

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1962-1963.

23 JANUARI 1963.

BEGROTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
en van Post, Telegraaf en Telefoon
voor het dienstjaar 1963.

(Kredieten betreffende het Verkeerswezen.)

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET VERKEERSWEZEN, DE POSTERIJEN,
TELEGRAAF EN TELEFOON (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER CLAEYS.

INHOUD.

	Bladz.
Inleiding	3
I. — Begrotingskredieten	3
II. — Internationale transportproblemen	4
III. — Het wegvervoer	11
1. Goederenvervoer over de weg	11
2. Reizigersvervoer	13
3. Gemeenschappelijk vervoer	14
4. Veiligheid op de weg	15
Bespreking en vragen	17

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer De Paepe.

A. — Leden : de heren Allard, Claeys, De Gryse, Delhache, De Paepe, Devos (Robert), Eeckman, Jaminet, Loos, Mertens, Van Acker (Benoît). — de heren Anseele, Baccus, Brouhon, De Kinder, Geldof, Guillaume, Hicquet, Lacroix, Sainte, Van Winghe. — de heren Boey, Demuyter.

B. — Plaatsvervangers : de heren Bode, Delwaide, Mevr. De Rie-maecker-Legot, de heren Moriau, Robyns, Verroken. — de heren Cudell, Massart, Van Cleemput, Van Hoorick, Vercauteren. — de heer Van Doorne.

Zie :

4-XV (1962-1963) :

- N° 1 : Begroting.
- N° 2 : Verslag (Kredieten P. T. T.).

Chambre des Représentants

SESSION 1962-1963.

23 JANVIER 1963.

BUDGET

du Ministère des Communications
et des Postes, Télégraphes et Téléphones
pour l'exercice 1963.

(Crédits afférents aux Communications.)

RAPPORT

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

PAR M. CLAEYS.

SOMMAIRE.

	Pages
Introduction	3
I. — Crédits budgétaires	3
II. — Problèmes de transport internationaux	4
III. — Transports par route	11
1. Transports de marchandises par route	11
2. Transports de voyageurs	13
3. Transports en commun	14
4. Sécurité routière	15
Discussion et questions	17

(1) Composition de la Commission :

Président : M. De Paepe.

A. — Membres : MM. Allard, Claeys, De Gryse, Delhache, De Paepe, Devos (Robert), Eeckman, Jaminet, Loos, Mertens, Van Acker (Benoît). — MM. Anseele, Baccus, Brouhon, De Kinder, Geldof, Guillaume, Hicquet, Lacroix, Sainte, Van Winghe. — MM. Boey, Demuyter.

B. — Suppléants : MM. Bode, Delwaide, Mme De Rie-maecker-Legot, MM. Moriau, Robyns, Verroken. — MM. Cudell, Massart, Van Cleemput, Van Hoorick, Vercauteren. — M. Van Doorne.

Voir :

4-XV (1962-1963) :

- N° 1 : Budget.
- N° 2 : Rapport (Crédits P. T. T.).

	Bladz.		Pages
IV. — Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ...	24	IV. — Société Nationale des Chemins de fer Belges ...	24
1. Modernisatie van het tractiematerieel ...	25	1. Modernisation du matériel de traction ...	25
2. Modernisatie van de rijtuigen ...	25	2. Modernisation des voitures ...	25
3. Modernisatie van de goederenwagens ...	26	3. Modernisation des wagons de marchandises ...	26
4. Modernisatie van de installaties en infrastructuur ...	26	4. Modernisation des installations et de l'infrastructure ...	26
5. Vereenvoudiging van de exploitatie ...	27	5. Simplification de l'exploitation ...	27
6. Inrichten van het wegvervoer der goederen ...	27	6. Organisation des transports de marchandises par route ...	27
7. Personeelsbeleid ...	28	7. Politique en matière de personnel ...	28
8. Financiële toestand ...	28	8. Situation financière ...	28
A. — Verwachtingen 1962 ...	28	A. — Prévisions 1962 ...	28
B. — Oorzaken ...	29	B. — Causes ...	29
a) daling goederenverkeer ...	29	a) diminution du trafic des marchandises ...	29
b) nieuwe lasten: — personeelslasten ...	29	b) charges nouvelles: — charges relatives au personnel ...	29
— financiële lasten ...	30	— charges financières ...	30
c) vermindering der staatstussenkomsten ...	30	c) diminution des interventions de l'Etat ...	30
C. — Middelen om de toestand te verhelpen ...	31	C. — Moyens propres à remédier à cette situation ...	31
a) versnelde uitvoering der hervormingsplannen ...	31	a) application accélérée des plans de réforme ...	31
b) tariefaanpassingen ...	31	b) aménagements tarifaires ...	31
c) wijziging van wet op vervoercontract ...	31	c) modification de la loi relative au contrat de transport ...	31
d) normalisatie der spoorwegrekeningen ...	32	d) normalisation des comptes des chemins de fer ...	32
9. Besluiten ...	32	9. Conclusions ...	32
Bespreking en vragen ...	33	Discussion et questions ...	33
V. — Luchtvaart ...	44	V. — Aéronautique ...	44
1. Infrastructuur ...	44	1. Infrastructure ...	44
a) Zaventem ...	44	a) Zaventem ...	44
b) Antwerpen ...	44	b) Anvers ...	44
c) Oostende ...	44	c) Oostende ...	44
d) andere ...	45	d) autres ...	44
2. Veiligheid in luchtverkeer (Eurocontrol) ...	45	2. Sécurité du trafic aérien (Eurocontrol) ...	45
3. Handelsluchtvaart ...	45	3. Aviation commerciale ...	45
A. — Sabena ...	45	A. — Sabena ...	45
B. — Air-Congo ...	47	B. — Air-Congo ...	47
C. — Air-Union ...	47	C. — Air-Union ...	47
Bespreking en vragen ...	47	Discussion et questions ...	47
VI. — Toerisme ...	49	VI. — Tourisme ...	49
1. Toenemende toeristische bedrijvigheid ...	49	1. Accroissement de l'activité touristique ...	49
2. Noodzakelijke actie ...	50	2. Action nécessaire ...	50
3. Binnenlandse markt ...	50	3. Marché intérieur ...	50
4. Samenwerking met andere departementen ...	50	4. Coopération avec les autres départements ...	50
5. Toeristische propaganda ...	51	5. Propagande touristique ...	51
6. Krediet aan de hotelrijverheid ...	51	6. Crédit à l'industrie hôtelière ...	51
7. Het sociaal toerisme ...	51	7. Tourisme social ...	51
Bespreking en vragen ...	52	Discussion et questions ...	52
VII. — Zeewezen en Binnenvaart ...	53	VII. — Marine et navigation intérieure ...	53
1. Koopvaardijvloot ...	53	1. Marine marchande ...	53
2. Visserijvloot ...	54	2. Marine de pêche ...	54
3. Internationale maritieme samenwerking ...	55	3. Coopération maritime internationale ...	55
4. Zeevaartonderwijs ...	55	4. Enseignement maritime ...	55
5. Pakketboten Oostende-Dover ...	56	5. Paquebots Ostende-Douvres ...	56
6. Loodswezen ...	57	6. Pilotage ...	57
7. Binnenvaart ...	57	7. Navigation intérieure ...	57
8. Investerings in eigen diensten ...	58	8. Investissements en services propres ...	58
9. Direktie voor havenpolitiek ...	58	9. Orientation de la politique portuaire ...	58
Bespreking en vragen ...	59	Discussion et questions ...	59
Stemming over de begroting ...	70	Vote sur le budget ...	70
Amendementen van de Regering ...	71	Amendements du Gouvernement ...	71
Erratum ...	72	Erratum ...	72

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie van Verkeerswezen heeft de gelegenheid gehad door zeer uitvoerige uiteenzettingen van de Minister van Verkeerswezen en het beantwoorden van talrijke vragen die gesteld werden, niet alleen de begroting te ontleden maar vooral de werking van het departement van Verkeerswezen in zijn verschillende uitzichten na te gaan.

Het is de leden van uw Commissie daarbij opgevallen dat het departement van Verkeerswezen een steeds voorname rol te vervullen heeft en een steeds meer uitgebreide en meer diepgaande activiteit heeft te ondernemen, zowel op het internationale als op het nationale terrein. De Commissie sprak tevens haar voldoening uit over de wijze waarop ze werd voorgelicht en een inzicht en oordeel kon verwerven over het beleid van het departement.

I. — DE EVOLUTIE VAN DE BEGROTINGSKREDIETEN.

A. — Gewone Begroting.

De gewone begroting voor 1961 voorzag een totaal van 3.746 miljoen. Voor 1962 werd 3.357 miljoen voorzien, dus nagenoeg 400 miljoen minder dan 1961, vermindering welke bijna totaal te vinden was op de uitgaven voorzien voor de N. M. B. S.

De aanpassing van de begroting 1962 heeft deze gebracht op 3.504 miljoen, hetzij een verhoging van 147 miljoen ten opzichte van het uitgetrokken bedrag.

De verhoging met circa 150 miljoen van de voor 1962 aanvankelijk voorziene kredieten is praktisch volledig te wijten aan de compensatie die volstrekt nodig is gebleken ingevolge het feit dat de wettelijke verhoging van het tarief der sociale spoorwegabonnements slechts is kunnen ingaan op 1 augustus en niet op 1 januari 1962 zoals oorspronkelijk, bij het opmaken van het begrotingsontwerp, was voorzien.

De begrotingsvoorstellen voor 1963, zoals ze U worden voorgelegd, liggen 48 miljoen lager dan de aangepaste kredieten voor 1962.

Deze voorstellen zijn de weerspiegeling van de beslissing van de Regering om de onderscheiden begrotingen der Staatsuitgaven binnen de gestelde grenzen te houden. Dat vereist dan ook de onverminderde voortzetting van de inspanningen tot modernisatie en rationalisatie in de verschillende sectoren van het Departement.

B. — Buitengewone begroting.

a) Vastleggingskredieten.

In 1962 was aanvankelijk 2.765 miljoen voorzien.

In 1962 werden die kredieten aangepast tot 2.806 miljoen, hetzij 41 miljoen meer.

In 1963 3.081 miljoen, of 275 miljoen meer dan het aangepast bedrag voor 1962.

Deze verhoging is er overwegend op gericht steun te verlenen aan de modernisatie en rationalisatie waarvan hoger sprake, met betrekking tot onze vervoereconomie. Zij ligt dus in de lijn van de politiek tot bevordering van de openbare investeringen, zoals die gebonden zijn aan de economische expansie en wederuitrusting.

MESDAMES, MESSIEURS,

Les explications très détaillées fournies par le Ministre des Communications et les réponses aux nombreuses questions posées, ont permis à votre Commission d'analyser le présent budget, mais surtout de se rendre compte de l'activité, sous ses divers aspects, du département des Communications.

Les membres de votre Commission ont constaté que le Département des Communications est appelé à remplir un rôle toujours plus important et à exercer une activité toujours plus étendue et plus approfondie, tant dans le domaine international que dans le domaine national. La Commission s'est félicitée en outre de la façon dont elle avait été informée, ce qui lui a permis d'avoir une vue d'ensemble de la politique du département.

I. — L'EVOLUTION DES CREDITS BUDGETAIRES.

A. — Budget ordinaire.

Le budget ordinaire pour 1961 prévoyait un total de 3.746 millions. Pour 1962, les prévisions étaient de 3.357 millions, soit environ 400 millions de moins qu'en 1961, diminution que l'on retrouve presque en totalité parmi les dépenses prévues en faveur de la S. N. C. B.

Le réajustement du budget de 1962 a porté ces dépenses à 3.504 millions, soit une augmentation de 147 millions par rapport au montant prévu.

La majoration — de 150 millions environ — des crédits initialement prévus pour 1962 doit être pratiquement attribuée en totalité à la compensation qui s'est révélée nécessaire en raison de l'augmentation légale du tarif des abonnements sociaux aux chemins de fer, qui n'a pu être appliquée qu'à partir du 1^{er} août et non du 1^{er} janvier 1962 ainsi qu'il avait été prévu lors de l'élaboration du projet de budget.

Les propositions budgétaires pour 1963, telles qu'elles vous ont été présentées, sont inférieures de 48 millions aux crédits ajustés pour 1962.

Ces propositions reflètent la décision du Gouvernement de maintenir les divers budgets de dépenses de l'Etat dans certaines limites. Ceci exige dès lors la continuation des efforts de modernisation et de rationalisation dans les divers secteurs du Département.

B. — Budget extraordinaire.

a) Crédits d'engagement.

En 1962, 2.765 millions avaient été prévus initialement.

Ces crédits ont été ajustés en 1962 et portés à 2.806 millions, ce qui représente une augmentation de 41 millions.

En 1963, 3.081 millions sont prévus, soit 275 millions de plus, par rapport au montant ajusté pour 1962.

Cette augmentation tend en premier lieu à soutenir l'effort de modernisation et de rationalisation des transports dont il a été question ci-dessus. Elle est donc conforme à la politique d'encouragement des investissements publics dans le domaine de l'expansion économique et du rééquipement.

b) *Betalingskredieten.*

In 1962 was aanvankelijk 3.525 miljoen voorzien.

In 1962 werden de kredieten aangepast : 4.202 miljoen, hetzij 677 miljoen meer.

In 1963 3.438 miljoen, hetzij 764 miljoen minder dan het aangepaste bedrag van 1962.

De voorzieningen inzake betalingskredieten voor 1963 zijn afgestemd op het vastleggingsprogramma.

Nog nader mag worden gepreciseerd dat de voorgestelde cijfers binnen de voorzieningen liggen die, van uit technisch en financieel standpunt, door het Bureau voor Economische Programmatie zijn vooropgesteld en waarop de Regering zich ten andere gesteund heeft om het volume en de verdeling der openbare investeringen in 1962 en 1963, te bepalen.

De bijzondere aandacht gaat hierbij ondermeer, naar de spoedige voltooiing van :

- de nog aan gang zijnde electrificatiewerken bij de N. M. B. S.;
- de spooruitrusting van de havens van Antwerpen en Gent;
- de aanleg van nijverheidssporen in bepaalde ontwikkelingsgebieden;
- de nieuwbouw van schepen;
- het wegruimen van de wrakken die nog steeds de veilige vaart in onze kustwateren belemmeren.

II. — INTERNATIONALE VERVOERPROBLEMEN.

Bij de bespreking van de Begroting van Verkeerswezen van 1962 werd bijzondere aandacht besteed aan de grote vervoerproblemen op het internationale vlak.

Het lijkt dan ook aangewezen een kort overzicht te geven van hetgeen op internationaal vlak in de loop van 1962 tot stand gebracht werd, des te meer dat :

- het jaar 1962 een belangrijke vooruitgang bracht inzake internationale verkeersintegratie;
- een goed begrip van de nationale verkeersvraagstukken slechts mogelijk wordt in het perspectief van de strekkingen die zich in de internationale verkeerspolitiek aftekenen;
- een ruimer aandeel van ons vervoerwezen in het internationaal verkeer slechts mogelijk wordt door een aanpassing van onze nationale reglementering.

1. Benelux.

Het is zeker in het kader van Benelux dat in 1962 de meest belangrijke vooruitgang inzake de internationale verkeersproblemen werd gemaakt. Uit deze vaststelling mag wel een dubbel besluit getrokken worden :

— vooreerst moet deze vooruitgang worden gezien als de uitdrukking van de wil van België, Nederland en het Groothertogdom Luxemburg de nauwe economische integratie, waartoe die landen hebben besloten, ook op verkeersgebied zijn volle uitwerking te geven;

— ten tweede dient deze engere samenwerking op verkeersgebied ook gezien als een voorbereiding voor de inte-

b) *Crédits de paiement.*

En 1962, 3.525 millions avaient été initialement prévus. Ces crédits ont été ajustés en 1962 et portés à 4.202 millions, soit une augmentation de 677 millions.

En 1963, 3.438 millions sont prévus, soit une diminution de 764 millions par rapport au montant ajusté pour 1962.

Les prévisions concernant les crédits de paiement pour 1963 ont été établies sur la base du programme d'engagement.

Précisons que ces chiffres correspondent aux prévisions qui ont été faites, au point de vue technique et financier, par le Bureau de Programmation économique, et sur lesquelles le Gouvernement s'est d'ailleurs basé pour déterminer le volume et la répartition des investissements publics en 1962 et 1963.

Une attention toute spéciale doit à cet égard être accordée à l'achèvement rapide :

- des travaux d'électrification en cours à la S. N. C. B.;
- de l'équipement ferroviaire des ports d'Anvers et de Gand;
- de la construction de voies industrielles dans certaines régions en voie de développement;
- de la construction de navires;
- de l'enlèvement des épaves qui entravent encore la sécurité de la navigation dans nos eaux territoriales.

II. — PROBLEMES INTERNATIONAUX EN MATIERE DE TRANSPORTS.

Lors de la discussion du budget des Communications pour l'exercice 1962, les grands problèmes des transports sur le plan international ont été examinés avec une grande attention.

Il s'indique dès lors de donner un aperçu des réalisations sur le plan international en 1962, d'autant plus que :

- l'année 1962 fut marquée d'un important progrès dans l'intégration des transports internationaux;
- une bonne intelligence des problèmes des transports nationaux n'est possible que dans le cadre de la politique des transports sur le plan international;
- une plus large participation de nos transports au trafic international ne sera possible que par l'adaptation de notre réglementation nationale.

1. Benelux.

C'est surtout dans le cadre de Benelux que les progrès les plus importants ont été réalisés en 1962 en ce qui concerne le problème des communications internationales. On peut tirer une double conclusion de cette constatation :

— on doit tout d'abord considérer ce progrès comme étant l'expression de la volonté de la Belgique, des Pays-Bas et du Grand-Duché de Luxembourg de donner également dans le domaine des transports son plein effet à l'étroite intégration économique à laquelle ces pays se sont ralliés;

— en second lieu, on doit également considérer cette coopération plus étroite dans le domaine des transports

gratie op nog grotere schaal die zich in het kader van de E. E. G. begint af te tekenen.

Sinds 1 oktober 1962 is het wegvervoer van goederen tussen de drie Benelux-landen vrij van alle contingenteringen. Tot deze belangrijke stap werd overgegaan in uitvoering van het Benelux-Verdrag, waarbij een *akkoord over een tarificatie toeliet* meer dan een jaar vooruit te lopen op de kalender in het Benelux-Verdrag voorzien.

De vrijmaking van het intra-Benelux-verkeer bracht nog andere belangrijke gevolgen mee. Zo was het nodig tussen de drie landen een voorlopig akkoord — voorlopig in afwachting van een algemeen Europees akkoord — af te sluiten inzake de maximumafmetingen en -gewichten van de vrachtwagens in het goederenvervoer in de drie landen toegelaten. Dit akkoord trad eveneens in werking op 1 oktober 1962.

Vanaf 1 juli 1962 reeds werd een eenvormig vervoerdocument in de drie landen van kracht. Dit document vormt tevens een belangrijk element van de controle op de uitvoering van het akkoord inzake de tarificatie.

Het is inderdaad zo dat België een inspanning gedaan heeft om een vrijere politiek inzake het internationaal wegvervoer tussen de Benelux-landen te volgen, ondanks het feit dat de lage Nederlandse kostprijs moeilijkheden meebrengt. Het tariefsysteem, dat een noodzakelijk complement van deze vrije politiek vormt, heeft echter slechts betekenis voor zover een daadwerkelijke controle toelaat alle misbruiken tegen te gaan.

Op 12 november 1962, dus zeer onlangs, heeft het Comité van Ministers van de Benelux-Unie uiteindelijk toch overstemming bereikt inzake het instellen van een bijzondere Commissie van ambtenaren die toezicht op de tarificatie zal moeten houden. De drie landen gezamenlijk moeten ingevolge dit akkoord van 12 november elkaar wederzijds bijstand verlenen bij het opsporen van de misbruiken en de Commissie moet kennis krijgen van de resultaten van het onderzoek en van de toegepaste sancties. De bedoeling is duidelijk: geen eenzijdige actie van elk land op dit gebied, maar een gezamenlijk toezicht.

Hoewel reeds een belangrijk resultaat werd bereikt op het stuk van de controle, schenkt dit akkoord nog geen algehele voldoening. Het opsporen van de inbreuken blijft nog te sterk nationaal getint. Overeengekomen werd dan ook dit akkoord voorlopig toe te passen in afwachting van een meer algemeen akkoord van gerechtelijke en administratieve bijstand, waarvoor wij aandringen dat het, binnen één jaar tot stand zou moeten komen. Tevens dient daarbij een harmonisatie van de sancties voor inbreuken op de economische verkeersreglementering tussen de drie landen voorzien.

Er liggen nog heel wat verkeersvraagstukken in Benelux-gebied op de werktafel en de Minister blijft er zelf van overtuigd dat samenwerking tussen de Benelux-landen op verkeersgebied onze positie in de E. E. G. slechts kan versterken.

Denken wij hier bijvoorbeeld aan het probleem van de *harmonisatie inzake de binnenvaartrechten*, waar de verschillende regimes die gelden in het nationaal verkeer van de landen enerzijds, in het intra-Benelux-verkeer anderzijds tot een artificiële verlegging van de verkeersstromen kunnen leiden.

