministre ne manquera pas de transmettre cette suggestion à ses services en leur demandant expressément d'intervenir auprès des gestionnaires des voiries.

5. On constate tous les jours que ce sont surtout les conducteurs étrangers qui ne respectent pas les limitations de vitesse sur les autoroutes. Ne pourrait-on remédier à cette situation en plaçant une signalisation adéquate aux postes-frontière et n'existe-t-il aucune possibilité de verbaliser ces conducteurs étrangers comme cela se fait dans les pays voisins ?

het secundair vervoer van de zwaar gekwetsten op de weg tussen het ziekenhuis waar ze zijn opgenomen en de gespecialiseerde centra.

2. In de uiteenzetting van de Minister is gezegd dat praktische examens zullen moeten worden afgelegd om een rijbewijs te verkrijgen. Zijn de verschillende officieel erkende rij-schoolverenigingen geraadpleegd omtrent de organisatie van die examens ?

De Minister verklaart dat hij over het algemeen voortdurend poogt zoveel mogelijk overleg te plegen bij de voorbereiding van reglementen of initiatieven op het gebied van de verkeersveiligheid; hij wint het advies in van de beroeps-kringen, de verenigingen van weggebruikers en van de diensten die de maatregelen moeten uitvoeren.

Wat betreft de hervorming van de rijvergunningsexamen geeft de Minister de verzekering dat de officieel erkende rij-schoolverenigingen met name het Nationaal Verbond van beroepsrijsholen van België en de Vereniging van rijsholen van België aan de voorbereidende studie hebben deelgenomen.

3. Wie zal de verplichte praktische examens van de kandidaten voor een rijvergunning moeten afnemen ?

De Minister heeft besloten de organisatie van die examens op te dragen aan de organen voor de technische controle van de voertuigen, die in 1965 officiële examen centra hebben gesticht waar zij die vervallen zijn verklaard van het recht om een voertuig te besturen, de vereiste examens afleggen om hun rijbewijs terug te krijgen. Zij bezitten immers een basisinfrastructuur en vooral ervaring die goed kan worden gebruikt als alle kandidaat-bestuurders verplicht worden examen te doen.

4. De grondmarkering van de voetgangersovergangen is zeer dikwijls slecht verlicht. Is het mogelijk het aantal voetgangers te ramen die het slachtoffer zijn van ongevallen op al dan niet verlichte overgangen ? Moeten de openbare besturen niet nadrukkelijk worden verzocht die overgangen bijzonder goed te verlichten ?

De Minister is het er volkomen mede eens dat de voetgangersovergangen goed moeten worden verlicht, evenals trouwens de voorsignalisatie die een belangrijke bijkomende veiligheidsfactor is. Sommige landen als Duitsland en Zwitserland doen dat zeer doelmatig.

De Minister zal niet nalaten die suggestie mede te delen aan zijn diensten en hun uitdrukkelijk vragen er de aandacht op te vestigen van degenen die de wegen beheren.

5. Men stelt voortdurend vast dat vooral buitenlandse bestuurders de snelheidsbeperkingen op de autowegen overtreden. Kan dit niet opgevangen worden door een duidelijke signalisatie aan de grensovergangen en is er geen middel om deze buitenlandse bestuurders te straffen zoals ook in de ons omringende landen gebeurt ?



Pour ce qui est de l'installation de panneaux aux postes-frontière des grands axes de pénétration dans notre pays, le Ministre admet parfaitement le point de vue de l'intervenant.

Il insistera à nouveau auprès de son collègue des Travaux publics pour que cela soit fait.

Quant à la verbalisation des conducteurs étrangers, il avait déjà décidé auparavant de prendre également des mesures. La question est actuellement étudiée par un groupe de travail *ad hoc*, en coopération avec des représentants du Ministère de la Justice et du Collège des procureurs généraux.

6. Il ressort de l'exposé du Ministre que, grâce aux mesures récemment prises, les statistiques relatives aux accidents de la circulation indiquent une nette amélioration, sauf toutefois en ce qui concerne les cyclistes et les piétons.

Ne pourrait-on prévoir des mesures spéciales en faveur de ces deux catégories d'usagers de la route ?

Il y a manifestement dans notre pays une pénurie de pistes cyclables. Celles-ci devraient avoir une largeur d'au moins 1,60 m.

Les trottoirs devraient également être élargis.

Le Ministre partage entièrement le point de vue de l'intervenant, mais l'aménagement de pistes cyclables et de trottoirs relève exclusivement de la compétence des pouvoirs administrateurs des routes.

Le Ministre a l'intention d'attirer tout particulièrement l'attention des autorités compétentes sur ces points à l'occasion des prochaines campagnes de sécurité organisées par le Conseil supérieur de la sécurité routière.

7. Le Gouvernement va déposer un projet de loi portant révision de la loi du 1<sup>er</sup> août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles.

Quels sont les points essentiels de ce projet de loi quant à la délivrance des autorisations ?

Le Ministre répond que cette révision se fera en deux phases : une première cette année encore et la seconde dans le courant de 1976.

Pour ce qui concerne plus particulièrement la délivrance des autorisations, le premier projet de loi prévoit la possibilité de la suspendre temporairement par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, la Commission des Transports routiers entendue, au cas où le marché des transports risquerait d'être perturbé. Les modalités d'exécution de la nouvelle loi sont toujours en discussion avec les parties intéressées.

8. Les pouvoirs publics envisagent-ils des mesures pour empêcher que certains transporteurs routiers ne déversent des déchets toxiques sur les routes ?

Le Ministre répond qu'il y a lieu de faire une distinction entre deux aspects de ce problème : d'une part, comment éviter le déversement de marchandises dangereuses sur la

Wat het aanbrengen van borden betreft aan de grensovergangen op de grote invalswegen van ons land, kan de Minister de zienswijze van het betrokken lid volledig bijtreden.

Hij zal opnieuw aandringen bij zijn collega van Openbare Werken om dit te doen.

Wat de bestrafing van buitenlandse bestuurders betreft, heeft de Minister reeds eerder beslist ook op dit stuk maatregelen te nemen. Dit punt wordt op dit ogenblik onderzocht door een werkgroep *ad hoc* in samenwerking met vertegenwoordigers van het Ministerie van Justitie en van het College van procureurs-generaal.

6. Uit de uiteenzetting van de Minister blijkt dat de statistieken van de verkeersongevallen, dank zij de recente maatregelen opvallend verbeterd zijn, met uitzondering voor de fietsers en de voetgangers.

Kan men geen speciale maatregelen voorzien ten gunste van deze twee groepen weggebruikers ?

Er is een opvallend gemis aan fietspaden in ons land. Deze zouden minstens 1 m 60 breed moeten zijn.

Ook de voetpaden zouden breder moeten zijn.

De Minister kan de zienswijze van het geachte lid volledig bijtreden, hoewel de aanleg van fietspaden en voetpaden uitsluitend tot de bevoegdheid van de wegbeheerders behoort.

De Minister neemt zich voor, de speciale aandacht van de bevoegde overheden op deze punten te vestigen in de toekomstige veiligheids campagnes van de Hoge Raad voor Verkeersveiligheid.

7. De Regering zal een ontwerp van wet indienen tot herziening van de wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding.

Wat zijn de hoofdpunten van dit ontwerp van wet voor wat de afgifte van vergunningen betreft ?

Volgens de Minister zal deze wetsherziening in twee fasen gebeuren : de eerste nog dit jaar en een tweede in de loop van 1976.

Wat specifiek de afgifte van vergunningen betreft, wordt in het eerste wetsontwerp de mogelijkheid voorzien om via een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit, de Commissie voor Wegvervoer gehoord, de afgifte van vergunningen tijdelijk te schorsen in geval van dreigende verstoring van de vervoermarkt. De uitvoeringsmodaliteiten van de nieuwe wet worden op dit ogenblik nog besproken met de betrokken partijen.

8. Overweegt de overheid maatregelen om te vermijden dat bepaalde wegtransporteurs giftige afvalstoffen storten op de wegen ?

De Minister antwoordt dat een onderscheid moet worden gemaakt tussen twee aspecten van dit probleem : enerzijds hoe het storten van gevaarlijke goederen vermijden en

route et, d'autre part, comment éviter une catastrophe si un accident se produit malgré les mesures prises.

L'accord européen A.D.R., qui est déjà applicable aux transports internationaux et le sera également dans un proche avenir aux transports intérieurs, contient des dispositions relatives au chargement et au conditionnement des marchandises transportées; ces mesures sont d'autant plus sévères que le produit transporté est dangereux. Ainsi, la construction de camions-citernes est soumise à des prescriptions et des contrôles rigoureux.

Si, par exemple, à la suite d'un accident grave, des marchandises dangereuses sont malgré tout répandues sur la voie publique, les services d'intervention doivent pouvoir agir efficacement et le plus rapidement possible. Tel est l'un des objectifs de la réglementation prise en la matière le 1<sup>er</sup> octobre 1975, laquelle rend obligatoire l'apposition de vignettes sur les véhicules ainsi que certaines mentions dans la lettre de voiture, afin qu'on puisse procéder sans retard à une identification précise du produit transporté et utiliser les substances neutralisantes appropriées.

Une autre méthode, sans doute la plus efficace, consiste à interdire la traversée des agglomérations par les transports de cette nature. Il faut également encourager les usines qui fabriquent ou transforment des produits dangereux à aller s'établir à des endroits écartés.

Il est cependant évident que les solutions précitées ne sont pas toujours réalisables dans la pratique.

9. N'y a-t-il pas une certaine inconséquence dans la politique des pouvoirs publics qui, d'une part, imposent des limitations de vitesse sur les routes et, d'autre part, autorisent des courses d'automobiles qui sont régulièrement marquées par des accidents mortels ?

Que peuvent faire les pouvoirs publics pour augmenter la sécurité dans l'organisation de pareilles compétitions ?

Le Ministre répond qu'en effet on pourrait faire état d'une certaine inconséquence quant au problème évoqué par l'intervenant.

Personnellement, il estime qu'il faudrait imposer des obligations très précises en ce qui concerne les mesures de sécurité à prendre par les organisateurs de courses de vitesse.

Il est vrai que, dans l'état actuel de la réglementation, certaines autorisations sont requises, mais elles ne prévoient pas un contrôle efficace des normes de sécurité appliquées par les organisateurs.

C'est pourquoi le Ministre a proposé à son collègue de l'Intérieur de soumettre le problème à un groupe de travail qui s'occupe actuellement, à son département, d'élaborer un nouveau règlement pour les épreuves de régularité.

10. Les Ministres de l'Education nationale ont créé un *Service national des transports scolaires*.

Ceux-ci seront-ils confiés par priorité aux transports publics ? Comment s'effectuera la coordination ?

anderzijds, indien niettegenstaande de genomen maatregelen zich toch een ongeval voordoet, hoe een katastroof voorkomen ?

De voorschriften van het Europees Akkoord A.D.R., die reeds van toepassing zijn op het internationaal vervoer en die het binnen afzienbare tijd ook zullen zijn voor het nationaal vervoer, stellen regelen in verband met de lading en de verpakking van de vervoerde goederen; deze regelen zijn des te strenger naarmate het vervoerde produkt gevaarlijker is. Zo is onder meer de constructie van tankwagens onderworpen aan strenge voorschriften en controles.

Indien bijvoorbeeld ten gevolge van een zwaar ongeval toch gevaarlijke goederen verspreid worden, dan moeten de interventie-diensten zo vlug mogelijk doeltreffend kunnen tussenkomen. Dit is één van de doeleinden beoogd door de reglementering ter zake genomen per 1 oktober 1975, die het aanbrengen van vignettes op de voertuigen verplicht stelt alsook bepaalde aanduidingen in de vrachtbrief opdat zonder verwijl zou kunnen overgegaan worden tot de juiste identificatie van het vervoerde produkt, en het gebruik van de juiste neutraliserende middelen.

Een ander manier dat waarschijnlijk het meest doeltreffend is, bestaat in het verbod agglomeraties te doorkruisen. De inplanting van fabrieken die zowel gevaarlijke produkten vervaardigen als verwerken op ver afgelegen plaatsen, dient eveneens gestimuleerd te worden.

Het is echter duidelijk dat de zoëven aangehaalde oplossingen niet altijd haalbaar zijn in de praktijk.

9. Is er geen onoprechtheid in het beleid van de overheid waar enerzijds snelheidsbeperkingen worden opgelegd aan het verkeer en anderzijds *autoraces* toegelaten worden waar regelmatig dodelijke slachtoffers te betreuren vallen ?

Wat kan de overheid doen om de veiligheid bij de organisatie van *autoraces* te verhogen ?

Volgens de Minister zou men inderdaad van een zekere onoprechtheid kunnen spreken wat dit probleem betreft.

Persoonlijk wil het de Minister voorkomen dat zeer duidelijke eisen zouden moeten gesteld worden in verband met de veiligheidsmaatregelen die door de organisatoren van snelheidswedstrijden moeten genomen worden.

In de huidige stand van de reglementering zijn wel bepaalde vergunningen vereist, maar deze voorzien niet in een doelmatige controle van de veiligheidsnormen die door de inrichters gehanteerd worden.

De Minister heeft dan ook aan zijn collega van Binnenlandse Zaken voorgesteld dit probleem in te leiden bij een werkgroep die op het vlak van zijn departement een nieuw reglement voor de regelmatigheidswedstrijden uitwerkt.

10. Door de Ministers van Nationale Opvoeding werd een *Nationale Dienst voor het Leerlingenvervoer* opgericht.

Zal dit leerlingenvervoer bij prioriteit toevertrouwd worden aan het openbaar vervoer ? Hoe gaat de coördinatie gebeuren ?

Le Ministre a pris avec ses collègues de l'Education nationale des accords très précis en ce sens que le transport des élèves sera confié par priorité aux transports publics, y compris en cas d'intervention du Service national des transports scolaires à créer.

11. Le Ministre peut-il fournir aux membres de la Commission une plus ample documentation sur sa politique en matière de *coordination* des diverses branches du transport, notamment en ce qui concerne les transports routiers ?

Le Ministre a l'intention de rédiger une note détaillée sur ce problème. Elle sera communiquée pour examen aux membres de la Commission.

12. On a l'impression que la *vitesse des poids lourds* sur les autoroutes est beaucoup trop élevée. Comme on vient encore de le constater à l'occasion de certaines collisions en chaîne.

Le Ministre répond que, dans des conditions normales, les conducteurs de camions sont autorisés à circuler à une vitesse maximum de 90 kilomètres à l'heure sur les autoroutes. Néanmoins, l'article 27 du Code de la route dispose que « tout conducteur doit régler sa vitesse dans la mesure requise par la disposition des lieux et le champ de visibilité ». Certaines collisions en chaîne sur les autoroutes peuvent incontestablement être imputées au fait qu'on ne garde pas une distance suffisante par rapport au véhicule qui précède ou que l'on roule à une vitesse relativement trop élevée.

En cas de temps de brouillard, il importe surtout d'apercevoir à temps le véhicule qui précède et d'observer une distance de freinage suffisante. L'une et l'autre de ces précautions sont facilitées par le feu rouge de brouillard. C'est d'ailleurs pour cette raison que le Ministre a l'intention d'imposer assez prochainement l'obligation d'équiper tous les véhicules d'un tel feu, ce qui renforcera sans aucun doute la sécurité routière.

13. L'obligation de porter la *ceinture de sécurité* sur de petites distances dans les agglomérations est ressentie par certains conducteurs comme très gênante. Ne pourrions-nous pas adopter le même système qu'en France, où le port de la ceinture n'est obligatoire qu'en dehors des agglomérations.

Le Ministre répond que des études statistiques ont fait apparaître clairement que le port de la ceinture de sécurité n'est pas moins indiqué dans les agglomérations qu'en dehors de celles-ci.

La réglementation belge a d'ailleurs été mise au point en même temps que celles des autres pays du Benelux et instaurée à la même date.

La France est le seul pays où le port de la ceinture de sécurité ne soit pas obligatoire dans les agglomérations, à l'exception toutefois des voies rapides urbaines et de la circulation entre 22 heures et 6 heures.

De Minister heeft met de betrokken Ministers van Nationale Opvoeding duidelijke afspraken gemaakt in die zin dat het vervoer van de leerlingen ook in de schoot van de op te richten Nationale Dienst voor het Leerlingenvervoer bij prioriteit zal gebeuren door het openbaar vervoer.

11. Kan de Minister de leden van de Commissie meer dokumentatie bezorgen over zijn beleid in verband met de *coördinatie* tussen de diverse vervoerstakken, o.a. wat het wegvervoer betreft ?

Het is de bedoeling van de Minister, een uitvoerige nota over dit probleem uit te werken. Deze nota zal ter bespreking aan de Commissieleden worden medegedeeld.

12. Men krijgt de indruk dat de *snelheid van de zware voertuigen* op de autowegen veel te hoog ligt, wat nog onlangs werd vastgesteld naar aanleiding van bepaalde kettingsbotsingen.

De Minister antwoordt dat het in normale omstandigheden aan de bestuurder van vrachtwagens toegelaten is op de autowegen te rijden tegen een snelheid van ten hoogste 90 kilometer/uur. Nochtans bepaalt artikel 27 van het Verkeersreglement dat elke bestuurder zijn snelheid dient aan te passen, dus te verminderen, naargelang van de plaatsgesteldheid en het zicht. De oorzaak van bepaalde kettingsbotsingen op de autowegen kan ongetwijfeld gezocht worden in het niet-houden van een veilige afstand met de voorganger of in het ontwikkelen van een relatief te hoge snelheid.

Bij mistig weer komt het er vooral op aan de voorligger tijdig te bemerken, en een voldoende remafstand te houden. Een en ander wordt in de hand gewerkt door het rood achtermistlicht. Daarom neemt de Minister zich trouwens ook voor binnen afzienbare tijd de verplichting op te leggen alle voertuigen met een dergelijk licht uit te rusten, wat ongetwijfeld de verkeersveiligheid zal ten goede komen.

13. De verplichting de *veiligheidsgordel* te dragen in de bebouwde kommen over kleine afstanden, wordt door bepaalde bestuurders als zeer hinderlijk gevoeld. Kunnen wij hier niet het Franse systeem invoeren waarbij de draagplicht alleen bestaat buiten de agglomeraties ?

Uit de statistische studies is, volgens de Minister, duidelijk gebleken dat het dragen van de veiligheidsgordel zowel binnen als buiten de agglomeratie aangewezen is.

De Belgische reglementering werd ten andere in overleg met de andere Benelux-landen uitgewerkt en op dezelfde datum ingevoerd.

Frankrijk is het enige land waar het dragen van de veiligheidsgordel niet verplicht is in de bebouwde kommen, met uitzondering nochtans voor de stedelijke snelwegen en tussen 22 uur en 6 uur.

## D. Aéronautique

1. Un membre aimerait savoir où en est la question de la fermeture éventuelle de l'aéroport d'Ostende pendant la nuit.

Le Ministre a décidé, pour une période de deux ans, de ne pas imposer la fermeture nocturne de l'aéroport d'Ostende. Après ce délai, la situation sera réexaminée.

2. Y a-t-il des pilotes belges au service de compagnies aériennes étrangères ?

Les statistiques en possession de l'Administration de l'Aéronautique indiquent que soixante pilotes de nationalité belge sont au service de compagnies aériennes étrangères.

3. Quelle politique suivra-t-on à l'avenir en matière d'association d'organismes locaux à la gestion des aéroports régionaux ?

Le Ministre a l'intention de faire participer dans une certaine mesure les organismes locaux intéressés à certains aspects de la gestion des aéroports régionaux, sans que la sécurité n'en soit compromise.

A cette fin se tiendront des réunions de travail entre les organismes compétents du Département et ces instances ou groupements locaux.

4. Est-ce que l'exploitation du « tax free sky shop » à l'aéroport national, des cafétérias, etc. font l'objet d'une concession ? Quelles sont les règles d'exploitation imposées en ce qui concerne les heures d'ouverture ? Peut-on éventuellement revoir le règlement d'exploitation sur ce plan ?