Denken wij ook, en vooral, aan het vraagstuk van de *Schelde-Rijnverbinding*. Sinds weldra twee jaar werkt een onderhandelingscommissie aan het opstellen van een ontwerp-verdrag. Daarbij wordt slechts trage vooruitgang geboekt. Toch bestaat reeds een akkoord op enkele essentiële punten, zoals bijvoorbeeld het tracé van de nieuwe verbinding, waar na moeizame onderhandelingen een vaarweg afgebakend werd die in België bevredigend schenkt. Overeengekomen werd dat in elk geval de onderhandelings-

comme une préparation à l'intégration plus grande encore qui commence à se dessiner dans le cadre de la C.E.E.

Depuis le 1^{er} octobre 1962, le transport par route entre les trois pays de Benelux est libre de tout contingentement. Cette importante mesure a été prise en exécution de l'accord Benelux, en vertu duquel un accord au sujet de la tarification permettait d'anticiper plus d'un an sur le calendrier prévu dans l'accord Benelux.

La libéralisation du commerce intérieur de Benelux a encore eu d'autres conséquences importantes. C'est ainsi qu'il a fallu conclure entre les trois pays une convention provisoire en prévision d'une convention européenne générale en ce qui concerne les dimensions et les poids minima des camions qui sont autorisés pour le transport de marchandises dans les trois pays. Cette convention est également entrée en vigueur le 1^{er} octobre 1962.

Dès le 1^{er} juillet 1962, un document de transport uniforme est entré en vigueur dans les trois pays. Ce document constitue en même temps un élément important de contrôle sur l'exécution de la convention en matière de tarification.

C'est ainsi que la Belgique a fait un effort pour pratiquer une politique plus libérale en ce qui concerne le transport routier international entre les pays de Benelux, malgré le fait que le prix de revient néerlandais peu élevé entraîne des difficultés. Le système tarifaire, qui constitue un élément nécessaire de cette politique de libéralisation, serait illusoire à défaut d'un contrôle effectif permettant de combattre tout abus.

Le 12 novembre 1962, donc très récemment, le Comité des Ministres de l'Union économique Benelux s'est finalement rallié à la création d'une commission spéciale de fonctionnaires chargée du contrôle de la tarification. En vertu de cet accord du 12 novembre, les trois pays doivent se prêter mutuellement assistance dans la recherche des abus et la Commission doit être informée des résultats de l'enquête et des peines appliquées. Le but est clair: pas d'action séparée de chaque pays en ce domaine, mais un contrôle commun.

Malgré le résultat important déjà obtenu en matière de contrôle, cet accord ne donne pas encore entière satisfaction. Le dépistage des infractions revêt encore un aspect trop national. Dès lors, il a été convenu d'appliquer cet accord provisoirement dans l'attente d'un accord plus général d'assistance juridique et administrative, dont nous souhaitons la conclusion d'ici un an. Eu même temps, il convient de prévoir une harmonisation entre les trois pays des peines frappant les infractions à la réglementation des transports.

Dans le cadre du Benelux, toute une série de problèmes relatifs aux transports attendent une solution et M. le Ministre reste convaincu que la collaboration entre les pays Benelux dans le domaine des transports ne peut que renforcer notre position dans la C.E.E.

Signalons par exemple le problème de l'*harmonisation des frets intérieurs*, où les divers régimes en vigueur dans le transport national de chacun des pays, d'une part, et dans le transport intra-Benelux, d'autre part, peuvent donner lieu à un déplacement artificiel du trafic.

En outre, et surtout, il y a le problème de la *liaison Rhin-Escaut*. Depuis près de deux ans, une commission s'occupe de l'élaboration d'un projet de convention, mais elle ne progresse que lentement. Toutefois, un accord a déjà été atteint sur quelques points essentiels, p. ex. le tracé de la nouvelle liaison qui prévoit une voie navigable, fixée après de pénibles négociations, mais à laquelle la Belgique peut se rallier. Il a été convenu que, en tout cas, la commission terminera ses travaux au début de l'année 1963. On

commissie aanvang 1963 haar werkzaamheden dient af te sluiten. Er bestaat gegronde hoop dat deze onderhandelingen tot een resultaat zullen leiden dat België voldoening zal schenken.

2. E. G. K. S.

De Hoge Autoriteit van de Kolen- en Staalgemeenschap houdt zich slechts in zover met de verkeersproblemen bezig, als ze in het verkeer een factor ziet die storend kan optreden in de kolen- en staalmarkt.

Aldus heeft begin 1961 de Hoge Autoriteit een aanbeveling verstrekt, bekend onder de betiteling « Aanbeveling 1-61 », die vergt dat de Lid-Statens maatregelen zouden nemen ten einde de vrachtprijzen voor het vervoer van kolen en staal te kennen.

De praktische gevolgen van de Aanbeveling 1-61 zijn: voortaan zullen voor het vervoer van producten die onder de toepassing van het E. G. K. S.-verdrag vallen, zowel nationaal als internationaal vervoer, op zijn minst vrachtprijzen dienen te worden vastgesteld die beantwoorden aan het begrip « *margetarieven* », dit wil zeggen tarieven die een maximum- en minimumvrachtprijs aangeven. Is deze marge voldoende eng, liggen derhalve minima en maxima niet te ver uiteen, dan kan een publicatie van de *margetarieven* volstaan. Is de marge echter te ruim dan moeten de binnen de marge ontstane noteringen eveneens aan de Hoge Autoriteit medegedeeld worden.

Tegen deze aanbevelingen hadden Nederland en Italië een klacht neergelegd bij het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen. Hoewel deze klacht op zichzelf de aanbeveling niet opschorste, bracht ze toch enige vertraging teweeg bij de toepassing in de diverse landen die vanzelfsprekend geen verplichtingen wilden aangaan die in twee landen van de E. G. K. S. niet werden gevolgd.

Deze zomer wees het Hof van Justitie de Nederlandse en Italiaanse klacht af, zodat de « Aanbeveling 1-61 » nu onverwijld in de praktijk dient omgezet te worden. Wij mogen er hier op wijzen dat het systeem door de E. G. K. S. opgelegd, zeer goed past in de nationale verkeerspolitiek zoals die reeds eerder bij ons werd vastgelegd en dat de toepassing daarvan op nationaal vlak voor ons land geen bijzondere moeilijkheden meebrengt. Enig voorbehoud moeten wij maken voor de internationale binnenvaartvrachten, vermits de huidige Belgische wetgeving geen reglementerende bevoegdheid verstrekt ter zake. Bovendien dient dit probleem opgelost door afspraken tussen de verschillende landen, ten einde tot doorlopende internationale vrachtprijzen te komen. Het ware dan ook nodig dat de Hoge Autoriteit het initiatief voor dergelijke afspraken tussen de onderscheidene Lid-Statens zou nemen.

3. Europese Economische Gemeenschap.

Er mag aan herinnerd worden dat in de loop van het jaar 1961 de Commissie van de E. E. G. een omvangrijk memorandum heeft gepubliceerd waarin zij haar opvattingen uiteenzet betreffende de algemene oriëntatie die aan de *gemeenschappelijke vervoerpolitiek* zou moeten gegeven worden.

Dit memorandum gaf aanleiding tot langdurige gedachtenwisseling tussen de Ministers van Verkeer die bijeenkwamen in het kader van de Raad van Ministers, een instelling waarvan de bevoegdheden in het Verdrag van Rome zijn bepaald.

Reeds bij het begin van de besprekingen kwamen tussen de onderscheiden landen twee principiële tegenover elkaar staande standpunten naar voren. Voor de ene werd essentiële waarde gehecht aan de vrijmaking van de verkeers-

peut raisonnablement espérer que ces négociations aboutiront à un résultat satisfaisant pour la Belgique.

2. C. E. C. A.

La Haute Autorité de la Communauté du Charbon et de l'Acier ne s'occupe des problèmes des communications que dans la mesure où elle voit dans les communications un facteur susceptible de perturber le marché du charbon et de l'acier.

C'est ainsi qu'au début de 1961, la Haute Autorité a fait une recommandation connue sous le nom de « Recommandation 1-61 », demandant aux Etats membres de prendre des mesures en vue de connaître les frets pour le transport des charbons et de l'acier.

Pratiquement, il résulte de la Recommandation 1-61 que dorénavant le transport, tant sur le plan national qu'international, de produits tombant sous l'application du traité de la C. E. C. A., sera soumis à des frets correspondant au moins à la notion de « *tarifs marginaux* », c'est-à-dire des tarifs indiquant un fret maximum et minimum. Si cette marge est suffisamment étroite, si en conséquence les minima et les maxima ne présentent pas une disparité trop grande, la publication des tarifs marginaux suffira. En revanche, si cette marge est trop large, les cotes établies à l'intérieur de cette marge devront également être communiquées à la Haute Autorité.

Les Pays-Bas et l'Italie avaient déposé plainte contre cette recommandation devant la Cour de Justice des Communautés Européennes. Bien que cette plainte en soi-même ne suspendit pas la recommandation, il en résulta néanmoins quelque retard dans l'application par les divers pays qui, de toute évidence, n'entendaient pas se soumettre à des obligations repoussées par deux pays de la C. E. C. A.

L'été dernier, la Cour de Justice a repoussé la plainte des Pays-Bas et de l'Italie de sorte que la « Recommandation 1-61 » devra être appliquée sans plus tarder. Nous tenons à signaler que le système imposé par la C. E. C. A. cadre harmonieusement avec la politique en matière de communications, telle qu'elle a été définie dans notre pays, et que son application sur le plan national ne soulève pas de problèmes particuliers pour notre pays. Il convient cependant de faire quelques réserves en ce qui concerne les frets internationaux de la navigation intérieure, la législation belge en vigueur ne prévoyant pas de compétence en matière de réglementation. D'autre part, ce problème doit être résolu par des accords entre les divers pays en vue d'obtenir des frets internationaux continus. Il serait dès lors nécessaire que la Haute Autorité prenne l'initiative de pareils accords entre les divers Etats membres.

3. Communauté économique européenne.

Il est utile de rappeler qu'au cours de l'année 1961 la Commission de la C. E. E. a publié un memorandum volumineux exposant ses vues sur l'orientation générale qui devrait être donnée à la *politique commune des transports*.

Ce memorandum a entraîné de longs échanges de vues entre les Ministres des Communications qui se sont réunis dans le cadre du Conseil des Ministres, institution dont les attributions sont fixées par le Traité de Rome.

Dès le début des discussions, les différents pays ont été divisés par deux points de vue opposés dans leur principe. Les uns attachaient une valeur essentielle à la libéralisation du marché des transports, ce qui implique finalement

markt, wat in laatste instantie inhoudt dat de vervoerders van elk land van de E. E. G. zich zonder beperking in het ganse geografische kader van de Euromarkt zouden kunnen bewegen. Voor de andere integendeel bleek een dergelijke liberalisatie van het verkeer niet aanvaardbaar; zij wensten een organisatie van de vervoermarkt alsmede een harmonisatie van de verschillende factoren op sociaal, fiscaal en technisch plan die artificieel de concurrentievoorwaarden tussen de vervoerders van de verschillende landen kunnen storen.

De besprekingen in de schoot van de Raad van Ministers lieten, ondanks deze sterk tegenover elkaar staande opvattingen, niettemin toe een gemeenschappelijke weg te vinden waar de extreme standpunten elkaar konden ontmoeten: gezocht diende te worden naar een evenwicht tussen de maatregelen te nemen inzake de versoepeling van de toelating van de vervoerders tot de internationale verkeersmarkt, enerzijds, en tussen de organisatie van de markt en de harmonisatie van de mededingingsvoorwaarden anderzijds. Het kwam er dus op aan een actieprogramma op te stellen dat een timing moest inhouden waarbij een zo perfect mogelijke synchronisatie zou worden verwezenlijkt tussen de maatregelen die op elk van de beide hierboven vermelde domeinen moesten genomen worden.

Afgaande op deze algemene oriëntatie van het debat in de Raad van Ministers heeft de Commissie van de E. E. G. in de loop van 1962 een dergelijk actieprogramma opgesteld dat trachtte op een concrete wijze de diverse tendensen, die tot uiting gekomen waren bij de bespreking van het memorandum, te illustreren.

Het is aan dit actieprogramma dat de besprekingen die gedurende het jaar 1962 plaatsgerekpen vooral waren gewijd. De Ministers zijn daarbij overeengekomen over hun fundamenteel verschillende opvattingen heen te stappen en te trachten een akkoord te bereiken voor een beperkt programma van 3 jaar. Een timing diende daarbij opgesteld waarin de grote etappen werden weergegeven van een politiek van toenadering tussen de zes E. E. G.-landen inzake het verkeer. Op het einde van deze periode van 3 jaar zou dan een nieuw programma worden opgesteld ten einde de ondernomen actie voort te zetten op basis van een versneld ritme vermits de ervaring, die bij de uitvoering van het eerste programma wordt opgedaan, zal moeten toelaten vast te stellen welke de sectoren zijn waar zonder groot bezwaar de actie verder kan worden doorgevoerd of welke integendeel de punten zijn waar verbeteringen dienen aangebracht aan de oorspronkelijke oriëntatie ten einde rekening te houden met de opgedane ervaring ter zake.

Aan het opstellen van dit actieprogramma voor 3 jaar werden tot dusver twee zittingen van de Raad van Ministers gewijd. Daarbij werd alleen het *wegvervoer* op een grondige wijze besproken.

Deze besprekingen gaven aanleiding tot bemoedigende vooruitzichten voor wat betreft de eerste etape van een vervoerpolitiek in die verkeerssector waar op internationaal vlak tot dusver het minst vooruitgang was gemaakt. Praktisch bestaat een eensgezind akkoord over maatregelen die te nemen zijn op een dubbel vlak, nl. dit van de versoepeling van de toelating tot de markt, enerzijds, en dit van de organisatie van de markt, anderzijds.

Inzake de versoepeling van de markt wordt uitgegaan van de *bestaande bilaterale contingenten* die het wegvervoer tussen de Lid-Staten regelen. Gedurende de eerste periode van 3 jaar worden deze contingenten behouden, met dien verstande dat zij aangepast dienen te worden om rekening te houden met de uitbreiding van de handelsbetrekkingen sinds het ontstaan van de Gemeenschappelijke Markt en om bepaalde wanverhoudingen die in het huidige systeem bestaan recht te trekken.

Naast de verruiming van de bilaterale akkoorden werd ook overeengekomen een *gemeenschappelijk contingent* in

que les transporteurs de chaque pays de la C. E. E. pourraient circuler sans aucune restriction dans le cadre géographique du Marché européen. Les autres, au contraire, estimant inadmissible une telle libéralisation du trafic, souhaitaient l'organisation du marché des transports ainsi que l'harmonisation des différents éléments sur le plan social, fiscal et technique, qui sont de nature à perturber artificiellement les conditions concurrentielles entre les transporteurs des différents pays.

Malgré l'opposition fondamentale entre ces deux conceptions, les discussions au sein du Conseil des Ministres ont cependant permis de trouver un terrain commun où les deux positions extrêmes pouvaient se rencontrer: il fallait rechercher un équilibre entre les mesures à prendre en matière d'assouplissement de l'admission des transporteurs au marché international des transports, d'une part, et l'organisation de ce marché et l'harmonisation des conditions concurrentielles, d'autre part. Il s'agissait donc d'établir un programme d'action prévoyant un timing qui réaliserait la plus parfaite synchronisation possible entre les mesures à prendre dans chacun des deux domaines susvisés.

Se basant sur cette orientation générale de la discussion au sein du Conseil des Ministres, la Commission de la C. E. E. a établi, au cours de 1962, un programme d'action destiné d'illustrer, d'une manière concrète, les différentes tendances qui s'étaient manifestées lors de la discussion du mémorandum.

C'est ce programme d'action qui a principalement fait l'objet des discussions qui se sont déroulées au cours de l'année 1962. Les Ministres sont convenus de passer outre à leurs divergences fondamentales de conception et de s'efforcer d'aboutir à un accord sur un programme restreint de 3 ans. A cet effet, il y avait lieu d'établir un timing indiquant les phases d'une politique de rapprochement entre les six de la C. E. E. dans le domaine des transports. A l'expiration de cette période de 3 ans, il serait établi un nouveau programme afin de poursuivre l'action entreprise sur la base d'un rythme accéléré, puisque l'expérience acquise lors de l'exécution du premier programme devra permettre de déterminer les secteurs dans lesquels l'action pourra être poursuivie sans grand inconvénient ou, au contraire, les points pour lesquels des améliorations doivent être apportées à l'orientation initiale si l'on veut tenir compte de l'expérience acquise en la matière.

L'établissement de ce programme d'action de 3 ans a pris jusqu'ici deux séances du Conseil des Ministres, pendant lesquelles seuls les *transport par route* ont fait l'objet d'un examen.

Ces discussions ont donné lieu à des perspectives encourageantes en ce qui concerne la première phase d'une politique des transports dans ce secteur, où jusqu'à présent on avait constaté le moins de progrès sur le plan international. L'accord est pratiquement unanime sur certaines mesures à prendre sur le double plan de l'assouplissement de l'admission au marché et de l'organisation de ce marché.

En ce qui concerne l'assouplissement du marché, on prend comme base les *contingents bilatéraux existants* qui règlent les transports routiers entre les Etats membres. Pendant la première période de 3 ans, ces contingents sont maintenus, étant entendu qu'ils doivent être adaptés en vue de tenir compte de l'extension des relations commerciales depuis la création du Marché commun et pour remédier à certaines anomalies qui existent dans le système actuel.

Outre cette extension des accords bilatéraux, il a été convenu aussi de créer un *contingent commun* où les auto-

het leven te roepen, waarbij de vergunningen niet meer uitsluitend zouden gelden tussen twee bepaalde landen, zoals dit het geval is bij bilaterale contingentering, maar geldig zouden zijn voor de trafiek op het gehele grondgebied van de Euromarkt, dus ook bijvoorbeeld voor het zogenaamde driehoeksverkeer. De bedoeling is deze gemeenschappelijke contingenten stilaan de plaats te laten innemen, geheel of gedeeltelijk, van de bilaterale contingenten.

Als eerste stap werd voorzien het scheppen in 1963 van 500 gemeenschappelijke autorisaties waarvan, ingevolge een verdelingssleutel waarover reeds een akkoord bestaat, 16 % voor de Belgisch-Luxemburgse-Economische-Unie zouden voorbehouden zijn. In 1964 en 1965 worden dan telkens elk jaar 10 % van de bilaterale vergunningen omgezet in gemeenschappelijke autorisaties. Tevens ligt het in de bedoeling het gemeenschappelijk contingent periodisch aan te passen aan de uitbreiding van de handelsbetrekkingen tussen de Lid-Staten.

Wat nu de organisatie van de markt betreft blijkt een algemeen akkoord zich af te tekenen voor twee zeer belangrijke punten, nl. het instellen van een zogenaamd margetarief, d.w.z. een tarief met minima- en maximaprijzen en anderzijds de publicatie van deze minima en maxima. Deze laatste maatregel moet de, wat men noemt, doorzichtigheid van de verkeersmarkt verwezenlijken; dit doel zal vanzelfsprekend alleen bereikt worden voor zover de opening van de marge van de tarieven niet te ruim is.

Het aldus bereikte akkoord moet de Commissie toelaten haar actie voort te zetten op een concrete basis.

Daarbij zullen eveneens de vraagstukken inzake het internationaal spoorweg- en binnenvaartverkeer dienen besproken worden. Uiteraard zijn hier minder moeilijkheden te verwachten.

Daarnaast mag nog vermeld worden dat buiten het kader van dit actieprogramma de Raad van Ministers beslist heeft concrete maatregelen van versoepeling van het regime van het internationaal verkeer over de weg te nemen voor enkele trafieken waarvan de economische betekenis slechts zwak is hetzij ten gevolge van de aard of het gewicht van de te vervoeren goederen (b.v. de verhuizingen of nog het vervoer van beschadigde voertuigen), hetzij ten gevolge van de af te leggen afstand (het grensoverschrijdend verkeer op een strook van 25 km aan weerszijden van de grens).

Het zogenaamde « Règlement n° 17 » met betrekking op de onderlinge overeenkomsten tussen de ondernemingen welke de regels der mededinging kunnen vervalsen, heeft heel wat deining verwekt.

Ingevolge de artikelen 85 en 86 van het Verdrag van Rome die deze zaken regelen heeft de Raad van Ministers, dit maal bestaande uit de Minister van Economische zaken en Buitenlandse Handel, einde 1961, een reglement aangenomen dat hoofdzakelijk inhield de verplichting alle overeenkomsten tussen ondernemingen en machtsposities aan de Commissie bekend te maken vóór een datum die uiteindelijk op 1 november 1962 werd vastgesteld.

Bij de goedkeuring van dit reglement werd door verschillende delegaties mondeling voorbehoud gemaakt wat betreft de toepassing van dit reglement op het verkeer. De Commissie heeft niettemin laten weten dat haar interpretatie van dit reglement en van het Verdrag van Rome tot het besluit moet leiden dat het reglement n° 17 effectief van toepassing is op het vervoer in het algemeen.

De Ministers van Verkeer zijn eensgezind van oordeel geweest dat een dergelijke toepassing zeer ernstige bezwaren zou opleveren gelet op het bijzonder karakter van de verkeerssector. De verkeersprestaties kunnen bijvoorbeeld niet gestockeerd worden, zoals bij de productie van goederen wel het geval is, zodanig dat in de verkeerssector tariefbepalingen die een vorm van afspraken en van reglementering van de markt zijn, onontbeerlijk blijven ten einde

risaties ne zouden plus exclusivement valables entre deux pays déterminés, comme c'était le cas dans le contingentement bilatéral, mais qui s'appliqueraient au trafic sur tout le territoire du Marché européen, et dès lors aussi, par exemple, au trafic dit triangulaire. On veut arriver ainsi à substituer graduellement, en tout ou en partie, ces contingents communs aux contingents bilatéraux.

Comme première phase, on a prévu la création, en 1963, de 500 autorisations communes, dont 16 % seraient réservées à l'Union économique belgo-luxembourgeoise, en vertu d'un plan de répartition sur lequel un accord est déjà intervenu. Ensuite, pendant chacune des années 1964 et 1965, 10 % des autorisations bilatérales seront transformées en autorisations communes. Il entre également dans les intentions d'adapter périodiquement le contingent commun à l'extension des relations commerciales entre les Etats membres.

En ce qui concerne l'organisation du marché, un accord général semble en vue sur deux points très importants, à savoir l'instauration d'un tarif dit marginal, c'est-à-dire un tarif comportant des prix minima et des prix maxima, et d'autre part la publication de ces minima et de ces maxima. Cette dernière mesure est destinée à donner une image claire du marché des transports; il va de soi que cet objectif ne pourra être atteint que si la marge ouverte aux tarifs n'est pas trop large.

L'accord ainsi réalisé doit permettre à la Commission de poursuivre son action sur une base concrète.

En même temps, il conviendra de discuter aussi des problèmes relatifs aux transports internationaux par chemin de fer et par la navigation intérieure. Il est évident que dans ce domaine on rencontrera moins de difficultés.

D'autre part, on peut signaler encore qu'en dehors du cadre de ce programme d'action le Conseil des Ministres a décidé de prendre des mesures concrètes d'assouplissement du régime du trafic routier international, en ce qui concerne certains secteurs de celui-ci, qui n'ont qu'une faible importance économique, soit en raison de la nature ou du poids des marchandises à transporter (p. ex. les déménagements ou les transports de véhicules sinistrés), soit en raison de la distance à parcourir (le trafic frontalier dans une zone de 25 km des deux côtés de la frontière).

Le Règlement dit « Règlement n° 17 », relatif aux accords mutuels entre les entreprises qui permettent d'assurer les règles de la concurrence, a provoqué de nombreuses réactions.

En vertu des articles 85 et 86 du Traité de Rome, qui régissent ces questions, le Conseil des Ministres, composé cette fois des Ministres des Affaires économiques et du Commerce extérieur, a adopté, fin 1961, un règlement imposant principalement l'obligation de soumettre à la Commission, avant une date fixée finalement au 1^{er} novembre 1962, tous les accords entre entreprises et puissances économiques.

Lors de l'adoption de ce règlement, plusieurs délégations ont formulé des réserves quant à l'application de ce règlement aux transports. Néanmoins, la Commission a fait savoir ensuite que son interprétation de ce règlement et du Traité de Rome devait aboutir à la conclusion que le Règlement n° 17 s'appliquait effectivement au trafic en général.

Les ministres des communications ont estimé à l'unanimité que cette mise en application donnerait lieu à de graves inconvénients, étant donné le caractère spécial du secteur des communications. En effet, les prestations dans le domaine des communications ne peuvent p. ex. pas être stockées comme c'est le cas dans le secteur de la production des marchandises, de sorte que des dispositions tarifaires, qui sont une forme d'ententes et de réglementation du mar-

catastrofale ineenstortingen van de prijzen te vermijden. Dit verklaart dan ook de eensgezindheid tussen de Ministers van Verkeer van de 6 landen ondanks het feit dat zij er verschillende opvattingen op nahielden wat betreft het algemeen probleem van de toepasselijkheid op de verkeerssector van de algemene bepalingen van het Verdrag van Rome.

Ten overstaan van deze houding heeft de Commissie voorgesteld de toepassing van het Reglement n° 17 op het verkeer op te schorsen onder de volgende voorwaarden :

— deze schorsing mag slechts gelden voor een welbepaalde termijn;

— gedurende deze termijn moeten specifieke maatregelen getroffen worden voor de toepassing op het verkeer van de algemene principes inzake de mededingingsregelingen van het Verdrag;

— gebeurt dit niet dan wordt op het einde van de afgesproken termijn het reglement n° 17 automatisch toegepast ook in de verkeerssector.

De Minister van Verkeerswezen heeft uw Commissie duidelijk zijn standpunt daaromtrent uiteengezet. Samen vattend komt dit hierop neer : voor dit probleem moet men afzonderlijk bekijken enerzijds het zogenaamd inlandtransport, d. w. z. weg, spoor en binnenvaart, waar de voorstellen van de Commissie aanvaardbaar zijn en anderzijds het zee- en luchtverkeer waar de gestelde voorwaarden niet in overweging kunnen worden genomen.

De organisatie van het zee- en luchtverkeer heeft uit de aard der zaak zelf een karakter van verkeer dat zich over de *gehele wereld* uitstrekt. Een reglement opstellen dat alleen zou slaan op de betrekkingen tussen de Lid-Staten heeft voor die sectoren geen betekenis gelet op het gering belang van dit aspect van hun activiteit ten opzichte van hun totale bedrijvigheid. Dit verklaart dan ook waarom de afspraken die op dit gebied bestaan, zoals de scheepvaartconferenties of de I. L. T. A. (International Air Transport Association), zich tot de gehele wereld uitstrekken.

Bovendien moet hieraan toegevoegd worden dat meer bepaald inzake het luchtverkeer het Reglement n° 17 een belangrijk vraagstuk kan opwerpen bij zijn toepassing in verband met de stichting van Air-Union waarover verder nog sprake is.

Twee ontwerpen van beslissing van de Raad van Ministers inzake het opschorten van het Reglement n° 17 zijn op dit ogenblik voorgelegd voor advies aan het Economisch en Sociaal Comité en aan de Parlementaire Vergadering. Deze laatste heeft geen advies kunnen uitbrengen vóór 1 november 1962 zodat ook de Raad van Ministers geen formele beslissing heeft kunnen treffen vóór die datum. Een dergelijke beslissing zal nog in de loop van deze maand genomen worden. Het opschorten van het Reglement zal daarbij vanzelfsprekend terugwerkende kracht moeten hebben op 1 november 1962.

Besluit :

Wij staan op een belangrijk keerpunt van de nationale en internationale transportpolitiek. De grondlijnen welke uit al het voorgaande naar voor treden, zijn de volgende :

- a) gereguleerd systeem van mededinging op de voermarkt;
- b) de gelijke behandeling van de verschillende vervoerwijzen en de harmonisatie van hun vertrekvoorwaarden;
- c) de coördinatie van de investeringen.

ché, demeurent nécessaires dans le domaine des communications, afin d'éviter des effondrements de prix catastrophiques. Ceci explique d'ailleurs l'accord unanime des ministres des communications des six pays, bien qu'ils fussent d'opinion différente en ce qui concerne le problème général de l'applicabilité des dispositions générales du Traité de Rome au domaine des communications.

Devant cette attitude, la Commission a suggéré d'ajourner la mise en application du Règlement n° 17 sur les transports, dans les conditions que voici :

— cet ajournement ne peut être valable que pour un délai bien déterminé;

— pendant cette période, des mesures spécifiques doivent être prises pour l'application aux transports des principes généraux en matière de règles de concurrence du Traité;

— si de pareilles mesures n'étaient pas prises, le Règlement n° 17 serait également appliqué automatiquement dans le secteur des communications à l'expiration du délai convenu.

A ce propos, M. le Ministre des Communications a exposé clairement son point de vue, qui peut se résumer comme suit : à ce sujet il faut considérer séparément le transport intérieur d'une part (c'est-à-dire le transport par route, par chemin de fer ou en navigation intérieure), pour lequel les propositions de la Commission sont acceptables et, d'autre part, les transports maritimes et aériens, où les conditions proposées ne peuvent être prises en considération.

L'organisation du trafic maritime et aérien a, de par sa nature même, le caractère d'un trafic qui s'étend *au monde entier*. Etablir un règlement qui ne porterait que sur les relations entre les Etats membres serait dénué de toute valeur pour ces secteurs, étant donné que cet aspect de leur activité est minime en comparaison de leur activité totale. Ceci explique pourquoi les ententes qui existent en ce domaine, telles que les conférences maritimes ou la I.A.T.A. (International Air Transport Association), s'étendent au monde entier.

En outre, il faut y ajouter que, plus particulièrement en ce qui concerne les transport aériens, le Règlement n° 17 peut donner lieu à de sérieuses difficultés lors de sa mise en application à l'occasion de la création d'Air Union, dont il sera question ci-dessous.

Deux projets de décision du Conseil des Ministres au sujet de l'ajournement du Règlement n° 17 ont été soumis à l'avis du Comité économique et social, ainsi qu'à celui de l'Assemblée Parlementaire. Cette dernière n'a pu donner un avis avant le 1^{er} novembre 1962, de sorte que le Conseil des Ministres de son côté n'a pu prendre de décision formelle avant cette date. Une telle décision sera prise dans le courant de ce mois. L'ajournement du Règlement devra évidemment rétroagir jusqu'au 1^{er} novembre 1962.

Conclusion :

Nous nous trouvons à un tournant de la politique nationale et internationale des transports. De l'exposé qui précède résultent les principes suivants :

- a) système réglementé de concurrence sur le marché des transports;
- b) traitement égal des divers modes de transport et harmonisation de leurs conditions de départ;
- c) la coordination des investissements.

a) In verband met het eerste punt, *het gereglementeerd systeem van mededinging*, is een algemene strekking waar te nemen van een toelating tot het beroep van vervoerder hoofdzakelijk op basis van de beroepskwaliteiten enerzijds, en anderzijds een regime van prijsvorming en publikatie van de vervoer voorwaarden op basis van een soepele tarifikatie.

Indien aldus in principe een vrije toegang tot de markt verzekerd moet worden, wat tevens een waarborg inhoudt voor de vrije keuze van de gebruiker, dan is echter eveneens duidelijk dat dit doeleinde niet zonder een min of meer lange overgangperiode zal kunnen bereikt worden. Gedurende die overgangperiode zal een bepaalde kontingentering van kracht blijven, in het bijzonder voor het wegvervoer, waarbij echter geleidelijk overgegaan wordt van een formule van bilaterale vergunningen naar een meer gemeenschappelijk systeem. Aldus wordt een ruimere mededinging in het kader van de Europese markt geleidelijk verwezenlijkt.

Geleidelijkheid blijft verder ook de hoofdregel voor wat betreft de versoepeling van het systeem van beurtrol in de binnenvaart, waar met een belangrijk sociaal aspekt rekening moet gehouden worden.

b) Aangaande het tweede punt nu, nm. de gelijke behandeling en de harmonisatie van de vertrekvoorwaarden, duikt onmiddellijk het groot vraagstuk op van een billijke bijdrage van elke vervoerwijze en van elke vervoerder tot de kosten van de infrastructuur.

Harmonisatie is verder nodig inzake de verplichtingen die aan elk van de verkeersmiddelen wordt opgelegd, nm. in hoofdzaak de *verplichting tot het vervoeren* en de *tariefverplichting*. Moeilijker wordt het vraagstuk wanneer wij komen tot het probleem van de fiscale en sociale harmonisatie, probleem waaraan wij echter niet zullen kunnen ontsnappen willen wij tot een degelijk systeem van vrije concurrentie binnen het kader van een gereglementeerde markt komen.

Uiteindelijk moet een dergelijk systeem kunnen leiden tot één van de hoofddoeleinden niet alleen van de internationale, maar ook van onze eigen nationale vervoerpolitiek, nm. het verzekeren van de rendabiliteit van de vervoeronderneming, wat inhoudt het afschaffen van alle rechtstreekse of onrechtstreekse financiële steun. Hierbij mag evenwel niet uit het oog verloren worden dat zekere verplichtingen van openbare dienst voor 's lands economie onontbeerlijk zijn, wat het vraagstuk opwerpt van de compensatie van de last van deze verplichting.

c) Ten slotte stellen wij niet zonder een zekere teleurstelling vast dat zowel op internationaal als op nationaal vlak het vraagstuk van de coördinatie van de investeringen nog steeds zeer vaag omlijnd blijft en dat op dit terrein tot dusver geen maatregelen zich aftekenen die zouden toelaten een bepaalde richtlijn voor de oplossing van dit probleem te definiëren.

Hier staan wij voor een van de grote problemen van de coördinatie van de verkeerspolitiek. Een zeer bijzondere inspanning in de naaste toekomst is hier zeker vereist.

De gehele konstruktie van de verkeerspolitiek zoals die zich thans aftekent houdt in dat wij de nationale reglementering aan een kritisch onderzoek dienen te onderwerpen om na te gaan waar wij hetzij tot meer soepele, hetzij tot duidelijker afgelijnde reglementeringen inzake nationaal vervoer moeten komen.

a) En ce qui concerne le premier point, le *système réglementé de concurrence*, on peut constater une tendance générale favorable, d'une part, à l'accès à la profession de transporteur principalement sur la base des qualités professionnelles et, d'autre part, à un régime de formation des prix et de publication des conditions de transport sur la base d'une tarification souple.

Donc, si le libre accès au marché doit être assuré — ce qui constitue en même temps une garantie de libre choix pour l'usager — il est clair toutefois que ce but ne pourra être atteint sans une période de transition plus ou moins longue. Pendant cette période de transition, un certain contingentement restera en vigueur, particulièrement en ce qui concerne les transports routiers, secteur où l'on passera toutefois d'une formule de licences bilatérales à un système de valeur communautaire plus grande. Une concurrence plus large dans le cadre du Marché commun se réalisera ainsi progressivement.

C'est surtout la progressivité qui nous guidera aussi dans l'assouplissement du système du service régulier dans la navigation intérieure, où il faut tenir compte d'un aspect social important.

b) En ce qui concerne le second point, le traitement égal et l'harmonisation des conditions de départ, se pose dès l'abord le grand problème de la contribution équitable de chaque mode de transport et de chaque transporteur au coût de l'infrastructure.

Il importe également d'harmoniser les obligations imposées à chacun des moyens de transport, principalement en ce qui concerne l'*obligation de transport* et l'*obligation de tarif*. Les difficultés augmentent lorsque l'on aborde le problème de l'harmonisation fiscale et sociale; toutefois, nous ne pourrions éviter la discussion de ce problème si nous voulons réaliser un système solide de libre concurrence dans le cadre d'un marché réglementé.

Ensuite, pareil système doit permettre d'atteindre un des objectifs principaux de la politique des transports tant nationale qu'internationale : assurer la rentabilité de l'entreprise de transport, ce qui implique la suppression de tout soutien financier direct ou indirect. A cet égard, on ne peut perdre de vue que certaines obligations de service public sont indispensables à l'économie nationale, ce qui pose le problème de la compensation de la charge que constitue cette obligation.

c) Enfin, nous ne constatons pas sans une certaine déception que, tant sur le plan international que national, le problème de la coordination des investissements n'a été défini que d'une manière très imprécise et que jusqu'à présent aucune mesure ne s'indique sur ce point qui permettrait de définir une orientation déterminée pour la solution de ce problème.

Nous nous trouvons ici en présence d'un des grands problèmes de la coordination de la politique des transports. Un effort tout particulier est requis sur ce point dans le plus proche avenir.

L'ensemble de la politique des transports telle qu'elle se dessine actuellement, suppose que nous soumettions la réglementation nationale à un examen critique afin de dénombrer les points où, en matière de transport national, une réglementation, soit plus souple soit plus clairement précisée, se révèle indispensable.

III. — HET WEGVERVOER.

Na dit belangwekkend overzicht van de stand der besprekingen op het Europese vlak werden de vraagstukken van het wegvervoer onderzocht zoals ze zich voor onze vervoerders voordoen, in acht nemend dat er ook problemen met andere landen bestaan.

1. Bezoldigd vervoer van goederen langs de baan.

— in nationaal verband :

Ten opzichte van de wet van 1 augustus 1960 waarbij objectieve criteria, gesteund op de beroepsbekwaamheid, zijn ingesteld voor de aflevering van vervoermachtigingen lijkt het nuttig een overzicht te geven van de evolutie van het aantal vervoerders en voertuigen voor *bezoldigd* goederenvervoer. Hierin zijn dus niet begrepen het vervoer van vracht voor eigen rekening.

Datum	Aantal vervoerders	Aantal voertuigen
31-12-1949	5.858	9.114
31-12-1950	6.133	9.735
31-12-1951	4.893	8.286
31-12-1953	5.220	8.862
31- 7-1954	5.256	9.028
30- 6-1956	5.269	9.339
30- 9-1957	5.351	11.065
30- 6-1958	5.195	11.056
31-12-1959	5.253	11.738
17- 5-1962	6.694	16.185

Het aantal afgeleverde vervoerplaten bedraagt thans 6.762. Men heeft in nationaal verband kunnen vaststellen dat de voor het bezoldigd goederentransport toegepaste tarieven met 10 à 15 % en soms nog meer gedaald zijn sedert het van kracht worden van de wet van 1 augustus 1960, bijaldien andere elementen inmiddels de kostprijzen hebben verhoogd.

Vandaar dat in bepaalde middelen wordt vooropgezet dat op nationaal vlak een verplichte tarificatie zich vroeg of laat zal opdringen.

— in internationaal verband :

a) Benelux.

De liberalisatie van het goederenvervoer intra-Benelux die op 1 oktober 11. is ingegaan is gebonden aan een verplichte tarificatie met vork (85 % tot 115 %) en verleent tevens aan onze vervoerders de mogelijkheid 10 ton per as te laden in plaats van 8 ton vroeger.

Indien de tarieven zelf geen aanleiding geven tot gegronde kritiek, wil blijken dat veelal prijsoffertes worden gedaan of afgedwongen die onder de 85 % van het vorktarief liggen.

Dit alles illustreert voldoende de dringende noodzakelijkheid voor de Benelux-partners om te komen tot een ernstig controle-systeem met passende sancties waarbij zelfs de mede-verantwoordelijkheid van de opdrachtgever ten aanzien van de vigerende tarificatie ter sprake komt.

Deze en andere actuele problemen moeten op passende wijze worden opgelost in het raam van het Benelux-baantransport, vooraleer er ernstig sprake kan zijn van het invoeren van de tweede fase van de liberalisatie met name : het vrij vervoer naar derde landen.

III. — LE TRANSPORT ROUTIER.

Après cet intéressant aperçu de l'état d'avancement des négociations sur le plan européen on est passé à l'étude des problèmes des transports par route, tels qu'ils se présentent à nos entrepreneurs de transport, compte tenu que des problèmes se posent également avec d'autres pays.

1. Transport rémunéré de marchandises par route.

— sur le plan national :

Eu égard à la loi du 1^{er} août 1960 instaurant des critères objectifs, basés sur la compétence professionnelle, en vue de la délivrance d'autorisations de transport, il semble utile de donner un aperçu de l'évolution du nombre de transporteurs et de véhicules pour le transport rémunéré de marchandises. Le transport de marchandises pour compte propre n'entre donc pas en ligne de compte.

Dates	Nombre de transporteurs	Nombre de véhicules
31-12-1949	5.858	9.114
31-12-1950	6.133	9.735
31-12-1951	4.893	8.286
31-12-1953	5.220	8.862
31- 7-1954	5.256	9.028
30- 6-1956	5.269	9.339
30- 9-1957	5.351	11.065
30- 6-1958	5.195	11.056
31-12-1959	5.253	11.738
17- 5-1962	6.694	16.185

Le nombre de plaques de transport délivrées est actuellement de 6.762. Sur le plan national, on a pu constater que les tarifs en vigueur pour le transport rémunéré de marchandises ont baissé de 10 à 15 % ou parfois plus depuis la mise en vigueur de la loi du 1^{er} août 1960, bien que dans l'intervalle d'autres éléments aient influencé le prix de revient dans le sens de la hausse.

Certains milieux en ont conclu que la tarification obligatoire sur le plan national s'imposera tôt ou tard.

— sur le plan international :

a) Benelux.

La libéralisation des transports de marchandises à l'intérieur du Benelux, entrée en vigueur le 1^{er} octobre dernier, est liée à une tarification obligatoire ramifiée (85 % à 115 %) et permet en même temps à nos transporteurs de charger 10 tonnes par essieu au lieu de 8 tonnes antérieurement.

Si les tarifs ne donnent pas lieu à des critiques justifiées, il apparaît cependant que des offres de prix sont faites ou obtenues qui sont inférieures à 85 % du tarif ramifié.