Dans sa réponse le Ministre a confirmé que les « Tax free sky shops » ainsi que les cafétérias de l'aéroport national font effectivement l'objet de concessions. Les heures d'ouverture sont les suivantes :

a) Le « Tax free sky shop » : en principe de 6 à 22 heures; au-delà de ces heures s'il y a des départs prévus.

b) Les cafétérias situés au niveau « Arrivée » et dans le hall de transit sont ouverts 24 heures sur 24 heures. L'Aviabar, situé au niveau « Départ » et exploité principalement à l'intention des visiteurs de l'aéroport est ouvert de 7 heures à 21 h 45.

La Régie des Voies aériennes peut imposer une modification aux heures d'ouverture. Il n'y a actuellement pas de raisons pour intervenir dans ce sens.

5. Peut-on évaluer les réactions du public après la mise en service des avions du type Jumbo ?

D'après le Ministre, il n'y a pas d'enquête spécifique faite au niveau du marché belge.

Par contre, il résulte de l'observation directe et d'enquêtes statistiques qu'auprès des passagers l'accueil a été très favorable.

## D. Luchtvaart

1. Mag ik vernemen wat de huidige stand van zaken is in verband met de eventuele sluiting bij nacht van de *luchthaven Oostende* ?

De Minister heeft besloten geen nachtelijke sluiting van de luchthaven Oostende op te leggen voor een periode van twee jaar. Na deze tijdspanne zal de toestand opnieuw worden geëvalueerd.

2. Zijn er Belgische *piloten* in dienst bij vreemde luchtvaartmaatschappijen ?

De statistieken van het Bestuur der Luchtvaart wijzen er op dat zestig piloten van Belgische nationaliteit zijn tewerkgesteld bij vreemde luchtvaartmaatschappijen.

3. Waarin bestaat het toekomstig beleid in verband met het betrekken van lokale organen in het beheer van de *regionale luchthavens* ?

Het is de bedoeling van de Minister de geïnteresseerde lokale organen in zekere mate te betrekken in sommige aspecten van het beheer van de regionale luchthavens, zonder dat daardoor de veiligheid in het gedrang komt.

Te dien einde zullen werkvergaderingen worden gehouden tussen de bevoegde organen van het Departement en deze lokale instanties of groeperingen.

4. Wordt de exploitatie van de « tax free sky shop » op de nationale luchthaven, van de cafetaria's, enz. in concessie gegeven ? Wat zijn de verplichtingen inzake openingsuren ? Kan het exploitatiereglement eventueel op dat stuk worden herzien ?

De Minister bevestigt dat de « Tax free sky shops » evenals de cafetaria's op de nationale luchthaven in concessie worden gegeven. De openingsuren zijn als volgt :

a) de « Tax free sky shop » : in beginsel van 6 tot 22 uur; buiten die uren indien er vluchten zijn gepland.

b) de cafetaria's op de verdieping « Aankomst » en in de transithall zijn 24 uur op 24 open. De Aviabar op de verdieping « Vertrek » dient voornamelijk voor de bezoekers van de luchthaven en is open van 7 tot 21 u. 45.

De Regie der Luchtweegen kan een wijziging van de openingsuren opleggen. Er is thans geen reden om dit te doen.

5. Kan men weten wat de reactie is van het publiek op de indienstneming van vliegtuigen van het Jumbo-type ?

De Minister antwoordt dat op de Belgische markt geen bijzondere enquête is gehouden.

Uit rechtstreekse waarneming en statistische onderzoekingen is evenwel gebleken dat die vliegtuigen bij de passagiers zeer gunstig worden onthaald.

Il en est de même en ce qui concerne l'environnement au sol qui a été fortement amélioré par la mise en service de ces avions moins bruyants.

6. Qui est responsable de l'aménagement intérieur des avions en ce qui concerne le confort des voyageurs ?

Le Ministre répond que l'aménagement intérieur d'un avion peut être réalisé soit par le constructeur de l'appareil, soit par l'acquéreur.

Il doit cependant toujours répondre aux normes prescrites par l'I.A.T.A. et par le constructeur.

7. Quels sont les montants prévus au budget de la Régie des Voies aériennes pour l'adaptation des rémunérations aux variations de l'index ?

D'après les instructions générales, le budget 1976 prévoit une somme de 132 643 274 francs à titre d'adaptation aux variations de l'index.

Par rapport au budget ajusté de 1975, ce montant représente une augmentation de 50 557 279 francs.

8. Nous connaissons le déficit de la Sabena pour l'année budgétaire 1974.

Comment la situation aura-t-elle évolué en 1975 ?

Quels sont les principaux postes déficitaires (inflation, carburant, salaires, influences monétaires, ...), éventuellement comparés avec ceux d'autres compagnies ?

Quel est le déficit prévu pour 1976 ?

Le Ministre répond que les perspectives relatives au résultat d'exploitation de la Sabena pour 1975 permettent de prévoir un déficit d'environ 2 400 millions.

Après l'intervention de l'Etat prévue par les statuts, il subsistera à l'actif du bilan au 31 décembre 1975 un déficit à reporter de 1975 d'un montant d'environ 1 255 millions.

Les prévisions arrêtées provisoirement pour 1976 font état d'un déficit d'exploitation de 1 650 millions, avant intervention de l'Etat.

Les causes principales du déficit de 1975 sont les suivantes :

a) les conséquences de la récession généralisée dans le domaine de l'aviation civile;

b) la hausse importante des charges salariales qui, pour les neuf premiers mois de 1975, ont enregistré une progression de quelque 20 p.c. par rapport à la période correspondante de 1974;

c) une augmentation relativement importante des autres charges fixes qui sont sensibles à l'inflation, augmentation compensée dans une certaine mesure par les dépenses fixes effectuées dans des pays qui ont un taux d'inflation moins élevé;

d) l'incidence persistante de l'augmentation des prix des carburants intervenue en 1974 mais dont le poids est cepen-

Ook de hinder op de grond is sterk verminderd omdat die vliegtuigen minder geluid maken.

6. Wie is verantwoordelijk voor de binneninrichting van de vliegtuigen wat het comfort van de reizigers betreft ?

De binneninrichting van een vliegtuig kan, volgens de Minister, ofwel door de constructeur van het vliegtuig ofwel door de koper worden aangebracht.

Zij moet echter steeds beantwoorden aan de normen voorgeschreven door de I.A.T.A. en door de constructeur.

7. Welke bedragen zijn uitgetrokken op de begroting van de Regie der Luchtwezen voor de aanpassing van de lonen aan de indexschommelingen ?

Volgens de algemene onderrichtingen voorziet het budget 1976 in een bedrag van 132 643 274 frank als aanpassing voor indexschommelingen.

T.o.v. de aangepaste begroting 1975 bedraagt deze aanpassing 50 557 279 frank.

8. Wij kennen het verlies van Sabena voor het begrotingsjaar 1974.

Hoe evolueerde deze deficitaire toestand in 1975 ?

Wat zijn de bijzonderste verliesposten (inflatie, brandstoffen, lonen, monetaire invloeden, ...), eventueel vergeleken met andere maatschappijen ?

Wat is het voorziene verliescijfer in 1976 ?

De vooruitzichten met betrekking tot het bedrijfsresultaat van Sabena over 1975 wijzen, volgens de Minister, op een vermoedelijk verliescijfer van ongeveer 2 400 miljoen.

Na de statutair voorziene tussenkomst van de Staat in dit verlies zal het ten belope van ongeveer 1 255 miljoen voorkomen als over te dragen verlies van 1975 op het actief van de balans per 31 december 1975.

De voorlopige vooruitzichten over 1976 houden rekening met een bedrijfsverlies van 1 650 miljoen, vóór tussenkomst van de Staat.

De voornaamste oorzaken van het verlies over 1975 zijn te vinden :

a) in de gevolgen van de veralgemeende recessie op het gebied van de burgerluchtvaart;

b) in de belangrijke stijging van de loonlasten die voor de eerste negen maand van 1975 met circa 20 pct. zijn toegenomen ten opzichte van dezelfde periode van 1974;

c) in een relatief belangrijke stijging van de andere vaste kosten die inflatiegevoelig zijn, in een zekere mate gecompenseerd door de vaste kosten gemaakt in landen met een minder hoge inflatievoet;

d) in de blijvende weerslag van de in 1974 opgetreden prijsverhoging van de brandstof die nochtans minder zwaar

dant moins lourd qu'en 1974 (moins 5 p.c., soit 120 millions de francs de moins en volume) par suite :

— de la modification du cours de change du dollar par rapport au franc belge;

— des économies résultant du renouvellement de la flotte;

— d'une certaine diminution de la production;

e) du régime de conversion imposé dans le cadre de la tarification I.A.T.A. reposant sur un taux de change fixe par rapport au dollar américain et à la livre anglaise, qui ne reflète pas la parité réelle et qui se traduit pour les compagnies aériennes affiliées à l'I.A.T.A. par une perte de change qui est directement fonction :

— du volume des billets de voyage vendus en dollar ou en livre;

— de la différence entre les parités réelles et celle qui est imposée dans le cadre du régime de conversion de l'I.A.T.A.;

pour compenser cette perte de change, la réglementation de l'I.A.T.A. prévoit la possibilité de porter en compte une « surcharge » qui s'est élevée à 6 p.c. en 1974 pour les billets vendus aux États-Unis et qui variait entre 11 et 16 p.c. pour les billets vendus au Royaume-Uni;

d'autre part, et en vue de freiner la perte de trafic résultant de cette réglementation, la réglementation de l'I.A.T.A. prévoit un abattement sur les billets vendus en francs belges et en francs suisses;

la Sabena a calculé que sa position déficitaire nette, autrement dit la perte de conversion brute diminuée des « surcharges » et majorée des abattements autorisés, s'est élevée à 471 294 136 francs (chiffre non contrôlé);

f) le montant très important des réductions particulières accordées chaque année au titre de promotion de vente (à ne pas confondre avec les abattements précités autorisés par l'I.A.T.A.).

9. Le plan 1976-1980 prévoit certains montants relatifs aux investissements aéroportuaires. Quel est le montant total prévu ? Quelle est la proportion des investissements prévus pour la région wallonne ?

D'après le Ministre, les montants relatifs aux investissements aéroportuaires prévus au plan 1976-1980 s'élèvent à 9 milliards de francs.

Ces investissements ont un caractère national.

Les matières gérées par le département des Communications ne sont pas régionalisées mais les sommes reprises dans les options du plan ont fait l'objet d'une localisation en tenant compte des projets de la Régie des Voies aériennes.

La répartition suivant cette localisation se présente comme suit :

	(en milliards de francs)
— Aéroport national . . . . .	7,-
— Aéroports régionaux flamands . . . . .	0,5
— Aéroports régionaux wallons . . . . .	1,5
	9,-

doorweegt (min 5 pct. of 120 miljoen frank minder in volume) dan in 1974 wegens :

— de gewijzigde verhouding van de wisselkoers van de dollar tegenover die van de Belgische frank;

— de besparingen voortvloeiend uit de vernieuwing van de vloot;

— een zekere vermindering van de productie;

e) in de conversie-regeling opgelegd in het raam van de I.A.T.A.-tarifiering berustend op een vaste wisselkoersverhouding ten opzichte van de U.S.A.-dollar en het U.K.-pond waarin de werkelijke pariteit niet wordt weerspiegeld, en de bij I.A.T.A. aangesloten luchtvaartmaatschappijen een wisselverlies doet lijden dat in rechtstreekse verhouding staat tot :

— het volume van de in dollar of pond verkochte reisbiljetten;

— het verschil tussen de werkelijke pariteiten en die welke in het raam van de conversie-regeling van I.A.T.A. zijn opgelegd;

ter compensatie van dit conversie-verlies voorziet de I.A.T.A.-reglementering de aanrekening van een « surcharge » die voor de in U.S. verkochte biljetten 6 pct. beliep in 1974 en voor de biljetten verkocht in het U.K. varieerde tussen 11 en 16 pct.;

anderdeels, en tot afremming van het door die regeling teweeggebrachte trafiekverlies, voorziet de I.A.T.A.-regeling in een abattement op de in Belgische frank en Zwitserse frank verkochte reisbiljetten;

Sabena heeft haar nettoverlies-positie over 1974, dit wil zeggen het brutoconversie-verlies verminderd met de « surcharges » en verhoogd met de toegestane abattements, berekend op 471 294 136 frank (niet gecontroleerd cijfer);

f) in het zeer belangrijke bedrag aan bijzondere reducties dat jaarlijks wordt toegekend bij wijze van promotie van de verkoop (niet te verwarren met de boven reeds vermelde abattements toegelaten door I.A.T.A.).

9. In het plan 1976-1980 zijn bedragen opgenomen voor de investeringen met betrekking tot de luchthavens. Wat is het totaal bedrag daarvan ? Hoe groot is het aandeel van Wallonië ?

De Minister antwoordt dat de investeringen voor de luchthavens, opgenomen in het plan 1976-1980, in totaal 9 miljard frank bedragen.

Die investeringen hebben een nationaal karakter.

De taken van het departement van Verkeerswezen zijn niet geregionaliseerd, maar de bedragen in het plan werden gelocaliseerd met inachtneming van de projecten van de Regie der Luchtwegen.

De verdeling op die basis is als volgt :

	(in miljarden frank)
— Nationale luchthaven . . . . .	7,-
— Luchthavens in Vlaanderen . . . . .	0,5
— Luchthavens in Wallonië . . . . .	1,5
	9,-

10. Où en sont les projets en ce qui concerne la constitution d'un groupe K.L.M.-Sabena-Luxair ?

De concert avec ses collègues des Pays-Bas et du Luxembourg, le Ministre a décidé qu'une firme spécialisée étudierait l'opportunité et les modalités d'une éventuelle collaboration entre Sabena, K.L.M. et Luxair sur base d'un examen sur la structure, l'organisation et les conditions d'exploitation de chacune des compagnies aériennes.

Le 13 juin 1975 le Conseil des Ministres a approuvé cette décision.

En date du 10 juillet cette mission a été confiée à la firme Mc Kinsey International Inc., U.S.A.

La remise du rapport global de Mc Kinsey est prévue pour la fin 1975 mais il faut tenir compte d'un léger retard de quelque quinze jours.

Toute décision en la matière est donc suspendue jusqu'au dépôt de ce rapport, qui devra fournir les éléments de conclusion à soumettre au Conseil des Ministres.

Rien n'exclut qu'une éventuelle collaboration entre les trois compagnies aériennes susdites, soit étendue à d'autres sociétés de transport aérien.

11. La désignation de nouveaux administrateurs de la Sabena a-t-elle été accompagnée de l'instauration de nouvelles structures administratives ?

Le Ministre répond qu'aucune nouvelle structure administrative n'a été instaurée à l'occasion de la désignation de nouveaux administrateurs de la Sabena le 15 juin 1975.

Toutefois, les mesures nécessaires ont été prises afin d'assurer une concertation régulière entre la Direction générale et l'Administrateur-délégué.

D'autre part, un chargé de mission du Gouvernement a été désigné en application de l'article 32 de la loi du 18 décembre 1974 relative aux propositions budgétaires 1974-1975, afin de garantir les intérêts de l'Etat.

12. Une décision a-t-elle déjà été prise au sujet d'une augmentation de capital de la Sabena ?

Dans l'affirmative, sous quelle forme, et cette augmentation de capital suffit-elle ou non ?

Le 13 juin 1975, le Conseil des Ministres a décidé d'affecter l'avance accordée à la Sabena en 1971 à une augmentation de capital ultérieure.

Toute augmentation de capital de la Sabena doit être autorisée par une loi. Cela n'a pas encore été fait. Les propositions appropriées seront bientôt soumises au Gouvernement.

#### E. Politique portuaire, navigation intérieure et marine

1. Les primes de démolition qui seront accordées pour les barges le seront-elles aussi pour les barges appartenant à des armements ?

10. Hoever zijn de plannen gevorderd om een groep K.L.M.-Sabena-Luxair op te richten ?

De Minister heeft in overleg met zijn collega's van Nederland en van Luxemburg besloten de wenselijkheid en de modaliteiten van een eventuele samenwerking tussen Sabena, K.L.M. en Luxair te laten bestuderen door een gespecialiseerde firma, die daarbij zal uitgaan van de structuur, de organisatie en de exploitatievoorwaarden van elke maatschappij.

Op 13 juni 1975 heeft de Ministerraad dat besluit goedgekeurd.

Op 10 juli is die opdracht toevertrouwd aan de firma Mc Kinsey International Inc., U.S.A.

Het verslag van Mc Kinsey mag worden verwacht tegen einde 1975, maar men dient rekening te houden met een kleine vertraging van ongeveer veertien dagen.

Alle beslissingen zijn opgeschort totdat het verslag is ingediend, welk verslag de gegevens zal moeten verstrekken voor een besluit dat aan de Ministerraad zal worden voorgelegd.

Het is niet uitgesloten dat de eventuele samenwerking tussen de drie vorengenoemde maatschappijen wordt uitgebreid tot andere luchtvaartmaatschappijen.

11. Is de aanstelling van nieuwe beheerders bij Sabena gepaard gegaan met het invoeren van nieuwe beheersstructuren ?

De Minister antwoordt dat naar aanleiding van de aanstelling van nieuwe beheerders bij Sabena op 15 juni 1975 organiek geen nieuwe beheersstructuren ingevoerd werden.

Wel werden de nodige maatregelen getroffen opdat regelmatig overleg tot stand zou komen tussen de Algemene Directie en de Afgevaardigde-beheerder.

Anderdeels werd een opdrachtgelastigde van de Regering aangesteld bij toepassing van artikel 32 van de wet van 18 december 1974 houdende de begrotingsvoorstellen 1974-1975, ten einde de belangen van de Staat veilig te stellen.

12. Is er reeds een beslissing genomen i.v.m. de kapitaalsverhoging van de Sabena ?

Zo ja, onder welke vorm, en volstaat deze kapitaalsverhoging of niet ?

Op 13 juni 1975 besliste de Ministerraad het in 1971 aan Sabena verleende voorschot aan te wenden als een latere kapitaalsverhoging.

Elke kapitaalsverhoging van Sabena moet bij wet worden toegelaten. Dit is nog niet geschied. De passende voorstellen zullen eertlang aan de Regering worden voorgelegd.

#### E. Havenbeleid, binnenvaart en zeevaart

1. Is het de bedoeling bij het toekennen van slooppremies voor de spitsen ook slooppremies toe te kennen voor spitsen van rederijen ?

Le Ministre répond que les armateurs pourront également bénéficier des primes de démolition.

2. Un membre insiste auprès du Ministre pour que la réglementation de l'octroi de primes de démolition, dont il a annoncé la publication, soit prise le plus tôt possible.

Les critères d'octroi d'une prime de démolition pour la navigation intérieure ont été arrêtés par le Ministre et le nécessaire sera fait sans retard pour que cette mesure puisse être effectivement mise à exécution.

3. Au sujet des relations entre les départements des Travaux publics et des Communications en matière de *politique portuaire*, un membre aimerait savoir si ces relations sont consignées dans des documents officiels ou si les deux départements se bornent à des accords verbaux.

Le Ministre se réfère sur ce point à la réponse donnée par le Premier Ministre à la question parlementaire n° 4 qui lui a été adressée le 31 octobre 1974 (voir bulletin des *Questions et Réponses* du Sénat, n° 8, du 26 novembre 1974). Le Premier Ministre a répondu à l'époque : la politique portuaire aux Communications, l'infrastructure aux Travaux publics.

4. Un membre demande au Ministre où en est la *radarisation de l'Escaut occidental*.

Dans sa réponse, le Ministre rappelle qu'à la fin octobre 1975, la chaîne limitée de radars de Zandvliet-Saaftinge-Waarde a été reprise, prête à être mise en service, par le Nederlands Loodswezen qui était le maître de l'ouvrage. Actuellement, le personnel spécialisé suit une formation intensive pour l'utilisation opérationnelle de cette chaîne de radars au départ du poste central de Zandvliet.