Ceci illustre l'urgente nécessité pour les partenaires du Benelux de parvenir à un système de contrôle sérieux, assorti de sanctions adéquates entraînant même la corresponsabilité du commettant à l'égard de la tarification en vigueur.

Ces problèmes actuels et d'autres encore doivent trouver une solution adéquate dans le cadre des transports par route à l'intérieur du Benelux, avant qu'il puisse être sérieusement question de passer à la deuxième phase de libéralisation, à savoir : le transport libre vers les pays tiers.

b) *Frankrijk.*

De regelmatige bilaterale contacten die bestaan tussen de betrokken Administraties gaven concrete resultaten bijaldien de Franse Autoriteiten steeds even stug blijven voor het vervoer voor eigen rekening.

Wel deden ze toegevingen voor het transitverkeer en voor het vervoer in de zone A (8 grensdepartementen).

Onze transportmogelijkheden naar Frankrijk nemen dus regelmatig toe, wat niet wegneemt dat wij op verre na niet kunnen voldoen aan de aanvragen van de Belgische vervoerders om vergunning voor Frankrijk. Het is tevens spijtig dat wat de vrije invoer van zware olie betreft de Franse Autoriteiten het nodig hebben geoordeeld eenzijdig het akkoord van 1952 te verbreken en slechts 50 l vrije invoer toe te laten. Spijts herhaald en gemotiveerd aandringen van Belgische zijde is deze eenzijdige regeling nog niet opgeheven.

c) *Duitsland.*

Ook hier ondervinden we grote moeilijkheden wegens het nog steeds ongewijzigd contingent van 300 machtigingen. Er bestaat nochtans een mogelijkheid om dit contingent op te voeren en er werd een virtueel akkoord dienaangaande gesloten tussen de twee Ministers van Verkeerswezen.

Moeilijkheden doen zich nochtans voor op het vlak van de beide departementen van Financiën.

Ook hier zou reeds een akkoord zijn bereikt moesten de Duitse Autoriteiten niet overwegen, naar het voorbeeld van Frankrijk, een beperking op te leggen voor de vrije invoer van zware olie.

d) *Italië.*

België beschikt over 45 machtigingen.

Dit is ongetwijfeld te weinig maar de besprekingen tot uitbreiding werden totnogtoe geremd door de strakke houding van de Franse Autoriteiten inzake het transiteren door hun land.

Vermits Frankrijk nu een meer soepele houding heeft aangenomen worden nieuwe bilaterale besprekingen met Italië ingezet en mag een uitbreiding van het contingent worden verhoopt.

* * *

Tenslotte mag er nog verwezen worden naar het wetsontwerp n° 427 dat bij de Kamer van Volksvertegenwoordigers werd neergelegd door de Heren Ministers van Financiën « tot wijziging van de wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen gecoördineerd op 10 april 1951 ». Dit ontwerp werd door de Kamer gestemd op 20 december 1962.

Thans wordt een vermindering van $\frac{2}{3}$ van de jaarlijkse belasting toegestaan voor de voertuigen die minstens 7.000 kilogram wegen, aanhangwagens inbegrepen, en die hoofdzakelijk of *bijkomstig* aangewend worden tot internationaal vervoer van goederen of enigerlei voorwerpen. Deze voertuigen mogen bovendien niet meer dan 90 dagen per jaar in België gebruikt worden.

Dit maximum, dat over het algemeen slechts 45 reizen per jaar in het buitenland toelaat, brengt met zich onvermijdelijk een ingewikkelde reglementering (comptabiliteit, speciale drukwerken, controlemaatregelen) en verhindert, gelet op het bedrag van de volle belasting, een rationele exploitatie der vervoerbedrijven.

Liever dan de grens van 90 dagen uit te breiden, hetgeen slechts een halve maatregel zou betekenen, meent de Rege-

b) *France.*

Les contacts bilatéraux réguliers entre les Administrations intéressées ont abouti à des résultats concrets, bien que les autorités françaises se soient montrées toujours aussi intransigeantes en ce qui concerne le transport pour compte propre.

Il est vrai qu'elles ont fait des concessions pour le transport en transit ainsi que pour le transport dans la zone A (8 départements frontaliers).

Nos possibilités de transport vers la France augmentent dès lors régulièrement, ce qui n'empêche qu'il nous est impossible de satisfaire aux demandes de transporteurs belges sollicitant une autorisation pour la France, loin s'en faut. De même qu'il est regrettable qu'en ce qui concerne l'importation libre de fuel-oil, les autorités françaises ont cru devoir résilier unilatéralement l'accord de 1952 et n'autorisent plus la libre importation de plus de 50 litres. Malgré les demandes répétées et motivées du côté belge, ce régime unilatéral n'a pas encore été abrogé.

c) *Allemagne.*

Ici également les difficultés sont considérables en raison du maintien du contingent de 300 autorisations. Il existe cependant une possibilité d'accroître ce contingent et un accord a virtuellement été conclu à ce sujet entre les deux Ministres des Communications.

Des difficultés ont cependant surgi au niveau des deux départements des Finances.

Dans ce domaine également, un accord aurait déjà été conclu si, à l'instar de la France, les autorités allemandes n'envisageaient pas de soumettre l'importation libre de fuel-oil à des restrictions.

d) *Italie.*

La Belgique dispose de 45 autorisations.

C'est incontestablement insuffisant, les négociations en vue d'augmenter leur nombre ayant été freinées jusqu'à ce jour par l'attitude intransigente des autorités françaises en ce qui concerne le transit par la France.

Comme la France a maintenant adopté une attitude plus souple, de nouvelles négociations bilatérales seront entamées avec l'Italie et une augmentation du contingent peut, dès lors, être envisagée.

* * *

Enfin, il y a lieu de signaler le projet de loi n° 427, déposé à la Chambre des Représentants par les Ministres des Finances, projet « modifiant les lois relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, coordonnées le 10 avril 1951 ». Ce projet a été adopté par la Chambre, le 20 décembre 1962.

Actuellement, une réduction des $\frac{2}{3}$ de la taxe annuelle est accordée pour les véhicules qui pèsent au moins 7.000 kilogrammes, remorques comprises, et qui sont affectés *exclusivement* ou *spécialement* à des transports internationaux de marchandises ou d'objets quelconques. De plus, ces véhicules ne peuvent être utilisés, en Belgique, plus de 90 jours par an.

Ce maximum, qui ne permet, en général, que 45 voyages à l'étranger par an, comporte nécessairement une réglementation fastidieuse (comptabilité et imprimés spéciaux, mesures de contrôle), et interdit, eu égard au montant de la taxe pleine, une exploitation rationnelle des entreprises de transport.

Plutôt que de reculer la limite de 90 jours, ce qui ne serait qu'une demi-mesure, le Gouvernement pense qu'il

ring dat het beter is ze af te schaffen, wat trouwens aan de wensen van de belanghebbenden beantwoordt.

Als compensatie wordt het bedrag der vermindering herleid tot 60 %.

Zoals in de huidige wetgeving blijft de herleide belasting ondeelbaar en kan zij niet het voorwerp uitmaken van een teruggave.

Dit wetsontwerp zal in gevoelige mate bijdragen tot de harmonisering van de kostprijs en alzo de concurrentiële mogelijkheden van ons baantransportapparaat verstevigen.

2. Bezoldigd personenverkeer.

1) Voor het bezoldigd personenvervoer zijn de inspanningen van het departement gericht op :

— de verdere sanering der openbare autobusdiensten op basis van een bezoldiging gebaseerd op de *voorop vastgestelde kostprijs*;

— de opvoering van de productiviteit der openbare diensten door fusie van ondernemingen en andere maatregelen, ondermeer op het stuk van overschakeling van deficitaire spoorlijnen naar autobusdiensten;

— het oprichten van schuilhuisjes volgens een financieel systeem dat de kosten verdeelt tussen uitbaters (25 %), gemeenten (25 %) en Staat (50 %);

— het inleggen van nieuwe bijzondere autobusdiensten naar diverse werven, markten of fabrieken welke niet degelijk kunnen bediend worden door diensten voor openbaar vervoer;

— het uitwerken van een nationale en internationale reglementering inzake de werkuren der autobus-, autocar- en kamionbestuurders.

Tot nadere precisering : einde december 1961 bestonden er :

— 593 openbare autobusdiensten — samen 18.118 km.

— 2.248 speciale autobusdiensten — samen 72.075 km.

— 2.278 autocars dienstig voor het toerisme.

2) Op internationaal vlak mag het volgende worden aangestipt.

In *Benelux-verband* wordt gestreefd naar :

— harmonisatie der wettelijke bestaande beschikkingen inzake baanvervoer van reizigers, wat de herziening der wet van 30 december 1946 inhoudt;

— gemeenschappelijke uitvoerings- en controlemaatregelen voor het ongeregeld personenvervoer vrijgegeven op 1 januari 1961 tussen de drie Beneluxlanden.

Het departement volgt de toepassing van deze beschikkingen van zeer nabij en zal er de nodige conclusies uit trekken;

— een regime voor regelmatige reizigersdiensten tussen de grondgebieden van twee landen der Benelux Economische Unie.

In het kader van de *Gemeenschappelijke Markt* werden nog geen positieve beslissingen genomen inzake liberalisatie, bijaldien de aan gang zijnde besprekingen daarop gericht zijn.

3) Voor de autocarsector werden, omwille van eenvoudigheid met het goederenvervoer, de toegangsvoorwaarden versoepeld en werd de stageperiode van 5 jaar tot

vaut mieux la supprimer pour répondre au vœu raisonnable des assujettis.

En compensation, le taux de la réduction est ramené à 60 %.

Comme sous l'empire de la législation actuelle, la taxe réduite est indivisible et ne peut faire l'objet d'aucun remboursement.

Ce projet de loi contribuera, pour une large part, à l'harmonisation du prix de revient et permettra, de ce fait, de consolider la position concurrentielle de nos transports par route.

2. Transport rémunéré de personnes.

1) Pour le transport rémunéré de personnes, les efforts du département tendent à :

— l'assainissement progressif des services d'autobus publics sur la base d'une rémunération basée sur le *prix de revient fixé à l'avance*;

— l'augmentation de la productivité des services publics par la fusion des entreprises et d'autres mesures, notamment dans le domaine du remplacement de lignes de chemin de fer déficitaires par des services d'autobus;

— la construction d'aubettes selon un régime financier qui partage les frais entre les exploitants (25 %), les communes (25 %) et l'Etat (50 %);

— la création de nouveaux services d'autobus spéciaux vers divers chantiers, marchés ou usines qui ne peuvent être desservis convenablement par des services de transport publics;

— l'élaboration d'une réglementation nationale et internationale concernant les heures de travail des conducteurs d'autobus, d'autocar et de camion.

A titre d'information : fin décembre 1961, il y avait :

— 593 services d'autobus publics — sur 18.118 kilomètres.

— 2.248 services d'autobus spéciaux — sur 72.075 kilomètres.

— 2.278 autocars de tourisme.

2) Dans le domaine international, on peut signaler ce qui suit.

Dans le *Benelux* on tend à :

— l'harmonisation des dispositions légales en vigueur concernant le transport par route de personnes, ce qui implique la révision de la loi du 30 décembre 1946;

— des mesures d'exécution et de contrôle communes pour le transport irrégulier de personnes, qui a été libéré le 1^{er} janvier 1961 entre les trois pays du Benelux.

Le département suit de très près l'application de ces dispositions et en tirera les conclusions qui s'imposent.

— un régime de services de voyageurs réguliers entre les territoires de deux pays de l'Union économique Benelux.

Dans le cadre du *Marché Commun* on n'a pas encore pris des décisions positives en ce qui concerne la libéralisation, étant donné les pourparlers en cours.

3) Pour le secteur des autocars, les conditions d'admission ont été assouplies à cause de l'uniformité avec le transport de marchandises et la période de stage a été

3 jaar teruggebracht. Van het 3^e tot het 9^e jaar kan de autocarist die een regelmatige activiteit ontwikkelt, een normale uitbreiding aan zijn bedrijf geven om daarna tot algehele vrijheid te komen.

Deze criteria zouden nochtans na verloop van tijd kunnen vervangen worden door een soort vestigingwet gebaseerd op de beroepsbekwaamheid.

Het departement onderzoekt deze mogelijkheid, zowel voor het personen- als voor het goederenvervoer, steeds in overleg met de beroepsfederaties.

4) Om de veiligheid van het vervoer van bouwvakarbeiders te verhogen en hun beter comfort te bieden, heeft de Minister van Verkeerswezen beslist na een overgangperiode van 1 jaar, alle vervoer van arbeiders per camion te verbieden over lange afstand (meer dan 15 km).

Voor vervoer over kortere afstand (tot 15 km) zal de kamion enkel mogen gebruikt worden indien hij aan bepaalde vereisten, zoals opgevolde zitbanken, verluchting, enz... beantwoordt.

5) *Wat de wet op het bezoldigd en onbezoldigd leerlingenvervoer betreft* kan worden gezegd dat grosso modo 1.000 dossiers door de opgerichte adviserende commissie moesten worden onderzocht.

De besprekingen in de genoemde commissie verlopen in de beste verstandhouding en in versneld tempo, zodat mag worden verwacht dat einde van dit jaar praktisch alle gevallen op passende wijze zullen opgelost zijn.

Binnen het raam van de wet van 26 april 1962 zijn er dus geen bepaalde problemen gesteld, zijnde dat deze wet het leerlingenvervoer niet heeft geregeld in al zijn aspecten.

3. Stedelijk Gemeenschappelijk Vervoer.

In uitvoering van de wet van 22 februari 1961 werd tot dusver overgegaan tot de oprichting van Maatschappijen voor Gemeenschappelijk vervoer « met gemengd beheer » te Gent, Charleroi, Verviers en Luik.

Brussel kent reeds dit regime sedert 1953.

Indien er te Luik nog twee maatschappijen bestaan werd er nochtans een timing vastgesteld om tot fusie te komen vóór 31 december 1967 en in dat opzicht werden reeds initiatieven genomen op het stuk der abonnementen en aansluitingsticketten.

Wat Antwerpen betreft zal, na moeizame besprekingen, de nieuwe maatschappij op 1 januari 1963 kunnen starten.

De in het kader van de wet van 22 februari 1961 voorziene *contactcomité's* zijn eveneens opgericht wat de reeds bestaande maatschappijen betreft.

Het voornaamste opzet is wel tot een meer rationele benutting te komen, in elk van de betrokken agglomeraties, van de diverse diensten N. M. B. S. - N. M. V. B. en stedelijk vervoer. Rationele benutting impliceert ondermeer het uitschakelen van het « laadverbod » en het zogenaamd « vervoer met gesloten deuren » waarin de openbare opinie vaak — en terecht — willekeurige maatregelen ziet ten opzichte van de optimale vervoermogelijkheden in het belang van de reizigers.

Bij koninklijk besluit van 29 januari 1962 werden ook de eerste regionale consultatieve organen opgericht ter bestudering van de verbetering en de aanpassing der gemeenschappelijke vervoermiddelen in de grote agglomeraties.

De adviezen van deze organen zullen worden overgemaakt aan het Coördinatiecomité, belast met de studie op het algemeen plan van de organisatie van het gemeenschappelijk vervoer zowel op structureel, als op technisch en economisch plan.

ramenée de 5 années à 3. De la 3^e à la 9^e année, l'exploiteur d'une entreprise d'autocars, qui exerce une activité régulière, peut donner une extension normale à son entreprise pour aboutir ensuite à une liberté totale.

Ces critères pourraient cependant être remplacés après un certain temps par une sorte de loi d'établissement, basée sur l'aptitude professionnelle.

Le département examine cette possibilité, tant pour le transport de personnes que pour celui des marchandises et ce toujours d'accord avec les fédérations professionnelles.

4) Afin d'augmenter la sécurité du transport des ouvriers du bâtiment et de leur donner un meilleur confort, le Ministre des Communications a décidé d'interdire, après une période transitoire d'une année, tout transport d'ouvriers par camion sur une grande distance (plus de 15 km).

Pour le transport sur une petite distance (jusqu'à 15 km), le camion ne pourra être utilisé que s'il répond à certaines conditions tels que sièges rembourrés, aération, etc...

5) *En ce qui concerne la loi sur le transport rémunéré et non-rémunéré des élèves*, on peut dire que grosso modo 1.000 dossiers devaient être examinés par la commission consultative qui a été créée.

Les pourparlers au sein de ladite commission se déroulent dans la meilleure entente et à un rythme accéléré, de sorte qu'il est à prévoir que, à la fin de cette année, pratiquement tous les cas seront résolus de façon satisfaisante.

Dans le cadre de la loi du 26 avril 1962, il ne se pose donc pas de problèmes, quoique cette loi n'ait pas réglé le transport des élèves sous tous ses aspects.

3. Transports en commun urbains.

En application de la loi du 22 février 1961, il a, jusqu'à ce jour, été procédé à la création à Gand, Charleroi, Verviers et Liège, de sociétés de transports en commun « à gestion mixte ».

Bruxelles connaît ce régime déjà depuis 1953.

S'il est vrai qu'il existe encore deux sociétés à Liège, on a cependant déjà arrêté un « timing » en vue d'aboutir à une fusion avant le 31 décembre 1967 et des initiatives ont déjà été prises à ce sujet en ce qui concerne les abonnements ainsi que les tickets de correspondance.

Quant à Anvers, après des négociations difficiles, la société nouvelle pourra démarrer le 1^{er} janvier 1963.

Les « *comités de contact* », prévus dans le cadre de la loi du 22 février 1961, ont également été créés, du moins en ce qui concerne les sociétés déjà existantes.

L'objectif principal est de réaliser une utilisation plus rationnelle des divers services S.N.C.B.-S.N.C.V. et transports urbains dans chacune des agglomérations en question. L'utilisation rationnelle implique notamment l'élimination de « l'interdiction de prise en charge » ainsi que du transport, dit « à portes closes », mesures dans lesquelles l'opinion publique voyait souvent — à juste titre — des mesures arbitraires, opposées à une utilisation meilleure des transports dans l'intérêt des voyageurs.

L'arrêté royal du 29 janvier 1962 a donc créé les premiers organismes consultatifs régionaux en vue d'étudier l'amélioration et l'adaptation des moyens de transport dans les grandes agglomérations.

Les avis de ces organismes seront transmis au Comité de coordination, chargé d'étudier le plan général d'organisation des transports en commun, tant sur le plan structurel que sur le plan technique et économique.

Vóór het einde van dit jaar zal een gezamenlijk rapport betreffende de agglomeraties Brussel, Antwerpen en Luik worden voorgelegd. Er mag verwacht worden dat daaruit de eerste concrete ontwerpen die dringend moeten aangepakt, zullen kunnen worden afgeleid.

De openbare vervoermiddelen in onze grote agglomeraties moeten inderdaad, in gans de mate van het mogelijke, voorrang verwerven op het steeds drukker wordend privé-verkeer om alzo aan de grote massa reizigers betere voorwaarden niet alleen van comfort en veiligheid maar ook van snelheid te verzekeren.

4. Wegverkeer en wegveiligheid.

Het vraagstuk van het wegverkeer en van de wegveiligheid heeft sedert verschillende jaren werkelijk angstwekkende verhoudingen aangenomen.

Het is inderdaad zó dat ons automobielpark gestadig toeneemt, dat er steeds een groter verbruik van gemaakt wordt ingevolge allerlei omstandigheden meer bijzonder de vrijetijdsbesteding en de toeneming van het internationaal verkeer. Kortom, alles draagt ertoe bij dat ons wegnnet een buitengewone verkeersdrukke moet verwerken.

Ons automobielpark bereikte in 1960 een miljoen voertuigen; juist geteld 964.500 (personenwagens, camions, autobussen en autocars), waarbij dan nog 230.000 moto's en meer dan 400.000 bromfietsen dienen gevoegd. Van 1959 tot 1960 werd een spectaculaire aangroei van 870.480 tot 964.500 geregistreerd. In 1947 telde men slechts 241.500 eenheden en niets laat toe te veronderstellen dat wij vooralsnog tot verzadiging zijn gekomen.

In België is het aantal auto-ongevallen van 1960 tot 1961 van 175.363 tot 187.236 gestegen, dat van de ongevallen met dodelijke afloop van 1.029 tot 1.079, van de ernstig gekwetsten van 47.334 tot 69.422. In vergelijking met 1953 bereikte het aantal doden en gekwetsten in 1961 het coëfficiënt 220. Van jaar tot jaar wordt een verdere stijging geboekt. Niets kan beter de ernst van de toestand aantonen, vooral als wij daarbij bedenken dat de opgegeven cijfers deze van de Rijkswacht zijn. De gevallen welke behandeld werden door de stedelijke politiekorpsen evenals de sterfgevallen die slechts later ingetreden zijn moeten aan de voormelde cijfers toegevoegd worden. Daarom ook zijn de inspanningen van de Minister gericht op een algemeen beleid waarbij rekening gehouden wordt met alle factoren die van aard kunnen zijn het wegverkeer en de veiligheid gunstig te beïnvloeden: reglementering, signalisatie, verkeer in de steden, lawaai en rook, preventieve maatregelen tegen ongevallen.

a) De reglementering.

Zeër binnenkort zal ons verkeersreglement worden herzien overeenkomstig de beslissingen getroffen door de Commissie die, in de schoot van de Europese Conferentie van de Ministers van Vervoer, belast is met de eenmaking van de verkeersreglementen. Deze commissie werd door onze Minister van Verkeerswezen voorgezeten en heeft in een minimum van tijd zeer nuttig werk verricht.

Moet het nog gezegd worden hoe noodzakelijk de eenmaking van de verkeersreglementen is, nu het internationaal verkeer meer en meer toeneemt? Er dient trouwens op gewezen dat de wijzigingen die er voor onze wegcode uit voortvloeien ontegensprekelijke verbeteringen inhouden. Met voldoening mogen we ten andere vaststellen dat onze wegcode in feite tamelijk volledig is en dat hij uiteindelijk slechts op een klein aantal punten zal dienen gewijzigd. Hieruit moge blijken hoe efficiënt het werk is dat door onze nationale dienst van het wegverkeer werd gepresteerd.

Un rapport commun relatif aux agglomérations bruxelloise, anversoise et liégeoise sera présenté avant la fin de la présente année. Il est permis d'espérer qu'au départ de ceux-ci, il sera possible de déduire quels sont les premiers projets concrets qu'il convient d'aborder d'urgence.

Les moyens de transport publics de nos grandes agglomérations doivent, en effet, dans toute la mesure du possible, obtenir la priorité sur la circulation privée s'intensifiant sans cesse en vue d'assurer à la grande masse des voyageurs des conditions meilleures non seulement de confort et de sécurité, mais aussi de rapidité.

4. Circulation et sécurité routières.

Le problème de la circulation et de la sécurité routières a pris, depuis plusieurs années, des proportions vraiment angoissantes.

En effet, notre parc automobile augmente continuellement; on en fait toujours un plus grand usage suite à plusieurs circonstances, plus spécialement les loisirs et l'augmentation du trafic international. Bref, tout contribue à ce que notre réseau routier connaisse un trafic extraordinaire.

Notre parc automobile s'élevait en 1960 à un million de voitures; plus exactement 964.500 (automobiles, camions, autobus et autocars), auxquels il faut ajouter 230.000 motos et plus de 400.000 vélos-moteurs. De 1959 à 1960, on a enregistré un accroissement spectaculaire de 870.480 à 964.500. En 1947, on ne comptait que 241.500 unités et rien ne permet de supposer que nous avons déjà atteint le point de saturation.

En Belgique, le nombre d'accidents d'automobile a augmenté de 1960 à 1961 de 175.363 à 187.236, celui des accidents mortels de 1.029 à 1.079, celui des blessés légers de 47.334 à 69.422. Comparativement à 1953, le nombre de morts et de blessés a atteint, en 1960, le coefficient 220. D'année en année, on note une nouvelle augmentation. Rien ne peut mieux démontrer la gravité de la situation, surtout lorsqu'on considère que les chiffres cités sont ceux de la Gendarmerie. Les cas qui sont examinés par les polices locales ainsi que les décès, survenus ensuite, doivent encore être ajoutés à ces chiffres. C'est pour cette raison que les efforts du Ministre sont orientés vers une politique générale qui tient compte de tous les facteurs qui sont de nature à influencer favorablement la circulation et la sécurité routières: réglementation, signalisation, circulation dans les villes, bruit et fumée, mesures préventives contre les accidents.

a) Réglementation.

Prochainement notre Code de la route sera revu, conformément aux décisions de la Commission qui, au sein de la Conférence Européenne des Ministres des Communications, est chargée de l'unification des règlements de la circulation. Cette commission a été présidée par notre Ministre des Communications et a fait du travail très utile en un minimum de temps.

Faut-il répéter que l'unification des règlements de la circulation est chose urgente, maintenant que le trafic international augmente de plus en plus? Il faut d'ailleurs attirer l'attention sur le fait que les modifications, qui en résultent pour notre code de la route, contiennent des améliorations incontestables. Nous pouvons d'ailleurs constater avec satisfaction que notre code de la route est en fait assez complet et que finalement il ne devra être modifié que sur un petit nombre de points. Nous pouvons en déduire combien le travail, qui a été fourni par notre office national de la circulation routière, est efficient.

De punten die voor aanpassing in aanmerking komen hebben betrekking op de voetgangers en hun bescherming, het verkeer van de voertuigen in evenwijdige files, het inhalen en de wijze waarop dit moet worden gesignaleerd.

Zijn er eveneens bij betrokken : de beschikkingen betreffende het stilstaan en het stationeren en, tenslotte, de snelheidsbeperkingen in de agglomeraties, met dien verstande dat zij tevens duidelijk moeten worden afgebakend en gesignaleerd. Het is namelijk het inzicht van de Minister de snelheidsbeperkingen tijdens de week-ends af te schaffen maar de snelheidsbeperking van 60 km/uur in de agglomeraties definitief in te voeren. Maar daartoe blijkt het nodig het begrip agglomeratie precies te definiëren en een speciale signalatie te ontwerpen teneinde de bestuurders duidelijk te maken wanneer zij een agglomeratie in- of uitrijden.

Het is bijgevolg noodzakelijk zo vlug mogelijk de wet van 1899 op de politie van het wegverkeer te herzien. De studie van dit probleem is reeds aangevat en, samen met de Minister van Openbare Werken, wordt geijverd om terzake een zo doeltreffend mogelijke coördinatie inzake signalisatie te verwezenlijken.

België heeft een zeer actieve rol gespeeld in de Commissie van de Europese Conferentie van de Ministers van Vervoer. Het ware jammer moest ons land minder actief zijn waar het op verwezenlijkingen aankomt. Daarom ook heeft de Minister het inzicht de nieuwe verkeersreglementering zo vlug mogelijk bekend te maken.

Evenzeer zou de Minister zeer spoedig een beslissing tot stand willen zien komen in verband met de verlaging van het alcoholgehalte in het bloed en met het verplicht dragen van een helm door de motocyclisten.

b) *Rookuitlaat en lawaai.*

Even dringend dienen terzake afdoende maatregelen getroffen om de misbruiken tegen te gaan.

Het lijkt wel wenselijk dat ook hier een akkoord op Europese plan tot stand zou komen. Anderzijds mag daarin geen voorwendsel gevonden worden om in ons land de maatregelen die de wegveiligheid en de openbare gezondheid aanbelangen, op de lange baan te schuiven.

Daarom dient artikel 86 van de wegcode onverwijld aangepast en vervuldigd door officiële normen die doeltreffende — maar geen willekeurige — beteugeling zou mogelijk maken.

c) *Verkeers- en parkeermoeilijkheden.*

De aandacht gaat eveneens naar het vraagstuk van de verkeersmoeilijkheden in de steden en meer bepaald naar dat van de parkeerruimten.

Meer bepaald in verband met het parkeerprobleem, heeft de Minister de mening vooropgesteld dat het niet wenselijk is de lasten die de automobilisten nu reeds dragen, nog te verzwaren. Hij drukt de hoop uit dat het mogelijk zal zijn, binnen afzienbare tijd, een oplossing te vinden uitgaande van de reglementering die onder de benaming « blauwe zones » in het buitenland reeds ingang heeft gevonden.

In samenhang daarmee heeft de Minister Commissies opgericht die belast zijn met de studie van de verbetering van het gemeenschappelijk stedelijk vervoer.

Dit jaar nog, zal een eerste verslag worden neergelegd zodat het mogelijk zal zijn concrete maatregelen in overweging te nemen.

d) *Het bestrijden van de verkeersongevallen.*

In verstandhouding met de Minister van Justitie wordt thans het wetsontwerp voorbereid, houdende invoering van rijbewijs. Het rijbewijs, evenmin als andere maatregelen af-

Les points qui sont susceptibles d'être adaptés concernent les piétons et leur protection, la circulation des véhicules en files parallèles, le dépassement et la manière de l'annoncer.

Ajoutons-y les dispositions relatives à l'arrêt et au stationnement et, enfin, les limitations de la vitesse dans les agglomérations sous réserve qu'elles soient délimitées clairement et annoncées par des signaux. Le Ministre a l'intention de supprimer les limitations de la vitesse pendant le week-end et d'adopter définitivement la limitation à 60 km/h de la vitesse dans les agglomérations. Mais, à cet effet, il est nécessaire de préciser la notion d'agglomération et de préparer une signalisation spéciale afin d'annoncer clairement aux conducteurs qu'ils entrent dans une agglomération ou qu'ils la quittent.

En conséquence, il est nécessaire de revoir le plus vite possible la loi de 1899 sur la police du roulage. L'étude de ce problème a déjà été entreprise et, en collaboration avec le ministre des Travaux publics, la réalisation d'une coordination aussi efficace que possible en matière de signalisation est activement poursuivie.

Le rôle joué par la Belgique à la Commission de la Conférence européenne des Ministres des Transports a été très actif. Il serait regrettable que notre pays soit moins entreprenant sur le plan des réalisations. C'est pourquoi le Ministre a l'intention de publier le plus vite possible le nouveau règlement du roulage et de la circulation.

De même, le Ministre aimerait prendre rapidement une décision concernant l'abaissement de la teneur d'alcool dans le sang et l'obligation pour les motocyclistes de porter un casque.

b) *Echappement de fumée et bruit.*

Des mesures efficaces s'imposent d'urgence en la matière pour combattre les abus.

Il semble souhaitable que sur ce point également un accord se fasse à l'échelle européenne. En outre, il n'est pas permis d'y voir un prétexte permettant de retarder indéfiniment dans notre pays les mesures réclamées par la sécurité routière et la santé publique.

C'est pourquoi il convient d'adapter sans délai l'article 85 du code de la route et de le compléter par des normes officielles permettant une répression efficace mais aucunement arbitraire.

c) *Difficultés de circulation et de parking.*

Le problème des difficultés de la circulation dans les villes et, plus particulièrement, celui des espaces réservés au stationnement exigent toute notre attention.

En ce qui concerne ce dernier problème, le Ministre estime qu'il n'est pas souhaitable d'aggraver encore les charges que supportent déjà les automobilistes. Il exprime l'espoir qu'il sera possible de trouver, à bref délai, une solution basée sur la réglementation instaurée à l'étranger sous l'appellation de « zone bleue ».

A ce propos, le Ministre a institué des Commissions chargées de l'étude de l'amélioration des transports en commun urbains.

Un premier rapport sera déposé cette année encore, de sorte qu'il sera possible d'envisager des mesures concrètes.

d) *Lutte contre les accidents de roulage.*

En collaboration avec le Ministre de la Justice, le projet de loi instaurant le permis de conduire est actuellement en préparation. Pas plus que les autres mesures prises sépa-

zonderlijk genomen, zal geen afdoend heilmiddel zijn op zichzelf. Maar het is nochtans een element dat door zijn psychologische waarde stellig kan bijdragen tot de verkeersveiligheid.

De verhouding van de menselijke falingen bij de verkeersongevallen worden op meer dan 90 % geschat. Men mag hopen dat de invoering van het verplicht rijbewijs zal bijdragen tot de uitschakeling van oorzaken die aan de basis van die falingen liggen. Denk hierbij aan de onvoldoende kennis van de wegcode en aan bepaalde aspecten van fysieke of technische ongeschiktheid.

Verder zal ook het risico van tijdelijke of definitieve intrekking van het rijbewijs tot grote voorzichtigheid aanmanen.

e) *Informatie en propaganda.*

Het blijft niettemin waar dat een zeer groot aantal — waarschijnlijk zelfs het grootste — der menselijke falingen hun oorzaak vinden in psychologische of gevoelsgedragingen waarop de reglementering en zelfs de dreiging met sancties weinig of geen vat hebben.

Bepaalde bestuurders blijven onverschillig tegenover het aantal en de ernst van de verkeersongevallen en worden daardoor ook niet tot grotere voorzichtigheid aangespoord.

Vandaar de noodzakelijkheid van informatie en propaganda die én tot de geest én tot het hart spreekt, die opvoedt door overtuiging, om, zowel de bestuurder als de voetganger, een voorzichtigheidsreflex bij te brengen in plaats van de stoutmoedigheid die thans al te vaak overheerst.

De Minister is vast besloten een grondige actie te voeren om deze moderne plaag enigszins in te dijken en zal daarvoor moderne middelen en methodes aanwenden.

f) Aan de Minister van Nationale Opvoeding en Cultuur werd voorgesteld reeds in het lager onderwijs een cursus over wegveiligheid in het leerplan te voorzien.

Bespreking.

1) Door meerdere leden wordt de aandacht gevestigd op de overrompeling van onze steden door het autoverkeer, de drukte van de straten, de verkeersopstoppen, de moeilijkheden voor het parkeren, de moeilijkheden voor het gemeenschappelijk vervoer en eveneens voor de voetgangers. Vooral de situatie in Brussel wordt daarbij in het licht gesteld.

De Minister is van oordeel dat meer en meer moet gezocht worden om het individueel verkeer meer op te vangen aan de stadsrand, dat verder moet gezorgd worden voor meer parkeer ruimte, en voor winkelstraten is het initiatief om alle rijverkeer te verbieden in meerdere landen met groot succes beproefd. Voor Brussel werd lang gedacht aan een metro. Maar dit blijkt moeilijk te verwezenlijken. Een semi-ondergronds verkeer wordt vooropgesteld. Een programma werd in die zin opgesteld en in het Ministerieel Comité werd een eerste krediet van 40 miljoen vooropgezet.

2) De aandacht wordt ook gevestigd op de veelvuldigheid van signalisatie. De eerste vereiste zou moeten zijn dat de signalisatie eenvormig zou moeten zijn en eenvoudig. De signalen moeten dienen om het wegverkeer beter te regelen en te beveiligen. Het overdreven gebruik van signalen en van soms onbegrijpelijke signalen is een hinderpaal voor een goede verkeersregeling.

rément, le permis de conduire n'est, en lui-même, un remède efficace. Il n'en constitue pas moins un élément qui par sa valeur psychologique peut contribuer à la sécurité de la circulation.

La part des défaillances humaines dans les accidents de la circulation est estimée à plus de 90 %. On peut espérer que l'instauration du permis de conduire obligatoire contribuera à l'élimination de causes qui sont à la base de ces défaillances. Signalons la connaissance insuffisante du code de la route et certains aspects d'incapacité physique ou technique!

En outre, la possibilité de retrait temporaire ou définitif du permis de conduire incitera les conducteurs à faire preuve de plus de prudence.

e) *Information et propaganda.*

Il n'en reste pas moins qu'un très grand nombre — vraisemblablement le plus grand nombre — des défaillances humaines trouvent leur origine dans des comportements psychologiques ou sentimentaux, sur lesquels la réglementation ou même la menace de sanctions n'ont que peu ou pas de prise.

Certains conducteurs restent indifférents devant le nombre et la gravité des accidents de la circulation, ce qui ne les incite pas à faire preuve d'une plus grande prudence.

D'où la nécessité d'information et de propaganda s'adressant aussi bien à l'esprit qu'au cœur, afin de donner au conducteur comme au piéton un réflexe de prudence qui remplacera la témérité qui est trop souvent de règle actuellement.

Le Ministre est décidé à mener une action soutenue afin d'endiguer quelque peu cette plaie moderne; il emploiera pour ce faire des méthodes et des moyens modernes.

f) Il a été proposé au Ministre de l'Education nationale et de la Culture de prévoir déjà au programme de l'enseignement primaire un cours de sécurité routière.

Discussion.

1) Plusieurs membres ont attiré l'attention sur l'envasement de nos villes par la circulation automobile, sur l'intensité du trafic, sur les embouteillages, sur les difficultés de stationnement ainsi que sur les inconvénients pour les transports en commun et également pour les piétons. On a surtout mis en lumière la sclérose de la circulation à Bruxelles.

Le Ministre estime qu'il faut de plus en plus résorber la circulation individuelle à la périphérie urbaine, qu'il y a lieu de veiller à ce qu'il y ait des parkings d'une plus grande capacité et il constate que certains pays ont pris l'initiative d'interdire toute circulation dans les artères commerciales. On a longtemps envisagé la construction d'un métro à Bruxelles, mais ceci est difficilement réalisable. On a préconisé une circulation semi-souterraine. Un programme a été établi en ce sens et un premier crédit de 40 millions a été proposé au sein du Comité ministériel.

2) L'attention a également été attirée sur la diversité de la signalisation. La première condition devrait être que la signalisation soit uniforme et simple. Les signaux sont destinés à mieux régler la circulation routière et à la rendre plus sûre. L'usage exagéré de la signalisation et de signaux parfois incompréhensibles constitue une entrave à la bonne organisation de la circulation.

De Minister treedt die zienswijze volledig bij. Maar de gemeentelijke autonomie speelt hier echter een grote rol. Maar ook op het internationaal vlak moeten wij nog groter eenvormigheid van verkeerstekens bereiken. Op dat terrein worden regelmatig stappen in de goede richting gezet. Waarom zouden wij dan geen stappen vooruit zetten in eigen land? De wet van 1899 moet hervormd worden zodat de verkeerswegen aan de gemeentelijke autonomie onttrokken worden en een eenvormige signalisatie kan aangebracht worden.

Het invoeren van « blauwe zones » zou een merkelijke versnelling van het verkeer mogelijk maken. Het zou bovendien volgens de verklaringen van een lid, welke hierbij steunt op onderzoeken welke kortgeleden gehouden werden, 13.000 voertuigen van de straten doen verdwijnen.

3) Een lid zou willen aandringen opdat er een betere coördinatie zou bestaan tussen de diensten N. M. V. B. en N. M. B. S. Deze twee Maatschappijen betwisten mekaar al te dikwijls de cliënteel. Zo gebeurt het dat men het op- of afstappen van reizigers verbiedt op zekere stopplaatsen of zelfs op zekere lijnen.

Er zou meer wederzijds begrip moeten bestaan bij de twee Maatschappijen.

Antwoord : Het departement streeft er naar, in gans de mate van het mogelijke, het stopverbod, waarvan het lid gewag maakt, te vermijden.

Het is nochtans van belang te onderstrepen dat het stopverbod dat bestaat op zekere lijnen niet noodzakelijk voortvloeit uit de tweestrijd der uitbatende Maatschappijen. Het kan bestaan op grond van technische noodwendigheden eigen aan de exploitatie der diensten en opgelegd in het belang zelf van de reizigers om een betere verdeling van deze laatsten te bekomen en, kortweg, een versnelling der diensten mogelijk te maken.

Er bestaan verder diensten die nauwelijks leefbaar of zelfs deficitair zijn, maar waarvan het behoud zich opdringt in het belang van de bevolking.

Het is dus aangewezen die trafiek te beschermen. In gans de mate van het mogelijke tracht het departement in deze gevallen een oplossing te vinden bij wijze van compensatie tussen de twee nationale Maatschappijen, wat nochtans niet altijd mogelijk is.

4) De N. M. B. S. sluit de exploitatiecontracten af voor haar substitutiediensten met privé autobusuitbaters.

Voorzien die contracten eveneens de door de exploitant te nemen maatregelen bij ijsgang?

Antwoord : De weggebruiker, hij weze autobusuithater of particulier, heeft geen enkele verplichting inzake het behoud der banen in bruikbare toestand bij ijsgang of sneeuwval. Deze zorg valt ten laste van de openbare besturen, eigenaars der wegenis.

Niettemin stelt men vast dat het merendeel der uitbaters uit eigen initiatief en in hun eigen belang lofwaardige initiatieven nemen, namelijk door het strooien van as of van zand, maar ze zijn er geenszins toe gehouden.

5) Over het algemeen wordt vastgesteld dat op de spitsuren de substitutie autobusdiensten niet voldoende zitplaatsen aanbieden.

Er zou een inspanning moeten worden gedaan om het aantal zitplaatsen te verhogen.

Antwoord : Het tekort aan zitplaatsen op de spitsuren bestaat niet alleen bij de autobusdiensten. Dezelfde toe-

Le Ministre se rallie entièrement à ce point de vue, mais l'autonomie communale a toutefois un rôle important en ce domaine. Sur le plan international également nous devons nous efforcer de réaliser une plus grande uniformité en matière de signalisation. Régulièrement il y a des progrès dans la bonne direction. Pourquoi dès lors n'en ferions-nous pas dans notre propre pays? Il faut réviser la loi de 1899 de façon à ce que les voies de circulation soient soustraites à l'autonomie communale et qu'il devienne possible d'y placer une signalisation uniforme.

L'instauration de zones bleues permettrait une notable accélération de la circulation. D'après les déclarations d'un membre, fondant celles-ci sur des enquêtes effectuées récemment, elle ferait disparaître des rues 13.000 véhicules.

3) Un membre voudrait insister pour qu'il y ait une meilleure coordination entre la S. N. C. B. et la S. N. C. V. Ces deux Sociétés se disputent trop souvent la clientèle. C'est ainsi qu'on en arrive à interdire l'embarquement ou le débarquement de voyageurs à certains points d'arrêt ou sur certains itinéraires.

Il faudrait plus de compréhension mutuelle de la part des deux sociétés.

Réponse : Le département s'efforce d'éviter dans toute la mesure du possible les prohibitions de trafic auxquelles le membre fait allusion.