Cette chaîne de radars sera étendue à la totalité du cours de l'Escaut occidental et de ses estuaires. Il existe pour l'instant une étude du coût de cette extension qui a été examinée de façon approfondie par les instances compétentes belges et néerlandaises, tant du point de vue technique que financier. Lorsque les Pays-Bas auront marqué leur accord sur la construction de cette chaîne étendue de radars sur son territoire et que la Belgique aura à son tour approuvé l'étude du coût de cette opération, cette étude pourra servir de base pour la construction de la chaîne de radars, dans la limite des crédits qui seront prévus à cette fin en 1976 au budget du Département.

5. Le Gouvernement a, en son temps, consenti un crédit de 3,2 milliards pour la construction d'un *méthanier* destiné au transport de gaz liquide en provenance d'Algérie.

Ces derniers temps, la presse a publié des informations diverses à ce sujet. Où en est cette question ?

Le Ministre répond que le méthanier en question a fait l'objet d'un crédit maritime accordé dans le cadre de la loi du 23 août 1948, à imputer intégralement sur le Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes.

Ook de rederijen zullen, zo antwoordt de Minister, slooppremies kunnen genieten.

2. De aangekondigde regeling tot het toekennen van *slooppremies* zou zo vlug mogelijk moeten worden uitgevaardigd.

De criteria tot het toekennen van een slooppremie voor de binnenvaart werden door de Minister bepaald en het nodige zal onverwijld gedaan worden om tot de effectieve uitvoering van die maatregel over te gaan.

3. In verband met de betrekkingen tussen Openbare Werken en Verkeerswezen inzake *havenbeleid* vernam een lid graag of daaromtrent officiële documenten bestaan ofwel of zulks eenvoudig op onderlinge akkoorden berust.

Omtrent de betrekkingen inzake havenbeleid verwees de Minister naar het antwoord verstrekt door Eerste Minister op de parlementaire vraag nr. 4 van 31 oktober 1974 (zie bulletin van *Vragen en Antwoorden* van de Senaat nr. 8 van 26 november 1974). De Eerste Minister antwoordde toen : het havenbeleid bij Verkeerswezen, de infrastructuur bij Openbare Werken.

4. Graag vernam een lid van de Minister wat de huidige stand van zaken is in verband met de *radarisatie van de Westerschelde*.

In zijn antwoord herinnerde de Minister eraan dat de beperkte radarketen van Zandvliet-Saaftingen-Waarde op het einde van oktober 1975 gebruiksklaar werd overgenomen door het Nederlands Loodswezen, dat als bouwheer is opgetreden. Thans wordt het gespecialiseerd personeel intens opgeleid voor de operationele bediening van deze radarketen, vanuit de centrale post van Zandvliet.

Deze radarketen zal worden uitgebreid tot de gehele loop van de Westerschelde, en haar mondingen. Van deze uitbreiding bestaat thans een kostenstudieplan, dat reeds door de Belgische en Nederlandse bevoegde instanties grondig werd onderzocht, zowel radartechnisch als financieel. Nadat Nederland zal hebben ingestemd met de oprichting van die uitgebreide radarketen op zijn grondgebied en door België het kostenstudieplan ook zal zijn goedgekeurd, zal het plan als basis kunnen worden aangewend voor de bouw van de radarketen, binnen de perken van de kredieten die op de begroting van het Departement voor 1976 zullen worden verleend.

5. Destijds werd door de Regering een krediet van 3,2 miljard toegestaan voor de bouw van een *methaantanker* voor het vervoer van vloeibaar gas van uit Algerië.

De laatste tijd verschenen daaromtrent allerhande berichten in de pers. Wat is de huidige stand van zaken ?

De Minister antwoordde dat voor de methaantanker in het kader van de wet van 23 augustus 1948 een scheepskrediet is verleend, dat integraal wordt toegerekend op het Fonds voor het Aanbouwen en Uitreken van zeeschepen.



Le navire est actuellement en construction aux chantiers navals Boel à Tamise.

Par suite de la hausse importante du coût du navire, résultant de l'évolution des prix et des salaires, il entrerait dans les intentions de la S.A. Methania de demander un crédit supplémentaire.

Aucun dossier officiel n'a cependant été introduit à ce jour.

6. Il y a un certain temps, un régime de primes à la navigation rhénane a été instauré en compensation des inconvénients rencontrés par la navigation rhénane au départ de ports belges par rapport aux ports hollandais.

Maintenant que la liaison Escaut-Rhin a été réalisée, un membre aimerait savoir ce qu'il adviendra de ces primes.

Le Ministre signale qu'en application de l'article 44 du Traité Escaut-Rhin du 13 mai 1963, les primes de compensation ont été supprimées depuis le 23 septembre 1975.

7. Récemment, les droits de navigation ont été portés de 0,02 franc à 0,05 franc par tonne/km.

Ces impôts indirects ont un effet très déplorable sur la compétitivité des transports par eau, notamment pour le transport de sable.

Un allègement n'est-il pas possible ?

Dans sa réponse, le Ministre a signalé que, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1975, à l'initiative du Ministre des Travaux publics, les droits de navigation ont été portés de 0,02 franc par tonne/km à 0,05 franc.

De l'accord des parties intéressées, cette majoration de 0,03 franc par tonne/km est mis à charge des marchandises et n'a pas mis en péril la compétitivité des transports par eau.

8. A l'issue des négociations relatives à la grève des bateliers, l'Etat a pris à sa charge des obligations étendues.

Les milieux de la batellerie étaient et sont peut-être encore fort sceptiques quant à l'exécution des promesses faites.

Le Ministre peut-il nous donner l'assurance que le protocole d'accord sera scrupuleusement exécuté ?

Dans sa réponse, le Ministre a signalé que des ordres précis ont été donnés afin que les engagements contenus dans le protocole d'accord du 23 octobre 1975 soient rapidement réalisés.

Les points suivants ont déjà été réglés :

- l'octroi d'un prêt sans intérêt;
- l'instauration d'un tour de rôle pour le trafic vers la France;
- le non-renouvellement des certificats pour les bateaux loués affectés au transport de marchandises pour compte propre.

Het schip is momenteel in aanbouw op de scheepswerven Boel te Temse.

Ingevolge de grote stijging van de kostprijs van het schip door de evolutie van prijzen en lonen, zou het in de bedoeling liggen van de N.V. Methania een bijkrediet aan te vragen.

Een officieel dossier werd nog niet ingediend.

6. Destijds werden Rijnvaartpremies ingevoerd in compensatie voor de nadelen die de Rijnvaart vanuit Belgische havens kende tegenover de Nederlandse.

Nu de nieuwe Schelde-Rijnverbinding is tot stand gekomen vernam een lid graag wat met die premies zal gebeuren.

De Minister antwoordt dat gelet op artikel 44 van het Schelde-Rijnverdrag van 13 mei 1963 de compensatiepremies werden afgeschaft met ingang van 23 september 1975.

7. Onlangs werden de vaartrechten verhoogd van 0,02 frank tot 0,05 frank per ton/km.

Deze indirecte belastingen hebben de competitiviteit van het vervoer te water o.a. voor het vervoer van zand sterk benadeeld.

Is een mildering niet mogelijk ?

In zijn antwoord wees de Minister erop dat de vaartrechten sinds 1 juli 1975, op initiatief van de Minister van Openbare Werken, verhoogd werden van 0,02 frank per ton/km tot 0,05 frank.

Deze verhoging met 0,03 frank per ton/km wordt, met het akkoord van de betrokken partijen, ten laste gelegd van de goederen en heeft de competitiviteit van het vervoer te water niet in gevaar gebracht.

8. Bij het afsluiten van de onderhandelingen naar aanleiding van de schippersstaking heeft de Staat uitvoerige verplichtingen op zich genomen.

In de kringen van de binnenvaart bestond en bestaat wellicht nog steeds een groot scepticisme in verband met de uitvoering van gedane beloften.

Kan de Minister ons de verzekering geven dat het protocol-akkoord stipt zal worden uitgevoerd ?

In zijn antwoord wees de Minister erop dat precieze opdrachten werden gegeven om de verbintenissen vervat in het protocol-akkoord van 23 oktober 1975 spoedig uit te voeren.

Volgende punten werden reeds afgewerkt :

- de toekenning van een renteloze lening;
- de invoering van een beurtregeling voor het vervoer op Frankrijk;
- het niet vernieuwen van de certificaten voor eigen vervoer voor huurschepen.

De son côté, le Ministre des Travaux publics a déjà pris des mesures appropriées, telles que :

- la reconnaissance de la batelière comme membre d'équipage à part entière;
- l'interdiction de navigation les dimanches et jours fériés légaux.

Le Ministre a donné l'assurance que tout est mis en œuvre pour réaliser au plus tôt tous les autres points du protocole d'accord.

9. Pour le transport de certaines marchandises par bateau de navigation intérieure, on porte en compte des frais d'approche qui doivent être payés à la S.N.C.B.

Ne serait-il pas possible de supprimer ces frais, qui sont très onéreux pour la navigation intérieure ?

Le Ministre répond qu'il est impossible de supprimer les frais d'approche. La distance entre les lieux d'expédition et d'embarquement doit être couverte par un autre moyen de transport et les frais que cela entraîne doivent être remboursés.

Si, dans certains cas, il devrait y avoir distorsion entre le coût réel et les montants portés en compte, le Ministre sera toujours disposé à ordonner une enquête approfondie.

## DISCUSSION DES ARTICLES

### 1. Dépenses courantes

Les dépenses courantes s'élèvent à 46 386,5 millions, contre les 42 430,4 millions prévus au budget ajusté de 1975, soit 3 956,1 millions de plus en volume ou 9,32 p.c. Par rapport aux dépenses courantes inscrites au budget initial de 1975, l'augmentation est de 7 376,2 millions en volume, soit 18,9 p.c.

Cet accroissement se situe essentiellement dans les secteurs des transports et de la navigation aérienne et se rapporte :

- a) Aux intérêts et pertes d'entreprises;
- b) Aux transferts de revenus à destination d'autres secteurs que le secteur public.

L'augmentation par rapport au budget ajusté de 1975 résulte principalement :

- De l'intervention toujours croissante dans le déficit de la S.N.C.V. et des S.T.I.
- De la progression, d'une part, des compensations des charges de la S.N.C.B. et, d'autre part, des autres interventions accordées à la Société nationale, qui sont évaluées pour 1976 à un total de 31 875,7 millions.

Ook de Minister van Openbare Werken heeft reeds passende beslissingen genomen zoals :

- de erkenning van de schippersvrouw als volwaardig bemanningslid;
- de invoering van het vaarverbod op zon- en wettelijke feestdagen.

De Minister gaf de verzekering dat alles in het werk gesteld wordt om ook alle andere punten van het protocol-akkoord ten spoedigste te realiseren.

9. Er worden voor het vervoer van bepaalde goederen per binnenschip toenaderingskosten aangerekend, die moeten betaald worden aan de N.M.B.S.

Kunnen die toenaderingskosten die zeer nadelig zijn voor de binnenvaart, niet afgeschaft worden ?

Volgens de Minister is het afschaffen van de toenaderingskosten onmogelijk. De afstand tussen de plaats van verzending en inscheeping moet overbrugd worden door een ander vervoermiddel en de daaruit voortvloeiende kosten moeten vergoed worden.

Mocht in bepaalde gevallen een wanverhouding bestaan tussen de werkelijke kosten en de aangerekende bedragen, dan is de Minister steeds bereid deze grondig te laten onderzoeken.

## ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

### I. Lopende uitgaven

De lopende uitgaven bedragen 46 386,5 miljoen tegen 42 430,4 miljoen voorzien in de aangepaste begroting 1975. Dit betekent een stijging van 3 956,1 miljoen in volume of 9,32 pct. T.o.v. de lopende uitgaven in de oorspronkelijke begroting 1975 is die aangroei 7 376,2 miljoen in volume of 18,9 pct.

Deze aangroei is in hoofdzaak gesitueerd in de sectoren van het vervoer en van de luchtvaart en houdt verband met :

- a) Rente en verliezen van bedrijven;
- b) Inkomensoverdrachten aan andere sectoren dan de overheidssector.

De verhoging t.o.v. de aangepaste begroting 1975 is hoofdzakelijk te wijten :

- aan de steeds stijgende bijdragen in het deficit van de N.M.V.B. geraamd;
- aan de toename van, eensdeels de compensaties van de lasten van de N.M.B.S. en anderdeels de andere tegemoetkomingen verleend aan de Nationale Maatschappij, welke voor 1976 in totaal begroot worden op 31 875,7 miljoen.

L'intervention globale accordée à la S.N.C.B. se subdivise comme suit :

	(En millions de francs.)
a) Charges des emprunts . . . . .	446,7
b) Compensation en vue de la normalisation des comptes :	
— Compensation obligatoire . . . . .	23 917
— Normalisation facultative . . . . .	2 120
— Compensation en faveur de l'Etat . . . . .	14
— Mesures d'aide, notamment pour les charges d'infrastructure et les charges financières . . . . .	5 406
	31 429,—
c) Total . . . . .	31 875,7

La progression de l'ensemble de ces interventions, qui concernent en majeure partie les transports publics de personnes, s'explique par le fait que les coûts d'exploitation continuent à augmenter fortement, entre autres parce que ces entreprises publiques occupent un très grand nombre de travailleurs, ce qui entraîne des charges accrues que l'on ne peut compenser que dans une mesure limitée en recourant à des adaptations des tarifs.

Il est toutefois encourageant de constater qu'en 1975, les transports publics de personnes ont bénéficié d'un plus grand intérêt de la part de la population, en dépit de la récession.

Pour les neuf premiers mois, la S.N.C.B. a enregistré 5 383 millions de voyageurs/kilomètre pour le chemin de fer (+ 0,7 p.c.), 440 millions de voyageurs/kilomètre pour les autobus de substitution (— 5 p.c.) et 203,8 millions pour les autobus de complément (— 3,2 p.c.).

En ce qui concerne le trafic voyageurs assuré par la S.N.C.V., les données disponibles indiquent que 1975 n'aura pas connu de régression par rapport à l'année précédente.

Dans le domaine des transports urbains, on escompte en 1975 une augmentation de 6 à 7 p.c. du nombre de voyageurs pour l'agglomération bruxelloise, tandis que l'on constate également une légère progression dans les autres agglomérations.

Le progrès est franchement spectaculaire pour la R.T.M., qui enregistrera en 1975 un accroissement de 15 p.c. du nombre des voyageurs.

On peut s'attendre que 1976 connaîtra en général une amélioration du nombre des voyageurs transportés et tout sera fait pour rendre les transports publics aussi attrayants et aussi efficaces que possible et de stimuler ainsi la demande.

## II. Les dépenses de capital

Du point de vue économique les dépenses de capital prévues au budget des Communications se regroupent principalement en deux catégories :

1° des transferts de capitaux à l'intérieur du secteur public, en l'occurrence l'alimentation du Fonds d'investissement de

De globale tegemoetkoming verleend aan de N.M.B.S. is onderverdeeld als volgt :

	(In miljoenen frank)
a) Lasten van leningen . . . . .	446,7
b) Compensatie tot normalisatie van de rekeningen :	
— Verplichte compensatie . . . . .	23 917
— Facultatieve normalisatie . . . . .	2 120
— Compensatie ten voordele van de Staat . . . . .	14
— Steunmaatregelen, o.m. voor infrastructuurkosten en financiële lasten . . . . .	5 406
	31 429,—
c) Totaal . . . . .	31 875,7

De toename van het geheel van die bijdragen, die in hoofdzaak het openbaar personenvervoer betreffen, is te verklaren door het feit dat de exploitatiekosten sterk blijven oplopen onder meer wegens het sterk arbeidsintensief karakter van die overheidsondernemingen die slechts in beperkte mate gecompenseerd worden door tariefaanpassingen.

Het is evenwel hoopgevend dat het openbaar personenvervoer in 1975 meer belangstelling vanwege het publiek kreeg niettegenstaande de recessie.

Voor de eerste negen maanden presteerde de N.M.B.S. 5 383 miljoen reizigers/kilometer over het spoor (+ 0,7 pct.), 440 miljoen reizigers/kilometer met vervangingsautobussen (— 5 pct.) en 203,8 miljoen met aanvullingsautobussen (— 3,2 pct.).

In verband met het reizigersverkeer verzekerd door de N.M.B.S. wijzen de voorhanden zijnde gegevens erop dat 1975 geen teruggang zal kennen t.o.v. 1974.

Met betrekking tot het stedelijk vervoer wordt in 1975 gerekend op een toename van het aantal reizigers met 6 tot 7 pc voor de Brusselse agglomeratie terwijl in de andere agglomeraties eveneens een lichte vooruitgang merkbaar is.

De vooruitgang is ronduit spectaculair bij de R.M.T., die in 1975 een reizigersaan groei van 15 pct. zal kennen.

Er mag worden verwacht dat 1976 in het algemeen een verbetering van het aantal vervoerde reizigers zal kennen, en al het mogelijke zal worden gedaan om het openbaar vervoer zo aantrekkelijk en zo efficiënt mogelijk te maken en op die manier de vraag te stimuleren.

## II. Kapitaaluitgaven

Van economisch standpunt uit vallen de kapitaaluitgaven op de begroting van Verkeerswezen voornamelijk in twee categorieën uiteen :

1° vermogensoverdrachten binnen de sector overheid, voor de stijving van het investeringsfonds van de Regie der

la Régie des Voies aériennes et du Fonds maritime qui totalisent 4 329 millions en 1976;

2° des octrois de crédits et participations aux entreprises, en l'occurrence pour les investissements de premier établissement de la S.N.C.B. et de promotion des transports en commun dans les grandes agglomérations, totalisant 10 735,2 millions en 1976.

Le programme d'investissement prévu pour le Département des Communications ne se limite toutefois pas au seul secteur budgétaire mais comprend en outre le secteur débudgétisé et le secteur des organismes d'intérêt public.

Le programme d'investissement global des Communications se caractérise par un accroissement assez important dans le courant des dernières années et en particulier pour les années 1975 et 1976.

A l'origine de cette évolution se trouve :

1° la volonté du Gouvernement de prévoir l'infrastructure et les moyens nécessaires à la promotion et à la modernisation du transport en commun;

2° un effort spécial d'investissement en vue de combattre les effets de la récession actuelle.

Les effets d'un programme d'investissements publics sur l'économie ne se produisant que progressivement, le Gouvernement a étalé son effort d'investissement sur deux années, notamment 1975 et 1976.

C'est ainsi que dans le domaine des Communications en général, le programme de 1975 déjà marqué par une croissance assez importante par rapport aux années antérieures, a été revu en cours d'année avec un programme conjoncturel de 3 240 millions pour la S.N.C.B. et de 2 000 millions pour la R.T.T., au total 5 240 millions.

La décision quant au programme conjoncturel pour la S.N.C.B. portait en fait sur 8 090 millions, dont 3 240 millions pour 1975 et 4 000 millions pour 1976.

Regroupé par secteur, le programme d'investissement de 1976 pour l'ensemble des Communications, se présente comme suit :

*Programme d'investissement 1976*

(En millions de francs)

Secteurs

I. Secteur budgétaire Communications

1. Département

S.N.C.B. . . . . .	3 553,8
Métro . . . . .	7 173,8
Marine . . . . .	1 385,0
S.N.C.V. (art. 51.04 et 51.05) . . . . .	5,0

Luchtwezen en van het Zeevaartfonds tot 4 329 miljoen in 1976;

2° kredietverleningen aan en deelnemingen in bedrijven, voor de investeringen van N.M.B.S. en de bevordering van het gemeenschappelijk vervoer in de grote agglomeraties, tot in totaal 10 735,2 miljoen in 1976.

Het investeringsprogramma van het Departement van Verkeerswezen is evenwel niet beperkt tot de begrotingssector maar omvat bovendien nog de sector buiten begroting en de sector van de instellingen van openbaar nut.

Het globaal investeringsprogramma van Verkeerswezen is de jongste jaren, maar vooral in 1975 en 1976, vrij sterk verhoogd.

Dit is het gevolg van :

1° het streven van de Regering om de infrastructuur tot stand te brengen en de nodige middelen in te zetten voor de bevordering en de modernisering van het gemeenschappelijke vervoer;

2° een bijzondere inspanning op het gebied van de investeringen ten einde de gevolgen van de huidige recessie te bestrijden.