Il importe cependant de remarquer qu'il existe des prohibitions de trafic résultant non pas de la pluralité des sociétés exploitantes, mais bien des nécessités techniques propres à l'exploitation des services et imposées dans l'intérêt même des voyageurs afin d'obtenir une meilleure répartition de ceux-ci et, partant, une accélération des services.

Il existe d'autre part des services à la limite de la viabilité, ou même déficitaires, dont le maintien s'impose dans l'intérêt des populations desservies. Il y a lieu dès lors de préserver leur trafic.

Dans toute la mesure du possible le département s'efforce en pareils cas de rechercher des solutions par la voie de la compensation entre les deux sociétés nationales, ce qui n'est pas toujours réalisable.

4) La S. N. C. B. passe des contrats d'exploitation de ses services de substitution avec des exploitants d'autobus privés.

Est-ce que ces contrats prévoient également des mesures à prendre, en temps de verglas, par l'exploitant?

Réponse : L'usager de la route, qu'il soit exploitant d'autobus, ou autre, n'a aucune obligation concernant le maintien des routes en état de praticabilité en cas de verglas ou de chute de neige. Ce soin incombe aux pouvoirs propriétaires des voiries.

Néanmoins, la plupart des exploitants prennent en fait eux-mêmes, et dans leur propre intérêt, de louables initiatives en cas de nécessité, notamment en épandant des cendrées ou du sable, mais ils n'y sont nullement tenus.

5) En général on constate aux heures de pointe que le matériel des services d'autobus de substitution n'offre pas assez de places assises.

Un effort devrait être fait pour augmenter le nombre de places assises.

Réponse : Le manque de places assises aux heures de pointe n'existe pas seulement pour les services d'autobus.

stand doet zich voor bij de andere gemeenschappelijke vervoermiddelen (treinen, trams).

De laatste jaren werden schikkingen getroffen om het aantal zitplaatsen der autobussen te verhogen.

Er bestaat nochtans een grens en men kan het aantal zitplaatsen in de autobussen niet onverschillig opdrijven. Die politiek zou inderdaad, door de vermeerdering van het aantal voertuigen een nog drukkere bezetting geven der verkeerswegen en een verhoging van de kostprijs, wat rechtstreeks invloed zou hebben op de tarieven.

6) Verleden jaar heeft de Heer Minister gesproken van een kaart van België waarop de wegen aangeduid waren die moesten verbeterd worden in het vooruitzicht van de ontwikkeling der autobusdiensten.

Inlichtingen worden gevraagd over :

1° de datum waarop deze kaart overgemaakt werd aan het departement van Openbare Werken;

2° welke baanvakken reeds een betere wegbekleding kregen ?

Antwoord : 1° Deze kaart werd overgemaakt op 7 april 1955.

2° De vraag dient gesteld aan het departement van Openbare Werken. Alhoewel het departement van Verkeerswezen niet in het bezit is van de lijst der verbeterde baanvakken is het zeker dat een aanzienlijk deel der werken uitgevoerd werd vermits de klachten meer en meer zeldzaam worden.

7) De Heer Minister heeft een formule aangekondigd ter financiering van de op te trekken schuilmuisjes langs de autobuslijnen.

Kan een soortgelijk vergelijk niet toegepast worden voor de tramwegmaatschappijen ?

Antwoord : Het ligt geenszins in de bedoeling van het departement de tramwegmaatschappijen uit te sluiten van de financieringsformule ter oprichting van schuilmuisjes langs de autobuslijnen.

Er moest nochtans rekening gehouden worden met een zeker urgentieprogramma en, in dit verband, bleek het dat in de eerste plaats de slechtst gelegen stoppunten een schuilmuisje moesten krijgen. Welnu, over het algemeen zijn die stoppunten gelegen op buitenstedelijke en tussenstedelijke lijnen, bijna allen uitgebaat door of voor rekening van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

8) Nadere gegevens worden gevraagd over de verdeling der 1.000 voorzienen schuilmuisjes. Welke criteria zullen aangelegd worden om de plaatsen daartoe aan te duiden ?

Antwoord : Het is vooralsnog niet mogelijk het aantal schuilmuisjes op te geven die voor de autobusreizigers gebouwd zullen worden en waarvan de kosten gedeeltelijk door de op de begroting voor 1963 uitgetrokken kredieten zullen worden gedekt en gedeeltelijk door de exploitanten en de gemeenten zullen worden gefinancierd. Dit aantal zal afhangen van de prijzen die worden gevraagd voor de levering van het desbetreffende materieel en de bouw ervan.

Tenzij vele gemeenten van één en dezelfde provincie weigeren daarin bij te dragen, zal ervoor gewaakt worden dat iedere provincie een vrijwel gelijk aantal schuilmuisjes krijgt.

Overwogen wordt een schuilmuisje in de eerste plaats bij de drukst gebruikte en de meest aan het slechte wederblootgestelde plaatsen te bouwen.

La même situation se présente pour les autres moyens de transport en commun (trains, tramways).

Les dernières années, des efforts ont été faits pour augmenter le nombre de places assises dans les autobus.

Il existe cependant une limite; on ne peut pas augmenter indifféremment le nombre de places assises. Cette politique provoquerait, en effet, par l'augmentation du nombre de véhicules une aggravation de l'encombrement de la voirie et un alourdissement du prix de revient influençant directement les tarifs.

6) L'année dernière, M. le Ministre a parlé d'une carte de la Belgique sur laquelle auraient été indiquées les routes qui devaient être améliorées eu égard au développement des services d'autobus.

Des renseignements sont demandés au sujet de :

1° la date de transmission de cette carte au département des Travaux Publics;

2° les tronçons de route déjà améliorés ?

Réponse : 1° Cette carte a été transmise le 7 avril 1955.

2° La question est à poser au département des Travaux Publics. Bien que ne possédant pas la nomenclature des tronçons de voirie améliorés, il est certain qu'une importante partie des travaux a été effectuée, car les réclamations se font de plus en plus rares.

7) Le Ministre a annoncé une formule pour le financement des abris à construire le long des lignes d'autobus.

Est-ce que cet arrangement ne peut pas être appliqué également aux sociétés de tramways ?

Réponse : Il n'entre pas dans les intentions de mon département d'exclure les sociétés de tramways de la formule de financement des abris à construire à l'intention des usagers des lignes d'autobus.

Il a fallu cependant tenir compte d'un certain ordre d'urgence et, à cet égard, il est apparu qu'il convenait de doter d'abris, en tout premier lieu, les arrêts les plus mal exposés. Ces arrêts se situent en général sur les lignes suburbaines ou interurbaines exploitées pour leur presque totalité par ou pour le compte de la Société Nationale des Chemins de fer belges et de la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux.

8) Des précisions sont demandées sur la répartition des 1.000 abris prévus. Quels critères seront adoptés pour indiquer les emplacements y destinés ?

Réponse : Il n'est pas possible encore de déterminer le nombre d'abris destinés aux usagers des services d'autobus qui seront édifiés en partie à charge des crédits inscrits au budget de l'exercice 1963 et avec le concours financier des sociétés exploitantes et des communes. Ce nombre dépendra des prix demandés pour leur fourniture et leur édification.

A moins que de nombreuses communes d'une même province ne refusent leur participation, il sera veillé à ce que chaque province soit dotée d'un nombre d'abris sensiblement égal.

Il est envisagé de doter d'un abri en tout premier lieu les arrêts à la fois les plus fréquentés et les plus mal exposés.

9) Er wordt gewezen op de spoed waarmee de aanleg van de wegen vordert in Nederland. De tegenstelling is in de grensstreken opvallend, zo b.v. wanneer tramlijnen ongebruikt blijven. Het lid zou willen aandrigen dat er spoed zou gezet worden achter het uitbreken van buurt-tramlijnen op de wegen waar de spoordienst vervangen wordt door een autobusdienst. Alvorens tot dit uitbreken wordt overgegaan duurt het soms drie jaar.

Antwoord : In principe worden de sporen van de door autobussen vervangen spoordiensten van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen niet onmiddellijk uitgeboden, daar de nieuwe exploitatie eerst een proefperiode moet doormaken.

Anderzijds moet het opbrekingsplan vóór zijn goedkeuring, voorgelegd worden aan de onderscheiden belanghebbende openbare instanties (Bestuur der Wegen, provincie, gemeenten-aandeelhouders, R.T.T., enz.).

Rekening houdend met de noodzakelijke proefperiode enerzijds, het aantal geïnteresseerde openbare besturen, anderzijds, verloopt er onvermijdelijk een geruime tijd tussen de afschaffing van de tramdienst en de goedkeuring van het opbrekingsplan van de sporen.

Bovendien kan de opbreking langzaam minder door de N. M. V. B. zelf geschieden daar haar eigen daartoe bevoegd personeel steeds schaarser wordt. In de meeste gevallen moet dus beroep gedaan worden op privé-aannemers, die echter niet zeer talrijk zijn, zodat het ritme van de aanbestedingen ten eerste beperkt wordt door de mogelijkheden van die firma's, zo op gebied van werkkrachten als van omzet voor de uitgeboden materialen.

Ten slotte wordt, wanneer wegeniswerken moeten uitgevoerd worden die de spoorzone omvatten, de opbraak natuurlijk verdaagd ten einde beide werken gelijktijdig te kunnen uitvoeren, hetgeen gevoelige besparingen mogelijk maakt en tevens vermijdt het verkeer tijdens twee opeenvolgende tijdperken te belemmeren.

10) De financiële toestand van de M. I. V. B. is zeer moeilijk. Daar tegenover staan de eisen door het personeel gesteld.

De Staat zou de Trammaatschappijen in gans de mate van het mogelijke moeten helpen.

Antwoord : Het is reeds enkele jaren dat de Maatschappijen voor Gemeenschappelijk Stedelijk Vervoer het hoofd moeten bieden aan een moeilijke financiële toestand.

Het is uit hoofde van die toestand dat de wetgever voor de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer een speciaal regime heeft voorzien waarbij vrijstelling wordt verleend van de betaling van vergoedingen, lasten en taksen in vergelding der verleende concessies of machtigingen.

Verder worden die maatschappijen voor de toepassing der wetten op de taksen en rechtstreekse belastingen ten bate van de Staat, de provincies of de gemeenten, gelijkgesteld met de Staat.

Ook werden, voor de ontvangsten « Tramwegen », de netten sedert 1957 ontslagen van de betaling der vervoertaks.

Men mag aannemen dat deze beschikkingen reeds een substantiële tegemoetkoming uitmaken.

De nieuwe eisen door het personeel gesteld zijn natuurlijk van aard de exploitatieuitgaven nog te verhogen.

Mijn diensten volgen van dichtbij de evolutie van de toestand der netten en ik zal niet nalaten ieder middel tot nog verdere tegemoetkoming te laten onderzoeken.

9) La diligence mise à la construction des routes aux Pays-Bas a été soulignée. Le contraste est particulièrement frappant dans les régions frontalières, par exemple en cas d'inutilisation des voies de tramway. Le membre insiste pour que l'enlèvement des lignes de tramways vicinaux sur les routes où le service des tramways est remplacé par un service d'autobus se fasse rapidement. Il faut parfois trois ans avant cet enlèvement.

Réponse : En principe, les rails des voies exploitées par la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux et remplacées par des autobus, ne sont pas immédiatement enlevés, la nouvelle exploitation devant d'abord être mise à l'épreuve.

D'autre part, avant d'être adopté, le plan d'enlèvement doit être soumis aux diverses autorités publiques intéressées (Administration des Routes, province, communes-actionnaires, R. T. T., etc.).

Compte tenu, d'une part, de la période d'essai indispensable et, d'autre part, du nombre d'administrations publiques intéressées, une assez longue période s'écoule inévitablement entre la suppression du service de tramways et l'adoption du plan d'enlèvement des rails.

De plus, la S. N. C. F. V. se chargera de l'enlèvement de moins en moins elle-même, le personnel de cette société, capable d'entreprendre un pareil travail, devenant de plus en plus rare. Dans la plupart des cas, force est donc de recourir à des entrepreneurs privés, qui ne sont toutefois pas très nombreux, ce qui entraîne un ralentissement du rythme des adjudications par suite des possibilités limitées des firmes en question tant en ce qui concerne la main-d'œuvre que le volume des matériaux enlevés.

Enfin, lorsque des travaux de voirie, englobant la zone des voies ferrées, doivent être effectués, l'enlèvement est évidemment ajourné afin d'exécuter en même temps les deux travaux, ce qui permet de réaliser de sensibles économies et d'éviter des difficultés de circulation successives.

10) La situation financière de la S. T. I. B. est très difficile et, d'un autre côté, elle se trouve devant des revendications du personnel.

L'Etat devrait aider les sociétés de tramways dans toute la mesure du possible.

Réponse : Depuis quelques années déjà, les exploitations de transport en commun urbains ont à faire face à une situation financière difficile.

C'est pour tenir compte de cette situation que le législateur a prévu pour les sociétés de transport en commun un régime spécial qui les exonère des redevances, impôts et taxes même rémunérateurs du chef des concessions ou autorisations qui leur sont octroyées.

D'autre part, ces sociétés sont assimilées à l'Etat pour l'application des lois relatives aux taxes et impôts directs au profit de l'Etat, des provinces et des communes.

En outre, depuis 1957 les réseaux sont exonérés du paiement de la taxe de transport sur les recettes « tramways ».

On peut considérer que ces dispositions et mesures constituent déjà une aide substantielle.

Les nouvelles revendications du personnel sont évidemment de nature à augmenter les charges des exploitations en cause.

Mes services suivent de très près l'évolution de la situation des réseaux et le Ministre ne manquera pas de faire examiner tous les moyens susceptibles de leur venir en aide.

11) In de maatschappijen voor stedelijk vervoer ware het geraden de beheerders die de Staat vertegenwoordigen, periodiek bijeen te laten komen.

Antwoord : Het departement heeft er eveneens aan gedacht vergaderingen te laten beleggen voor de beheerders die de Staat vertegenwoordigen. Mijns inziens kan een dergelijke contactname vruchten afwerpen.

De Minister heeft zijn diensten instructies gegeven om de nodige maatregelen daartoe te treffen.

12) Aantal km van het spoorwegnet en van het autobusnet der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen ?

Antwoord : Volgens de laatste statistieken bedraagt het rechtstreeks door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen geëxploiteerde aantal spoorlijnen 821 km en de openbare busdiensten die deze maatschappij direct exploiteert, hebben samen een net met een totale lengte van 11.300 km.

13) De M. I. V. B. heeft vrouwelijk personeel aangevraagd. Is het waar dat dit personeel niet het voordeel van het personeelsstatuut geniet ?

Antwoord : De aanwerving van vrouwelijk personeel is een *voorlopige maatregel* die de maatschappij in staat moet stellen het hoofd te bieden aan *tijdelijke moeilijkheden*, die te wijten zijn aan het tekort aan mannelijk personeel.

Dit personeel heeft dezelfde weddeschaal als het mannelijk personeel met dezelfde anciënniteit; de vrouwen worden echter per uur en niet per dag betaald.

Het vrouwelijk personeel geniet dezelfde wettelijke voordelen als het mannelijk personeel.

Te noteren valt dat de Belgische wetgeving zodanige voorwaarden op het stuk van vrouwenarbeid stelt, dat vrouwen niet in een beurtregeling ingeschakeld mogen worden. Bijgevolg kunnen zij slechts als hulpkrachten op de spitsuren ingezet worden. Derhalve zijn de mogelijkheden om vrouwelijk personeel te werk te stellen, zeer beperkt.

14) Kritiek wordt uitgebracht over het statuut der Tram-maatschappijen. Daarin zou een onregelmatigheid voorkomen en namelijk dat aan het kapitaal een vergoeding van 4 % zonder belasting zou gewaarborgd worden. Slechts naderhand, als er winst overblijft zou aan de personeel-leden een deel kunnen toegekend worden. De jaarlijkse winstcijfers zouden volledig verdeeld moeten worden tussen kapitaal en arbeiders.

Antwoord : Het is normaal dat het kapitaal een normale interest toegekend wordt. Het is inderdaad mogelijk van winstdeling te doen nadat de normale rente van 4 % aan het kapitaal is toegekend. Ook de syndikale organisaties hebben hierbij hun akkoord gegeven.

15) Er wordt kritiek uitgebracht op de Minister als zou hij bij een conflict dat onlangs ontstond bij de Brusselse Trammaatschappij, aan de arbeiders bepaalde stiptheidsvoorwaarden opgedrongen hebben voor het bekomen van een premie.

De Minister antwoordt dat hij helemaal niets heeft opgedrongen maar dat hij zijn goede diensten heeft aangeboden, wat hij als zijn plicht acht. De vakbonden hebben zelf vrijelijk de formule van de oplossing besproken, overwogen en aangenomen.

Een lid van de Commissie die in voormelde besprekingen betrokken was, houdt eraan de Minister zeer oprecht te danken voor zijn degelijke diensten in dat conflict dat een goede oplossing kreeg.

11) Dans les sociétés de Transports urbains, il serait utile que les administrateurs représentant l'Etat se réunissent périodiquement.

Réponse : Le Département a également envisagé la mise sur pied de réunions des administrateurs représentant l'Etat. Je suis d'avis que ce contact pourrait être fructueux.

Le Ministre a donné des instructions à ses services pour que les dispositions nécessaires soient prises à cet effet.

12) Nombre de kilomètres du réseau ferroviaire et du réseau d'autobus de la S. N. C. V. ?

Réponse : D'après le dernier relevé, le total des lignes exploitées directement par la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux est de 821 kilomètres et le réseau total des services publics d'autobus exploités directement par ladite Société est de 11.300 kilomètres.

13) La S. T. I. B. a recruté du personnel féminin. Est-il exact que ce personnel ne bénéficie pas du statut du personnel ?

Réponse : Le recrutement de personnel féminin est une *mesure temporaire* devant permettre de faire face à une situation temporaire, à savoir la pénurie de candidats masculins.

Ce personnel bénéficie de la même échelle de traitement que le personnel masculin de même ancienneté, mais est payé à l'heure et non à la journée.

Le personnel féminin bénéficie des mêmes avantages légaux que le personnel masculin.

Il est à noter que la législation belge impose des conditions telles au travail des femmes, que celles-ci ne peuvent être incorporées dans les roulements. Le personnel féminin ne peut par conséquent que constituer un appoint pour les heures de pointe. Les possibilités d'emploi de personnel féminin sont, dans ces conditions, très limitées.

14) On critique le statut des sociétés de tramways, qui présenterait une irrégularité notamment du fait qu'on y garantit au capital un indemnité de 4 % exempte d'impôt. Ce n'est qu'après, lorsqu'il reste un bénéfice, qu'on pourrait octroyer une part aux membres du personnel. Les bénéfices annuels devraient pouvoir être répartis entièrement entre le capital et les ouvriers.

Réponse : Il est normal de donner un intérêt normal au capital. Il est en effet possible de distribuer des bénéfices après attribution au capital de l'intérêt normal de 4 %. Les organisations syndicales ont également marqué leur accord à ce sujet.

15) On critique également le Ministre parce que, lors d'un conflit qui a surgi récemment auprès de la Société des Transports Intercommunaux Bruxellois, il aurait imposé certaines conditions d'assiduité aux ouvriers pour l'octroi d'une prime.

Le Ministre répond qu'il n'a absolument rien imposé mais qu'il a offert ses bons offices, ce qu'il estime être son devoir. Les syndicats eux-mêmes ont examiné et adopté librement la formule de la solution.

Un membre de la Commission qui a participé aux discussions précitées, tient à remercier très sincèrement le Ministre pour les éminents services qu'il a rendus dans ce conflit, qui a reçu une bonne solution.

Verkeersveiligheid.

16) Daar de Minister nogmaals zijn voornemen had kenbaar gemaakt om de snelheidsbeperking tot 80 km gedurende zekere uren van het week-end af te schaffen hebben omtrent alle leden van de Commissie daarmede hun instemming betuigd. Enkeligen hebben onderlijnd dat die maatregel voorbijgestreefd is en het beter is de door de Minister aangekondigde snelheidsbeperking in alle agglomeraties door te voeren. Toch stellen een paar leden de vraag of die maatregel geen gevaar inhoudt dat het aantal zware verkeersongevallen zou toenemen.

Antwoord : De vaste commissie van advies voor het wegverkeer werd ermee belast binnen korte tijd over dit probleem evenals over andere problemen haar advies te geven. Een beslissing zal slechts genomen worden na ontvangst van die adviezen.

Er werd eveneens gepreciseerd dat de commissie rekening zou houden met de inlichtingen die de statistieken verschaffen over de invloed van die snelheidsbeperking op de verkeersveiligheid.

Onder de elementen waarmee rekening dient gehouden te worden inzake snelheidsbeperking dient te worden vermeld dat de proefnemingen, die in de onderscheidene landen werden gedaan, geleid hebben tot een vermindering van de verkeersongevallen.

Evenwel, na enige tijd heeft dit verschijnsel de strekking om weer te verdwijnen ingevolge het gebrek aan tucht van de weggebruikers en vooral ingevolge de onmogelijkheid voldoende controle tot stand te brengen.