Aangezien de gevolgen van een programma van overheidsinvesteringen, slechts geleidelijk doorwerken tot het bedrijfsleven, heeft de Regering haar investeringen gespreid over twee jaar, namelijk 1975 en 1976.

Daarom werd het programma 1975 van het Departement van Verkeerswezen, dat reeds een vrij sterke stijging te zien gaf tegenover de vorige jaren, in de loop van het jaar aangevuld met een conjunctuurprogramma van 3 240 miljoen voor de N.M.B.S. en van 2 000 miljoen voor de R.T.T., of in totaal 5 240 miljoen.

Het conjunctuurprogramma voor de N.M.B.S. bedroeg feitelijk 8 090 miljoen, waarvan 3 240 miljoen voor 1975 en 4 000 miljoen voor 1976.

Ingedeeld per sector, geeft het investeringsprogramma 1976 voor het gehele Departement van Verkeerswezen het volgende beeld te zien.

*Investeringsprogramma 1976*

(In miljoenen frank)

Sectoren

I. Budgettaire sector Verkeerswezen

1. Département

N.M.B.S. . . . . .	3 553,8
Métro . . . . .	7 173,8
Zeewezen . . . . .	1 385,0
N.M.V.B. (art. 51.04 en 51.05) . . . . .	5,0

Divers :		Diverse :	
— Aéronautique (art. 73.02) . . . . .	1,4	— Luchtvaart (art. 73.02) . . . . .	1,4
— Rhode-Saint-Genèse (art. 73.03) . . . . .	19,2	— Sint-Genesius-Rode (art. 73.03) . . . . .	19,2
— Abris (art. 81.29) . . . . .	7,6	— Schuilplaatsen (art. 81.29) . . . . .	7,6
Sous-total budget département . . . . .	12 145,8	Subtotaal departementale begroting . . . . .	12 145,8
2. Régies		2. Regieën	
R.V.A. . . . .	2 080,7	R.L.W. . . . .	2 080,7
R.T.M. . . . .	106,3	R.M.T. . . . .	106,3
Sous-total régies . . . . .	2 187,0	Subtotaal regieën . . . . .	2 187,0
Total budget département et section particulière	14 332,8	Totaal departementale begroting en afzonderlijke sectie . . . . .	14 332,8
II. Budget culturel. — Tourisme		II. Culturele begroting. — Toerisme	
Communauté culturelle néerlandaise . . . . .	371,0	Nederlandse cultuur gemeenschap . . . . .	371,0
Communauté culturelle française . . . . .	371,0	Franse cultuur gemeenschap . . . . .	371,0
Total budgets culturels . . . . .	742,0	Totaal culturele begrotingen . . . . .	742,0
Total général secteur budgétaire . . . . .	15 074,8	Algemeen totaal budgettaire sector . . . . .	15 074,8
III. Secteur débudgétisé		III. Gedebudgetteerde sector	
Métro . . . . .	2 000,0	Metro . . . . .	2 000,0
IV. Secteur organismes d'intérêt public		IV. Sector instellingen van openbaar nut	
S.N.C.B. :		N.M.B.S. :	
— programme ordinaire . . . . .	783,0	— gewoon programma . . . . .	783,0
— programme conjoncturel . . . . .	4 000,0	— conjunctureel programma . . . . .	4 000,0
S.N.C.V. . . . .	826,7	N.M.V.B. . . . .	826,7
S.T.I. :		M.I.V. :	
— M.I.V.A. . . . .	103,5	— M.I.V.A. . . . .	103,5
— S.T.I.B. . . . .	1 199,0	— M.I.V.B. . . . .	1 199,0
— S.T.I.C. . . . .	37,0	— S.T.I.C. . . . .	37,0
— M.I.V.G. . . . .	68,5	— M.I.V.G. . . . .	68,5
— S.T.I.L. . . . .	174,5	— S.T.I.L. . . . .	174,5
— S.T.I.V. . . . .	—	— S.T.I.V. . . . .	—
Sous-total S.T.I. : . . . . .	1 582,5	Subtotaal M.I.V. : . . . . .	1 582,5
R.T.T. . . . .	10 158,0	R.T.T. . . . .	10 158,0
Postes . . . . .	1 600,0	Posterijen . . . . .	1 600,0
Total secteur organismes d'intérêt public . . . . .	18 950,2	Totaal sector instellingen van openbaar nut . . . . .	18 950,2
Total général pour les Communications . . . . .	36 025,0	Algemeen totaal voor Verkeerswezen . . . . .	36 025,0

Comparé au programme d'investissement global 1976 que le Gouvernement a arrêté pour les trois secteurs d'un import total de 147 097 millions, y compris le programme conjoncturel 1976 de la S.N.C.B., le programme global des Communications représente environ 25 p.c. du programme global et comprend environ 19 milliards pour le transport en commun.

A remarquer qu'à cela s'ajoute un programme pour le renouvellement des chemins de fer qui a été établi à 7 300 millions pour 1976.

Vergeleken met het globale investeringsprogramma voor 1976 dat de Regering voor de drie sectoren heeft vastgesteld op 147 097 miljoen, met inbegrip van het conjunctuurprogramma 1976 van de N.M.B.S., belooft het globaal programma van Verkeerswezen ongeveer 25 pct. van het gezamenlijk programma, waarvan ongeveer 19 miljard voor het gemeenschappelijk vervoer.

Er zij opgemerkt dat hierbij nog een programma voor de vernieuwing van het spoorwegmaterieel dient te worden gevoegd dat voor 1976 werd vastgesteld op 7 300 miljoen.

Il est à noter que le tableau global mentionné ci-dessus comprend également les programmes d'investissement de la R.T.T. et de la Régie des Postes dont les crédits d'engagements figurent dans les budgets respectifs rattachés au budget des P.T.T. pour 1976.

#### VOTES

Le projet de loi a été adopté par 10 contre 2 voix.

Ce rapport a été approuvé à l'unanimité par les 14 membres présents.

*Le Rapporteur,*  
J. KEVERS.

*Le Président,*  
L. CLAES.

\*\*

#### ERRATUM

##### Projet de loi

*Article 10* (page 5), deuxième alinéa, in fine, lire :

« est limité à 2 000 000 000 de francs »  
au lieu de :

« est limité à 3 264 000 000 de francs ».

De bovenstaande globale tabel bevat eveneens de investeringsprogramma's van de R.T.T. en van de Regie der Posten waarvoor de vastleggingskredieten zijn uitgetrokken op de respectieve begrotingen opgenomen in de begroting van P.T.T. voor het jaar 1976.

#### STEMMINGEN

Het ontwerp van wet is aangenomen met 10 tegen 2 stemmen.

Dit verslag is goedgekeurd bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

*De Verslaggever,*  
J. KEVERS.

*De Voorzitter,*  
L. CLAES.

\*\*

#### ERRATUM

##### Ontwerp van wet

*Artikel 10* (bladzijde 5), tweede alinea, in fine, lezen :

« is beperkt tot 2 000 000 000 frank »  
in de plaats van :

« is beperkt tot 3 264 000 000 frank ».

## ANNEXE 1

Exécution de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable.

La loi du 18 février 1969 permet au Roi de prendre, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable, toute mesure nécessaire pour assurer l'exécution des obligations résultant des traités internationaux et des actes internationaux prise en vertu de ceux-ci; ces mesures peuvent comprendre l'abrogation ou la modification de dispositions légales.

Il avait été convenu que le Ministre des Communications ferait chaque année rapport au Parlement sur l'exécution de cette loi.

Pour la période allant du 1<sup>er</sup> octobre 1974 au 31 octobre 1975 les arrêtés royaux suivants ont été pris :

— 29 novembre 1974 : Arrêté royal portant des règles particulières aux transports internationaux de voyageurs par autocar et autobus (*Moniteur belge* du 31 janvier 1975);

— 30 mai 1975 : Arrêté royal abrogeant l'arrêté royal du 25 mai 1964 fixant les normes auxquelles doivent répondre les casques de protection pour conducteurs et passagers de cyclomoteurs et de motocyclettes avec ou sans side-car (*Moniteur belge* du 21 juin 1975);

— 25 juillet 1975 : Arrêté royal relatif à l'agrégation par type des véhicules automobiles équipés de moteur à allumage commandé en ce qui concerne les émissions de gaz polluants par le moteur (*Moniteur belge* du 27 août 1975).

## BIJLAGE 1

Uitvoering van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg.

De wet van 18 februari 1969 geeft aan de Koning de bevoegdheid, bij in Ministerraad overlegde besluiten, alle vereiste maatregelen te treffen op het gebied van het vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg, ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen en uit de krachtens deze genomen internationale akten. Deze maatregelen kunnen zondig de opheffing en de wijziging van wetsbepalingen inhouden.

Er werd overeengekomen dat de Minister van Verkeerswezen elk jaar verslag zal uitbrengen voor het Parlement, over de uitvoering van deze wet.

Volgende koninklijke besluiten werden in uitvoering van deze wet getroffen voor de periode van 1 oktober 1974 tot 31 oktober 1975 :

— 29 november 1974 : Koninklijk besluit houdende vaststelling van bijzondere regels voor het internationale vervoer van reizigers met autocars en autobussen (*Belgisch Staatsblad* van 31 februari 1975);

— 30 mei 1975 : Koninklijk besluit tot opheffing van het koninklijk besluit van 25 mei 1964 houdende vaststelling van de normen waaraan de valhelmen voor bestuurders en passagiers van rijwielen met hulpmotor en motorrijwielen met of zonder zijspan moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 21 juni 1975);

— 25 juli 1975 : Koninklijk besluit betreffende de goedkeuring per type van auto's uitgerust met een motor met elektrische ontsteking wat betreft het uitlaten van verontreinigende gassen door de motor (*Belgisch Staatsblad* van 27 augustus 1975).