Ook in België is er, gedurende de eerste zes maanden toepassing van de snelheidsbeperking, een zekere vermindering van de ongevallen geweest, die te danken is aan de propaganda waarmee de inwerkingtreding ervan vergezeld ging evenals aan het bijzonder toezicht dat door de Rijkswacht uitgeoefend werd.

Nadien nochtans verminderden de weldoende gevolgen van die maatregel sterk zodat zij nog slechts in beperkte mate de verkeersveiligheid beïnvloedde.

17) In verband met de snelheidsbeperkingen op de wegen meent men dat het begrip agglomeratie zou moeten nader gepreciseerd worden. Proces-verbaal wordt opgesteld voor snelheidsoverschrijding op de grote wegen in een bebouwde kom. Zijn dergelijke bebouwde kommen wel te aanzien als agglomeraties?

Antwoord : De snelheidsbeperking tot 60 kilometer per uur in de agglomeraties maakt het voorwerp uit van het koninklijk besluit van 22 december 1958. Hierbij werden trouwens alleen de grote agglomeraties Antwerpen, Brussel, Charleroi, Gent en Luik bedoeld.

De bebouwde kommen langs de grote wegen vallen, als zodanig, niet onder de toepassing van dit besluit.

Onder de term « bebouwde kom » moet verstaan worden, zoals omschreven in artikel 2 van het Verkeersreglement, « elke groep woningen die zodanig langs de openbare weg gelegen zijn dat deze er uitzien als een straat ».

Ingevolge artikel 1 van de wet op de politie van het vervoer, zijn de gemeenteraden bevoegd om aanvullende reglementen voor te schrijven tot regeling van het verkeer op het grondgebied van de gemeente.

Deze aanvullende reglementen worden trouwens voor advies overgemaakt aan de Dienst van het Wegverkeer van het Ministerie van Verkeerswezen, alvorens aan de goedkeuring van de Bestendige Deputatie voorgelegd te worden.

Daarom is het mogelijk dat er op sommige wegen, en dan meer bepaald in de bebouwde kom, snelheidsbeperking

Sécurité de la circulation.

16) Le Ministre ayant manifesté une fois de plus son intention de supprimer la limitation de la vitesse à 80 kilomètres durant certaines heures du week-end, presque tous les membres de la Commission ont marqué leur accord à ce sujet. Certains membres ont insisté sur le fait que cette mesure est dépassée et qu'il vaut mieux réaliser la limitation générale de la vitesse dans toutes les agglomérations tel que le Ministre l'a annoncée. Quelques membres demandent cependant si cette mesure ne comporte pas le danger de voir augmenter la gravité des accidents de roulage.

Réponse : La commission permanente consultative de la circulation routière avait été chargée de donner, à bref délai, son avis sur ce problème ainsi que sur d'autres; une décision ne sera prise qu'après avoir obtenu ces avis.

Il a été précisé également que la Commission tiendrait compte des renseignements fournis par les statistiques au sujet de l'influence de cette limitation de vitesse sur la sécurité routière.

Parmi les éléments qui doivent être pris en considération en matière de limitation de vitesse, on peut noter que les expériences tentées dans les différents pays ont conduit à une diminution du nombre des accidents du roulage.

Toutefois, après un certain temps, ce bénéfice tend à disparaître par suite du manque de discipline des usagers de la route et surtout de l'impossibilité de réaliser un contrôle suffisant.

En Belgique également, au cours des six premiers mois d'application de la limitation de vitesse, il y a eu une certaine réduction des accidents qui peut être attribuée à la propagande dont sa mise en vigueur a été accompagnée et aussi à la surveillance particulière qui a été exercée par la gendarmerie.

Par la suite cependant, les effets bénéfiques de cette mesure se sont fortement atténués au point de n'influencer que modérément la sécurité routière.

17) En ce qui concerne les limitations de vitesse sur les routes on estime qu'il y a lieu de préciser la notion d'agglomération. Des procès-verbaux sont dressés pour excès de vitesse sur les grandes routes dans les agglomérations. Faut-il considérer les traverses bâties comme des agglomérations?

Réponse : La limitation de la vitesse à 60 kilomètres à l'heure dans les agglomérations fait l'objet de l'arrêté royal du 22 décembre 1958. Seules sont visées les grandes agglomérations d'Anvers, Bruxelles, Charleroi, Gand et Liège.

Les traverses bâties le long des grandes routes ne tombent pas, comme telles, sous l'application de cet arrêté.

Par « agglomération » on entend, aux termes de l'article 2 du règlement sur la circulation routière, « tout ensemble d'habitations disposées le long de la voie publique de telle manière que celle-ci prend l'aspect d'une rue ».

Conformément à l'article premier de la loi sur la police du roulage, les conseils communaux peuvent arrêter des règlements complémentaires en vue de régler la circulation sur le territoire de la commune.

Ces règlements complémentaires doivent d'ailleurs être transmis pour avis au Service des Transports par Route du Ministère des Communications avant d'être soumis à l'approbation de la députation permanente.

Il se veut, dès lors, que sur certaines routes, et en particulier dans une agglomération, la limitation de la vitesse

werd ingevoerd met het oog op de vrijwaring van de veiligheid van de weggebruikers in het algemeen en van de voetgangers in het bijzonder.

Het spreekt vanzelf dat de bestuurders deze snelheidsbeperking moeten naleven.

Anderzijds weze aangestipt dat de Commissie voor advies inzake wegverkeer de kwestie van de algemene snelheidsbeperking in de agglomeraties zal onderzoeken. Deze maatregel zou ter kennis van de weggebruikers gebracht worden door middel van een aangepaste signalisatie, die zowel het begin en het einde van de agglomeratie zou aanduiden.

18) Meerdere leden onderlijnen dat talrijke ongevallen hun oorzaak of aanleiding vinden in het feit dat tal van vrachtwagenbestuurders zich niet houden aan de maximumsnelheid welke voor hun wagen geldt. Pogingen om ze in te halen worden vaak door hen beantwoord met steeds meer gas geven, meer roet uitwerpen om aldus het verkeer te bemoeilijken. Moeten geen strengere maatregelen genomen worden?

Antwoord : Dergelijke handelwijzen moeten niet het voorwerp zijn van strengere maatregelen daar zij reeds minstens tweemaal strafbaar zijn. Het is echter opvallend hoe bepaalde chauffeurs tot bezinning komen wanneer ze in de verte een rijkswachter zien...

De overtreders worden streng gestraft indien ze gevat worden maar het is onmogelijk bij ieder van die voertuigen of chauffeurs bestendig een rijkswachter te zetten. Dat het toezicht nog scherper kan zijn is zonder meer duidelijk. De nodige onderrichtingen zullen gegeven worden.

19) Enkele leden vestigen er de aandacht op van de Minister en van de Commissie dat het hen niet wenselijk schijnt het toegelaten alcoholgehalte in het bloed te verlagen. Daarmede dient men uiterst voorzichtig te zijn. Indien men de grens verlaagt, zou het effect juist het omgekeerde kunnen zijn van hetgeen men bereiken wil. Zij achten de huidige grens best geschikt omdat deze door iedereen kan geëerbiedigd worden. Verlaagt men die grens dan zal dit wellicht tot psychologisch gevolg hebben dat men al te gemakkelijk de grens overschrijdt, en eenmaal overtreden, het geen belang meer heeft in welke mate men over de grens heen is.

Antwoord : De reglementering nopens het toegelaten alcoholgehalte in het bloed bij de bestuurders is niet alleen in ons land, maar ook in den vreemde van toepassing.

Dienaangaande weze opgemerkt dat het toegelaten alcoholgehalte bepaald werd op 0,5 tot 0,7 ‰ in de Scandinavische landen, op 0,8 ‰ in Oostenrijk en op 1 ‰ in de West-Duitse Bondsrepubliek.

Deze cijfers werden er vastgesteld op grond van jarenlange ervaring. Ook valt het terstond op, dat ons land zeker niet de uiterste grens heeft bereikt, doch eerder voorzichtig te werk is gegaan.

Wat de beoogde verlaging betreft, valt het licht te begripen dat er streng dient opgetreden ten opzichte van de dronken bestuurders; deze laatsten zijn immers een zeer groot gevaar voor de andere weggebruikers.

20) Er wordt nog eens herinnerd aan het belang van een degelijke en duidelijke signalisatie voor een veilig verkeer. Het probleem van de voorrang op de grote wegen die in een agglomeratie verdwijnen is hier typerend. Hoe weet men in veel plaatsen waar de voorrang geldt?

ait été instaurée en vue de sauvegarder la sécurité des usagers de la route, en général, et des piétons, en particulier.

Il va de soi que les chauffeurs sont tenus de respecter cette limitation de la vitesse.

D'autre part, il y a lieu de signaler que la Commission consultative en matière de Transports par Route examinera la question de la limitation générale de la vitesse dans les agglomérations. Cette mesure serait portée à la connaissance des usagers de la route au moyen de signaux appropriés indiquant l'entrée et la sortie d'une agglomération.

18) Plusieurs membres ont fait ressortir qu'il faut chercher la cause de nombreux accidents dans l'inobservation par les chauffeurs de camions de la limitation de vitesse imposée à leurs véhicules. Ils répondent souvent à des tentatives de dépassement en accélérant, répandant des gaz d'échappement et rendant ainsi la circulation plus difficile. Ne convient-il pas de prendre des mesures plus sévères?

Réponse : De pareils procédés ne doivent pas être punis par des mesures plus sévères puisqu'ils sont déjà pour le moins doublement délictueux. Il est toutefois frappant de voir comment certains chauffeurs recouvrent leurs sens lorsqu'ils voient un gendarme à l'horizon...

Les contrevenants sont sévèrement punis lorsqu'ils sont pris sur le fait, mais il est impossible de placer un gendarme en permanence à proximité de chacun de ces véhicules ou de ces chauffeurs. Il est clair que la surveillance peut encore être renforcée. Les instructions nécessaires seront données.

19) Quelques membres attirent l'attention du Ministre et de la Commission sur le fait qu'il ne leur semble pas souhaitable d'abaisser le taux admissible de la teneur du sang en alcool. Une prudence extrême s'impose en ce domaine. Si l'on abaisse la limite, l'effet atteint pourrait être tout à fait contraire à ce que l'on recherche. Ils estiment que la limite actuelle est la mieux appropriée car elle peut être respectée par tous. Si l'on abaisse cette limite, la conséquence psychologique en sera peut-être qu'on la dépassera trop facilement et qu'une fois dépassée, cela n'aura plus d'importance de la dépasser sans mesure.

Réponse : La réglementation concernant le taux admissible de la teneur en alcool du sang des conducteurs n'est pas seulement applicable dans notre pays mais aussi à l'étranger.

Remarquons à ce sujet que le taux admissible de la teneur en alcool a été fixé à 0,5-0,7 ‰ dans les pays scandinaves, à 0,8 ‰ en Autriche et à 1 ‰ dans la République Fédérale d'Allemagne.

Ces chiffres y ont été fixés en se basant sur une longue expérience. On remarquera tout de suite que notre pays n'a pas choisi une limite extrême, mais que celle-ci a été fixée avec prudence.

En ce qui concerne l'abaissement envisagé, on conçoit aisément qu'il convient de prendre des mesures sévères à l'encontre des conducteurs ivres; ces derniers constituent d'ailleurs un très grave danger pour les autres usagers de la route.

20) L'importance d'une signalisation sérieuse et claire pour la sécurité de la circulation est rappelée une fois de plus. Le problème de la priorité des grands axes routiers qui pénètrent dans une agglomération est typique à cet égard. Comment savoir en de nombreux endroits où existe la priorité?

Antwoord : Het duidelijk omschrijven van het begrip agglomeratie enerzijds en het aangekondigde initiatief anderzijds om op dat stuk de gemeentelijke autonomie enigszins te beperken zal tot een veiliger verkeer bijdragen.

21) Sommige Commissarissen onderlijnen het nut van duidelijke, regelmatige onderhouden witte strepen op de banen en de banden langs de wegen. Zowel bij dag waar zij een aansporing zijn voor de autovoerder om zijn versterkte baan te houden, als bij nacht en vochtig of mistig weer vormen zij een zeer belangrijk element voor de veiligheid op de weg.

Een lid wijst verder op het groot gemis aan kennis van de wegcode, niet alleen bij autovoerders (sters!) maar ook bij andere weggebruikers. Iedereen fietst of rijdt met een bromfiets of scooter. Weinigen onder hen kennen iets van de wegcode. Daarom beaamt hij de wens dat de wegcode aangeleerd wordt reeds in de lagere scholen en in elk geval in het secundair onderwijs. Waarom zou er geen examenstof in zitten, naast de andere vakken die voor de klassering van de leerlingen gelden? Ook de noodzakelijkheid van groter samenwerking tussen Verkeerswezen en Openbare Werken, ter bevordering van veilig verkeer, wordt onderlijnd.

Antwoord : De Minister neemt nota van de bedenkingen die werden naar voor gebracht en zal niet nalaten de aandacht van de bevoegde Ministers daarop te vestigen. Het is inderdaad wenselijk een nog groter samenwerking met Openbare Werken tot stand te brengen. In het kader van het gehele verkeersbeleid wordt de splitsing tussen die departementen best aangevoeld op het Europees plan waar wij het enige land zijn waar de departementen van Verkeerswezen en Openbare Werken verschillende titularissen hebben.

22) Tenslotte wordt gevraagd waarom de subsidies aan « Via Secura » verhoogd worden.

Antwoord : De voortdurende uitbreiding van het autopark en de gelijktijdige stijging van het aantal bestuurders brengen, jammer genoeg, elk jaar een verhoogd aantal ongevallen met zich.

Wil men deze kwaal zo doelmatig mogelijk bestrijden, dan mag geen enkele inspanning verwaarloosd worden.

De instellingen, die, zoals Via Secura, zich tot taak gesteld hebben de weggebruikers op te voeden, zijn verplicht hun werkzaamheden onophoudelijk uit te breiden.

De overheid moet de door deze instellingen verrichte inspanningen steunen. Indien de veiligheid op de weg dank zij hun medewerking kan verhoogd worden, mag de toegelagde toelage als ten volle verantwoord beschouwd worden.

In die geest en met het oog op het algemeen welzijn van onze bevolking heeft de Minister het nuttig geoordeeld de door zijn departement aan Via Secura uitgekeerde toelage te verhogen.

IV. — NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BELGISCHE SPOORWEGEN.

De activiteit en de toestand van de N. M. B. S. einde 1962 worden gekenmerkt door :

— een onverminderde voortzetting van het hervormingsplan van 1959;

— de zeer slechte vooruitzichten voor het afsluiten van het dienstjaar 1962 dat een verlies zal boeken van meer dan een half miljard;

Réponse : Une définition claire de la notion d'agglomération, d'une part, et l'initiative annoncée de limiter quelque peu en ce domaine l'autonomie communale d'autre part, contribueront à augmenter la sécurité de la circulation.

21) Certains membres mettent l'accent sur l'utilité de tracer sur les routes des lignes blanches, claires et entretenues régulièrement et de prévoir des bandes le long des chaussées. Pendant le jour, où elles incitent le conducteur à tenir l'extrême droite, comme pendant la nuit ou par temps pluvieux ou brumeux elles constituent un élément très important pour la sécurité routière.

Un membre déplore l'ignorance du code de la route non seulement chez les automobilistes mais aussi chez les autres usagers de la route, les cyclistes, vélomotoristes ou scooters. La plupart d'entre eux ne connaissent rien au code de la route. C'est pourquoi il souhaite également que le code de la route soit enseigné à l'école primaire et, en tout cas, dans l'enseignement secondaire. Pourquoi ne pas en faire une matière d'examen comme les autres branches qui interviennent dans le classement des élèves? Il insiste également sur la nécessité d'une plus grande collaboration entre les Communications et les Travaux publics afin d'améliorer la sécurité de la circulation.

Réponse : Le Ministre prend note de ces observations et ne manquera pas d'y attirer l'attention des Ministres compétents. Il est souhaitable en effet de travailler en collaboration encore plus étroite avec les Travaux publics. Dans le cadre de l'ensemble de la politique des transports, la séparation de ces départements est encore mieux ressentie sur le plan européen où nous sommes le seul pays à avoir des titulaires différents pour les départements des Communications et des Travaux publics.

22) Enfin, il est demandé pour quelle raison la subvention allouée à « Via Secura » a été augmentée.

Réponse : La progression constante du parc des véhicules routiers et l'augmentation parallèle du nombre des conducteurs entraînent malheureusement aussi chaque année un accroissement du nombre des accidents.

Si l'on veut combattre le plus efficacement possible ce nouveau fléau, aucun effort ne peut être négligé.

Les organismes qui, comme Via Secura, ont pour tâche de contribuer à l'éducation des usagers de la route se voient contraints d'accroître sans cesse leurs activités.

Les pouvoirs publics se doivent d'encourager les efforts déployés par ces organismes. Si avec leur collaboration la sécurité routière peut être améliorée, l'on doit considérer que les subventions allouées à cet effet sont amplement justifiées.

C'est dans cet esprit et en ayant pour objectif l'intérêt général de nos populations, que le Ministre a cru utile d'augmenter la subvention qui est allouée à Via Secura par son Département.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES.

L'activité et la situation de la S. N. C. B. se caractérisent, fin 1962, par :

— l'exécution du plan de réforme de 1959;

— de fort mauvaises prévisions relatives à la clôture de l'exercice 1962 qui laissera un déficit de plus d'un demi-milliard;

— het feit dat 1963 zich niet in betere voorwaarden aankondigt.

Dergelijke evolutie vergt derhalve de grootste aandacht, ook ten aanzien van de reeds getroffen of nog te treffen maatregelen.

1. Modernisatie van het Tractiematerieel.

Het vastgesteld programma van electrificatie en dieselisatie moet, in de mate van de financiële en technische mogelijkheden, met alle kracht uitgewerkt worden. Iedere vertraging moet geweerd worden. Tegen 1967 en zelfs ervoor moet de laatste stoomlocomotief uitgeschakeld zijn.

a) Electrificatie.

Tegen 6 januari wordt het geëlectriceerd baanvak Brussel Zuid - 's Gravenbrakel op de lijn Brussel-Bergen in gebruik gesteld. Half maart zal gans de lijn Brussel-Bergen klaar zijn en einde mei 1963 wordt de verbinding met Parijs plechtig ingehuldigd. Aldus wordt de verbinding met Parijs verzekerd door een 20-tal treinen en wordt dagelijks één elektrische lijn verwezenlijkt van Amsterdam over Brussel en Parijs tot de Azurenkust.

De afstand Brussel-Parijs zal afgelegd worden in 3 uur per gewone trein, in 2 u. 45 per TEE-trein, en in 2 u. 35 per speciale trein met groot comfort.

Het belang, op Europees vlak, van deze verwezenlijking zal eenieder duidelijk zijn.

Het Belgisch baanvak van de elektrische lijn Parijs-Keulen, en namelijk Erquelines-Herbestal, vergt enorme werken. Een uiterste inspanning zal dienen geleverd om de voorziene termijnen te kunnen naleven. Op het vak Luik-Herbestal zijn de werken bezig om 20 tunnels onder elektrisch profiel te brengen. Het vak Erquelines-Charleroi : waar de electrificatiewerken bezig zijn zal wellicht tegen einde 1963 klaar zijn.

Terloops mag onderlijnd worden dat voor de lijn Amsterdam-Brussel-Parijs, driestromige locomotieven vereist zijn. Op deze locomotieven (150 km/uur) wordt nu voor de eerste maal de electronica aangewend bij bepaalde controle- en beschermingsopdrachten van de technische apparatuur.

b) Dieselisatie.

Ook hiermede wordt vooruitgang gemaakt. Een bijkomende bestelling van 100 locomotieven werd gedaan. Van de ongeveer 750 diesellocomotieven die voorzien zijn om alle stoomlocomotieven uit dienst te nemen, zijn er daarom 479 afgewerkt of in bestelling, dit is 64 % van het programma.

De vermindering van het aantal stoomlocomotieven blijkt duidelijk uit de cijfers :

Op 1 juli 1958 waren er nog 1527 stoomlocomotieven;

Op 1 november 1962 waren er nog 813 stoomlocomotieven; dit geeft een vermindering van 709.

2. Modernisatie van de rijtuigen voor reizigers.

Op 1 november 1962 waren er nog 891 houten rijtuigen welke in het baanverkeer kunnen ingezet worden. Op 1 juli 1959 bedroeg dit aantal nog 2.349. Er werden dus 1.458 houten rijtuigen uit het verkeer genomen. Van de 891

— le fait que l'année 1963 ne s'annonce pas dans de meilleures conditions.

Une telle évolution requiert dès lors la plus grande attention, aussi bien en ce qui concerne les mesures déjà prises que celles restant à prendre.

1. Modernisation du matériel de traction.

Le programme arrêté en vue de l'électrification et de la diesélisation, doit, dans la mesure des possibilités financières et techniques, être exécuté par tous les moyens. Tout retard doit être évité. Pour 1967 et, si possible avant, la dernière locomotive à vapeur aura disparu.

a) Electrification.