## ANNEXE 2

## BIJLAGE 2

Voitures et voitures mixtes mises en circulation

Ingeschreven personenauto's en auto's voor dubbel gebruik

	1973	1974	1975	1973	1974	1975
Janvier. — <i>Januari</i> . . . . .	28 103	26 498	31 920	33 367	29 783	32 472
Février. — <i>Februari</i> . . . . .	25 807	26 354	29 293	29 317	29 187	29 030
Mars. — <i>Maart</i> . . . . .	31 793	28 801	30 985	36 976	31 809	30 818
Avril. — <i>April</i> . . . . .	29 887	33 138	35 554	32 056	34 453	36 469
Mai. — <i>Mei</i> . . . . .	32 401	33 377	31 698	33 390	32 069	30 465
Juin. — <i>Juni</i> . . . . .	32 589	31 557	34 731	33 190	30 624	32 230
Juillet. — <i>Juli</i> . . . . .	31 614	33 388	31 506	29 350	29 812	29 020
Août. — <i>Augustus</i> . . . . .	26 366	24 272	25 662	25 193	20 966	27 657
Septembre. — <i>September</i> . . . . .	27 149	26 776	31 168	22 626	23 354	28 240
Octobre. — <i>Oktober</i> . . . . .	31 412	30 629	32 873	29 464	27 261	32 100
Totaux. — <i>Totalen</i> . . . . .	297 121	294 790	315 381	304 929	289 318	308 527



## ANNEXE 3

## Préparation d'un nouveau code de la route

La plupart des dispositions à caractère technique et notamment les normes relatives aux poids, dimensions et équipements des véhicules seront reprises dans le règlement général sur les conditions techniques des véhicules automobiles, ainsi que dans un nouveau règlement technique relatif aux cyclomoteurs et aux motocyclettes.

Toutes les directives essentielles au sujet de la signalisation lumineuse, les signaux routiers et les marques sur le sol ont été revues afin d'être uniformisées et dans un but d'améliorer la sécurité.

Dans le domaine des règles de circulation et de signalisation, plusieurs dispositions adoptées sur le plan international avaient déjà été reprises dans notre réglementation en 1968 et 1971.

C'est pourquoi, les règles essentielles du Code de la route ne subissent pas de changements importants. Toutefois plusieurs modifications ont été apportées pour tenir compte de situations nouvelles. Elles portent notamment sur les points suivants :

a) *règles de circulation*

— *définition de l'agglomération* : seront seules considérées comme agglomérations les espaces comprenant des immeubles bâtis délimités au moyen de signaux routiers portant le nom de l'agglomération en caractères noirs sur fond blanc;

— *circulation par bande* : dans les agglomérations les conducteurs peuvent emprunter la bande de circulation qui convient le mieux à leur destination, sur les chaussées à sens unique ainsi que sur les chaussées à deux sens de circulation qui ont au moins quatre bandes. Il faut souligner que cette faculté est réservée à la circulation dans les agglomérations;

— *dépassement* : il sera désormais toujours obligatoire d'indiquer son intention de se déporter à gauche en cas de dépassement, que le déplacement latéral soit important ou non, les indicateurs de direction devront être également utilisés pour marquer l'intention de reprendre la place à droite.

D'une manière générale, toute manœuvre ou mouvement nécessitant un déplacement latéral ou entraînant une modification de direction, devra être annoncée.

— *le port du casque pour les cyclomotoristes* sera rendu obligatoire à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1976.

— les cyclistes seront obligés de munir leur bicyclette d'un catadioptré blanc à l'avant.

Ils pourront utiliser les accotements de plain pied en dehors des agglomérations.

## BIJLAGE 3

## Voorbereiding van een nieuw verkeersreglement

Het grootste gedeelte van de technische voorschriften, meer bepaald de normen met betrekking tot het gewicht, de afmetingen en de uitrusting van de voertuigen, zullen opgenomen worden in het algemeen reglement van de technische voorwaarden waaraan de autovoertuigen dienen te voldoen, alsmede in een nieuw technisch reglement betreffende de bromfietsen en motorfietsen.

De voornaamste bepalingen betreffende de lichtsignalisatie, de wegsignalisatie en de wegmarkeringen werden herzien ten einde meer eenvormigheid te bereiken en de verkeersveiligheid te verbeteren.

Wat betreft de verkeersregels en -signalisatie werden verscheidene verkeersregels die op internationaal vlak gelden reeds opgenomen in onze reglementen van 1968 en 1971.

Vandaar dat de hoofdlijnen van het verkeersreglement geen echt belangrijke wijzigingen ondergaan. Het werd wel op verscheidene punten gewijzigd, ten einde het aan de nieuwe toestand aan te passen. Die wijzigingen hebben o.m. betrekking op de :

a) *verkeersregels*

— *begripsbepaling van agglomeratie* : zullen enkel als agglomeratie worden beschouwd de bebouwde ruimten afgebakend door middel van verkeersborden waarop de naam van de agglomeratie in zwarte letters, op witte grond, is aangebracht;

— *verkeer per rijstrook* : in de agglomeraties mogen de bestuurders op rijbanen met eenrichtingsverkeer en op wegen met 2 × 2 rijstroken, de rijstrook kiezen die het best aan hun bestemming beantwoordt. Er dient onderstreept te worden dat deze keuzemogelijkheid uitsluitend geldt voor het verkeer binnen de agglomeraties.

— *inhalen* : voortaan zal het verplicht zijn de bedoeling om links in te halen door middel van de richtingslichten aan te geven. Ongeacht de belangrijkheid van de zijdelingse verplaatsing dienen de richtingsaanwijzers eveneens gebruikt te worden om na een inhaalmaneuver zijn plaats rechts opnieuw in te nemen.

In het algemeen dient elk maneuver of elke rijbeweging, die een zijdelingse verplaatsing of een verandering van richting tot gevolg heeft, te worden aangekondigd.

— *het dragen van de helm voor de bromfietzers* zal verplicht gesteld worden vanaf 1 oktober 1976.

— de fietsers zullen verplicht worden hun fiets vooraan met een witte reflector uit te rusten.

Ze mogen de gelijkgrondse bermnen gebruiken buiten de agglomeraties.

— compte tenu du danger d'équiper les voitures de pneus de structures différentes, il sera prescrit que les pneus montés sur le même essieu devront être de même structure, soit diagonale soit radiale.

De plus, si des pneus radiaux sont montés sur l'essieu avant, des pneus radiaux devront également être montés sur l'essieu arrière.

L'usage des pneus retailés ne sera plus autorisés sur les voitures.

— des modifications sont apportées aux dispositions relatives au stationnement en vue de les rendre conformes aux règles internationales. Le stationnement sera notamment interdit à moins de 5 mètres en deça des passages pour piétons.

Des solutions sont apportées aux problèmes qui se posent aux handicapés qui se déplacent dans des chaises roulantes pourvues d'un moteur de faible puissance.

#### b) signalisation routière

Les principales modifications en matière de signalisation routière portent notamment sur les signaux lumineux (introduction de flèches oranges ou rouges), sur la signalisation en matière de stationnement et sur les marques au sol.

Les signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement auront dorénavant effet à partir de l'endroit où se trouvent ces signaux et non plus en deça de ceux-ci.

— Un nouveau signal « stop » déjà utilisé dans de nombreux pays sera introduit. C'est un signal à fond rouge et de forme octogonale.

— Un nouveau signal de forme rectangulaire comportant une flèche blanche sur fond bleu indiquera les chaussées à sens unique.

— Un signal rectangulaire à fond bleu portant la silhouette d'une voiture en blanc annoncera l'entrée d'une route réservée à la circulation des automobiles et des motocyclettes; les autres véhicules et les piétons ne seront pas admis à y circuler. Les règles en vigueur sur les autoroutes y seront applicables. Toutefois, les limitations de vitesse y seront les mêmes que sur les routes ordinaires.

Plusieurs modifications seront apportées également aux marquages sur le sol qui seront tous de couleur blanche.

— Il ne sera plus permis de franchir une ligne blanche continue pour tourner à gauche, cette exception n'étant plus conforme aux règles internationales.

— Des flèches de rabattement de couleur blanche pourront annoncer la réduction du nombre de bandes de circulation utilisables dans le sens suivi.

— Une bande de circulation pourra être réservée sur la chaussée aux cyclistes et cyclomotoristes; elle sera considérée comme piste cyclable.

— aangezien het gevaarlijk is de voertuigen uit te rusten met verschillende bandentypes, zal de structuur van de banden van eenzelfde as dezelfde moeten zijn, hetzij radiaal, hetzij diagonaal.

Wanneer er daarenboven vooraan radiaalbanden gemonteerd zijn, moeten op de achteras insgelijks radiaalbanden gemonteerd zijn.

Hersneden banden zullen niet meer mogen gebruikt worden op personenauto's.

— het parkeren zal aangepast worden aan de internationale normen. Zo zal het verboden zijn een voertuig te parkeren op minder dan 5 meter van een oversteekplaats voor voetgangers.

Een oplossing wordt gegeven aan de problemen van de gehandicapten, die zich in een rolstoel, met lichte motor, voortbewegen.

#### b) wegsignalisatie

De belangrijkste wijzigingen op het gebied van de wegsignalisatie slaan vooral op de verkeerslichten (invoeren van rode en orange pijlen), op het parkeren en op de wegmarteringen.

De borden betreffende het stilstaan en het parkeren zullen voortaan gelden vanaf de plaats van opstelling en niet meer vóór het bord.

— Een nieuw « stop »-teken, dat reeds in verscheidene landen gebruikt wordt, zal worden ingevoerd. Het is een achthoekig bord met rode achtergrond.

— Een nieuw rechthoekig blauw bord met witte pijl zal de eenrichtingswegen aanduiden.

— Een rechthoekig blauw bord met een witte auto zal de ingang van een weg aanduiden die voorbehouden is aan autovoertuigen en motorfietsen. Andere voertuigen en voetgangers worden er niet toegelaten. De regels van toepassing voor de autosnelwegen zullen hier gelden. Nochtans zullen de snelheidsbeperkingen hier dezelfde zijn als op de gewone wegen.

Verscheidene wijzigingen worden ingevoerd op het stuk van de wegmarteringen, die alle in het wit zullen uitgevoerd worden.

— Het zal niet meer toegelaten zijn een witte doorlopende streep te overschrijden om links af te slaan omdat deze uitzondering niet conform is aan de internationale verkeersregels.

— Witte pijlen kunnen de vermindering van het aantal stroken in de gevolgde richting aanduiden.

— Op de rijbaan kan een rijstrook voorbehouden worden voor de fietsers en de bromfietzers; ze zal als fietspad beschouwd worden.