Pour le 6 janvier la section électrifiée Bruxelles Midi - Braine-le-Comte, sur la ligne Bruxelles - Mons, sera mise en service. Pour la mi-mars toute la ligne Bruxelles - Mons sera terminée et, pour la fin de mai 1963, la liaison avec Paris sera inaugurée solennellement. La liaison avec Paris sera ainsi assurée par 20 trains environ. Journallement un convoi électrifié sera mis en circulation au départ d'Amsterdam par Bruxelles et Paris, jusqu'à la Côte d'Azur.

La distance Bruxelles - Paris sera parcourue en 3 heures par train ordinaire, en 2 h 45 par train T. E. E. et en 2 h 35' par train spécial de grand confort.

L'importance de cette réalisation, au point de vue européen, saute aux yeux de chacun.

La section belge de la ligne électrique Paris - Cologne, c'est-à-dire Erquelines - Herbestal, nécessite d'énormes travaux. Il faudra faire un effort extrême afin de pouvoir respecter les délais prévus. Sur la section Liège - Herbestal, des travaux sont actuellement en cours pour adapter 20 tunnels au profil électrique. La section Erquelines-Charleroi, où les travaux d'électrification sont actuellement en cours, sera sans doute terminée pour la fin de 1963.

Qu'il nous soit permis de souligner en passant que la ligne Amsterdam - Bruxelles - Paris requiert des motrices fonctionnant sur trois types de courant. Sur ces motrices, il est, pour la première fois, fait usage de l'électronique pour certaines fonctions de contrôle et de protection des appareils techniques.

b) Diesélisation.

En ce domaine également des progrès sont accomplis. Une commande supplémentaire de 100 motrices a été placée. Sur les quelque 750 motrices Diesel prévues en vue du retrait des locomotives à vapeur, 479 sont terminées ou commandées, c'est-à-dire que le programme est réalisé à concurrence de 64 %.

La diminution du nombre de locomotives à vapeur ressort clairement des chiffres suivants :

Au 1^{er} juillet 1958 il y avait encore 1.527 locomotives à vapeur;

Au 1^{er} novembre 1962 il y avait encore 813 locomotives à vapeur; ces chiffres révèlent donc une diminution de 709 unités.

2. Modernisation des voitures pour voyageurs.

Le 1^{er} novembre 1962 il y avait encore 891 voitures en bois pouvant être utilisées sur le réseau. Le 1^{er} juillet 1959, ce chiffre était encore de 2.349. 1.458 voitures en bois ont donc été retirées de la circulation. Sur les 891 voitures en

beschikbare houten rijtuigen zijn er nog 413 welke in de treinen ingeschakeld worden. De levering van 100 elektrische automotrices welke bezig is, zal de toestand in de eerstkomende maanden nog verbeteren. Voor het internationaal verkeer werden tegen 16 januari 1963 prijsoffertes gevraagd voor de vervaardiging van 40 nieuwe rijtuigen.

3. Modernisatie van het park goederenwagens.

Ook in deze sektor wordt de modernisatie en vernieuwing stelselmatig doorgevoerd. Meer en meer worden speciale wagens gebouwd, uitgerust met mechanische middelen of speciaal afgestemd op een bepaald soort vervoer. Zo is te vermelden : een bestelling van 600 zelflossers en van 300 wagens met oplosbaar dak.

Het programma van nieuwbouw of verbouwing van oude wagens dat reeds uitgevoerd of in bestelling is, bereikt nu een totaal van 4.600 eenheden.

Door een betere organisatie en doelmatiger rotatie van het materieel werd het park der goederenwagens teruggebracht van 70.788 op 1 juli 1958 tot 64.073 op 1 oktober 1962, of een vermindering van 6.715 eenheden.

Het totaal bedrag aan bestellingen van rollend materiaal bereikte in vier jaar tijd de som van 8,3 miljard frank. Daaruit blijkt duidelijk de ernst en de omvang van de modernisatieinspanningen.

4. Modernisatie van installaties en infrastructuur.

Het is duidelijk dat ook de installaties en de infrastructuur verder gemoderniseerd worden. Hier mag de aandacht gevestigd worden op volgende werken die voor toekomstig jaar gepland zijn :

- de bevordering van de veiligheid aan de overwegen door de aanleg van kunstwerken. Op het programma 1963 zijn voorzien een aantal overwegen gelegen op het grondgebied o.m. van Geraardsbergen, Overboelare, Idegem, De Pinte, Roeselare, Oudenaarde, Ninove, Isières, Ath, Marcq, Bassily, Bertrix, Jambes, La Louvière, evenals andere gelegingen op geëlectriceerde lijnen, of waarvan de electrificatie in uitvoering is zoals te Landen, Erquelinnes, Lobbes, Braine-le-Comte, Wetteren, Jette, Jurbise, Nivelles-Est, Landegem, Blankenberge, enz.;

- het plaatsen van een moderne seininrichting voor de uitrusting van overwegen. Het programma 1963 loopt over 100 overwegen;

- de aanleg van aangepaste autobusstations. Voor 1963 zijn volgende gemeenten voorzien : St-Niklaas-Waas, Nijvel, St-Michiels-Brugge, Mariembourg, Doornik, St-Ghislain, Kontich, Mortsel-Deurne, Charleroi-Sud, Mol, Gelendaken en Dinant;

- de verwezenlijking van een aangepaste spoorwegverbinding te Manage, waarmede een aanvang is gemaakt en waardoor snellere verbindingen zullen worden tot stand gebracht tussen het Centrum en Brussel en de andere delen van het land;

- de uitvoering van een nieuwe spoorlijn op de zogenoemde « fortengordel » tussen Antwerpen-Centraal en Berchem, werk dat o.m. nodig is voor de verwezenlijking van de tweede Schelde-verbinding en de daarbij aansluitende spoorverbinding;

- de aanleg van nijverheidssporen ten behoeve van bepaalde ontwikkelingsgebieden;

- de herbouw van de centrale werkplaats voor de herstelling van spoorwagematerieel te Cuesmes.

bois disponibles, 403 servent encore à former des trains. La livraison, actuellement en cours, de 100 motrices électriques améliorera encore la situation au cours des tout prochains mois. Pour le 16 janvier 1963 ont été demandées des offres de prix pour la construction de 40 voitures nouvelles, destinées au trafic international.

3. Modernisation du parc de wagons à marchandises.

Dans ce secteur également la modernisation et le renouvellement s'effectuent systématiquement. De plus en plus on construit des wagons spéciaux, équipés de moyens mécaniques ou particulièrement appropriés à des transports d'une catégorie déterminée. Citons notamment : une commande de 600 wagons autodéchargeurs et de 300 wagons à toit ouvrant.

Le programme de construction de nouveaux wagons ou de transformation d'anciens wagons, dont l'exécution est terminée ou qui, actuellement, fait l'objet de commandes, concerne à l'heure actuelle un total de 4.600 unités.

Par une organisation meilleure et une rotation plus efficace du matériel, le parc des wagons à marchandises a pu être ramené de 70.788 au 1^{er} juillet 1958, à 64.073 au 1^{er} octobre 1962, soit une réduction de 6.715 unités.

Le total des commandes de matériel roulant a, en quatre ans, atteint la somme de 8,3 milliards de francs. Ces chiffres font ressortir l'ampleur des efforts de modernisation.

4. Modernisation des installations et de l'infrastructure.

Il est évident que la modernisation des installations et de l'infrastructure se poursuit. Il convient, à cet égard, d'attirer l'attention sur les travaux suivants projetés pour l'année prochaine :

- la promotion de la sécurité aux passages à niveau par la construction d'ouvrages d'art. Le programme de 1963 mentionne un certain nombre de passages à niveau, sis notamment sur les territoires de Grammont, Overboelare, Idegem, La Pinte, Roulers, Audenaarde, Ninove, Isières, Ath, Marq, Bassily, Bertrix, Jambes, La Louvière, ainsi que d'autres, sur des lignes électrifiées ou des lignes dont l'électrification est en cours, tels que Landen, Erquelinnes, Lobbes, Braine-le-Comte, Wetteren, Jette, Jurbise, Nivelles-Est, Landegem, Blankenberge, etc.;

- l'installation d'une signalisation moderne destinée à équiper les passages à niveau. Le programme 1963 porte sur 100 passages à niveau;

- l'établissement de gares appropriées pour autobus. Les communes suivantes sont mentionnées pour 1963 : St-Nicolas-Waes, Nivelles, St-Michiels-Brugge, Mariembourg, Tournai, St-Ghislain, Kontich, Mortsel-Deurne, Charleroi-Sud, Mol, Jodoigne et Dinant;

- la réalisation d'un raccordement ferroviaire approprié à Manage, qui est actuellement en cours de réalisation et permettra des liaisons plus rapides au départ de la région du Centre vers Bruxelles et les autres parties du pays;

- l'aménagement d'une nouvelle ligne ferroviaire sur la ceinture des fortifications située entre Anvers-Central et Berchem, ouvrage nécessaire notamment en vue de la réalisation de la seconde liaison entre les deux rives de l'Escaut et du raccordement ferroviaire approprié;

- le placement de voies industrielles desservant certaines régions en voie de développement;

- la reconstruction de l'atelier central de réparation du matériel ferroviaire à Cuesmes.

5. De vereenvoudiging van de exploitatie op 1200 km-lijnen met beperkt reizigersverkeer.

In maart i.l. heeft de Raad van Beheer van de N. M. B. S. beslist over te gaan tot de uitvoering van het laatste gedeelte, zijnde 415 km, van het oorspronkelijk programma der 1200 km.

Nog dit jaar wordt deze besissing effectief verwezenlijkt voor 181 km, zijnde de lijnen Dinant-Tamines, Mons-Lobbes-Chimay, Binche-Erquelines, Statte-Ciney.

In 1963, zullen 206 km aan de beurt komen en wat nog overblijft is gepland om te worden verwezenlijkt in 1964.

Er kon vastgesteld worden dat de verwezenlijking van deze noodzakelijke structuurhervormingen de reizigers niet heeft benadeeld. Zoals in het verleden, worden de lijnen waar geen reizigerstreinen meer rijden, ook nu in stand gehouden voor het goederenverkeer, wat van belang kan zijn voor latere industriële ontwikkeling.

6. Het inrichten van het wegvervoer van goederen.

Een andere belangrijke rationalisatiemaatregel betreft de inrichting van het wegtransport van goederen.

De evolutie van het goederenvervoer van de N. M. B. S. toont duidelijk aan dat het eigenlijke spoorverkeer stellig nog toekomst heeft, wanneer het gaat over vervoer van massa's over gemiddelde en lange afstand. In 1961, bedroeg het binnenlands verkeer immers nog maar amper 25 % van het totaal, terwijl 75 % van deze totaliteit bestond uit internationale trafiek (uitvoer, invoer en doorvoer).

Een groot zorgenkind blijft *het stukgoed*. Spijts de reeds getroffen tariefmaatregelen om te komen tot een meer renderende verhouding « gewicht-volume » boekte de stukgoedtrafiek in 1961 nog een verlies van 543 miljoen. Een merkbare verbetering alleszins in vergelijking met voorgaande jaren, maar dan toch zeer onvoldoende.

Het vervoer van stukgoederen kan nog steeds in grote mate door de spoorweg verzekerd worden. De methodes die het spoor tot nog toe heeft *kunnen* aanwenden waren onvoldoende om de uitschakeling te bereiken van een reeks behandelingen die de kostprijs sterk bezwaren.

Om haar positie te verstevigen, niet alleen ten opzichte van de concurrentie, maar ook ten overstaan van buitenlandse netten en om een aantal trafieken in meer economische voorwaarden te kunnen verzekeren, moest de N. M. B. S. dan ook in de mogelijkheid worden gesteld haar toevlucht te nemen tot *wegtransport*.

Deze mogelijkheid is haar gegeven geworden door de wet van 1 augustus 1960 en thans kan worden medegedeeld dat men aan de vooravond staat van een eerste verwezenlijking op dat stuk. In overleg met de N. V. Depaire te Antwerpen en de N. V. Van Gend & Loos te Utrecht, zal, behoudens onvoorziene omstandigheden, weldra wegtransport van goederen worden ingericht. Meer dan waarschijnlijk zal de Raad van Beheer in de eerste maanden desbetreffend een definitieve beslissing treffen.

Opvallend is wel dat deze exploitatievorm mede in het teken staat van de liberalisatie van het intra-Beneluxverkeer die op 1 oktober j.l. is ingegaan en, in dat perspectief, mag gezien worden als een Benelux-realisatie die zich in haar opvatting karakteriseert door wat, reeds sedert jaren, in Nederland werd erkend als een degelijke formule van samenwerking tussen spoor- en wegtransport.

5. La simplification de l'exploitation sur 1.200 km de lignes à faible trafic voyageurs.

En mars dernier, le Conseil d'Administration de la S. N. C. B. a décidé de procéder à l'exécution de la dernière partie, soit 415 km, du programme initial de 1200 km.

Cette année encore, cette décision sera effectivement réalisée pour 181 km, soit pour les lignes Dinant-Tamines, Mons-Lobbes-Chimay, Binche-Erquelines, Statte-Ciney.

En 1963, ce sera le tour de 206 autres km et la réalisation du reste du programme sera pour 1964.

On a pu constater que la réalisation de ces réformes de structure n'a pas été préjudiciable aux voyageurs. Comme par le passé, les lignes qui ne sont plus utilisées par les trains de voyageurs sont encore maintenues pour les transports de marchandises, ce qui pourrait avoir une importance pour l'expansion industrielle ultérieure.

6. L'organisation des transports de marchandises par route.

Une autre mesure de rationalisation importante concerne l'organisation du transport de marchandises par route.

L'évolution du trafic marchandises de la S. N. C. B. fait apparaître clairement que le trafic ferroviaire proprement dit a réellement encore un avenir, lorsqu'il s'agit de transports en vrac sur moyenne et longue distance. En 1961, en effet, le trafic intérieur ne constituait plus que 25 % à peine du total, tandis que 75 % de ce total étaient représentés par le trafic international (exportation, importation et transit).

Quant aux *marchandises*, la situation reste inquiétante. Malgré les mesures de tarification déjà prises pour arriver à un rapport plus rentable entre le poids et le volume, le trafic des marchandises a encore enregistré en 1961 une perte de 543 millions, ce qui constitue incontestablement une notable amélioration par rapport aux années précédentes, mais malgré tout encore très insuffisante.

Le transport des marchandises peut toujours être assuré dans une large mesure par les chemins de fer. Les méthodes que le rail a pu pratiquer jusqu'à présent étaient insuffisantes pour éliminer une série d'opérations qui alourdissent fortement le prix de revient.

En vue de consolider sa position, non seulement à l'égard de la concurrence, mais aussi à l'égard des réseaux étrangers et pour assurer certains trafics dans des conditions plus économiques, il importait donc de donner à la S. N. C. B. la possibilité d'effectuer des *transports par route*.

Cette possibilité lui a été donnée par la loi du 1^{er} août 1960, et il peut être annoncé à présent qu'on se trouve à la veille d'une première réalisation dans ce domaine. En accord avec la S. A. Depaire, d'Anvers et avec la S. A. Van Gend & Loos, d'Utrecht, des transports par route de marchandises seront bientôt organisés, sauf circonstances imprévues. Il est plus que probable que le Conseil d'Administration prendra une décision définitive à ce sujet dans les mois à venir.

Il est frappant que ce mode d'exploitation coïncide avec la libéralisation du trafic intérieur Benelux, qui est entrée en vigueur le 1^{er} octobre dernier et qui, dans cette perspective, peut être considérée comme une réalisation Benelux dont la conception se caractérise par ce qui a été admis aux Pays-Bas, depuis des années déjà, comme une formule adéquate de collaboration entre les transports par rail et par route.

7. Personeelsbeleid.

Er moet nog gewezen worden op de personeelsvermindering.

Op 1 november 1962 was de toestand ten opzichte van 1 juli 1958 als volgt

	Statutair personeel	Niet statutair personeel	Totaal
1- 7-1958 ...	70.465	7.451	77.916
1-11-1962 ...	61.630	2.974	64.604
	— 8.835	— 4.477	— 13.312

Men stelt dus vast dat het personeelsbestand van de N. M. B. S. beneden 65.000 is teruggefallen. Dit is een resultaat dat werkelijk vermeldenswaardig is.

Daarbij moet nog worden aangestipt dat de hervorming van ons spoorwegwet tot nu toe is kunnen doorgevoerd worden zonder dat dit aanleiding heeft gegeven tot sociale troebelen. Dat er soms, in individuele gevallen, moeilijke toestanden zijn, is niet te vermijden, doch in het statuut dat hem eigen is en dat geërbiedigd blijft, vindt het personeel de zekerheid dat de modernisatie en de rationalisatie wordt bewerkt met de nodige sociale bezorgdheid.

Zo heeft het personeel in werkelijke dienst genoten van de maatregelen getroffen voor het staatspersoneel, inzake de verhoging van het verlofgeld, de haard- en standplaatsvergoeding, de aanpassing der bezoldigingen aan het gestegen indexcijfer, de verhogingen van het kindergeld en is, principieel, ook aangenomen dat het zal genieten van de revalorisatie van de openbare functie.

Ook voor de gepensioneerden zijn gunstige beslissingen getroffen. De kwestie van de toekenning van een pensioen aan de weduwen van gepensioneerden, is in overleg met de Minister van Sociale Voorzorg geregeld; de pensioenen werden, zoals de bezoldigingen, aangepast aan de stijging van het indexcijfer en de wet van 2 augustus 1962 op de herziening der pensioenen is integraal van toepassing gesteld geworden op de gewezen spoorwegmannen en op hun rechthebbenden. De pensioenen zullen met ingang van 1 januari 1963 op de nieuwe basis worden uitbetaald. Wel te verstaan blijft de terugwerkende kracht tot 1 juli 1962 behouden.

Blijft enkel nog te regelen : de toepassing bij de N. M. B. S. van de wet van 27 juli 1962, waarbij het minimumbedrag van zekere rust- en overlevingspensioenen ten laste van de Openbare Schatkist wordt vastgesteld. Deze kwestie wordt nu onderzocht en een beslissing zal eerlang worden getroffen.

* * *

8. Financiële toestand.

A. — De verwachte exploitatie-uitkomsten voor 1962.

Zoals reeds vermeld, wordt verwacht dat de exploitatierekening 1962 zal afgesloten worden met een verlies dat zal gelegen zijn tussen 500 en 550 miljoen frank, waar in de loop van de voorgaande jaren, hetzij een kleine winst (1960) of dan toch een niet zo belangrijk verlies werd geboekt (1959 en 1961).

De verwachtingen voor 1963 zijn niet beter. Het begrotingsontwerp van de N. M. B. S. gevoegd als bijlage aan dit van het departement doet uitschijnen dat een mali van 670 miljoen voorzien wordt.

7. Politique en matière de personnel.

Il convient d'attirer l'attention sur la réduction du personnel.

Par rapport au 1^{er} juillet 1958, la situation se présentait, au 1^{er} novembre 1962, comme suit :

	Personnel statutaire	Personnel non statutaire	Total
1- 7-1958 ...	70.465	7.451	77.916
1-11-1962 ...	61.630	2.974	64.604
	— 8.835	— 4.477	— 13.312

On constate donc que le personnel de la S. N. C. B. est descendu en-dessous de 65.000 unités. Ce résultat mérite d'être souligné.

D'autre part, il y a lieu de signaler que la transformation de notre réseau ferroviaire a pu se faire jusqu'à présent sans donner lieu à des difficultés sociales. Il est inévitable que, dans certains cas individuels, il y ait des situations difficiles, mais le personnel a trouvé dans le statut, qui lui est propre et qui a d'ailleurs été respecté, la certitude que la modernisation et la rationalisation vont de pair avec des préoccupations sociales nécessaires.

C'est ainsi que le personnel en service actif a bénéficié des mesures prises en faveur du personnel de l'Etat en ce qui concerne l'augmentation du pécule de vacances, l'indemnité de foyer et de résidence, l'adaptation des rémunérations à la hausse de l'index, les augmentations des allocations familiales. D'autre part le principe est acquis que le personnel bénéficiera également de l'adaptation des barèmes dans le cadre de la revalorisation de la fonction publique.

Des décisions favorables ont également été prises au profit des pensionnés. La question de l'octroi d'une pension aux veuves de pensionnés, lorsque le mariage est postérieur à la mise à la retraite, a été réglée en accord avec le Ministre de la Sécurité Sociale; les pensions ont, tout comme les rémunérations, été adaptées à la hausse de l'index et la loi du 2 août 1962 relative à la revision des pensions a été rendue intégralement applicable aux anciens cheminots et à leurs ayants droit. A partir du 1^{er} janvier 1963, les pensions seront liquidées au nouveau taux. Il est bien entendu que l'effet rétroactif au 1^{er} juillet 1962 est maintenu.

Reste encore à régler : l'application à la S. N. C. B. de la loi du 27 juillet 1962 établissant le taux minimum de certaines pensions de retraite et de survie à charge du Trésor public. Cette question est actuellement à l'étude et une décision sera prise prochainement.

* * *

8. Situation financière.

A. — Résultats d'exploitation prévus pour 1962.

Ainsi qu'il a déjà été dit, on prévoit que les comptes d'exploitation pour l'année 1962 se solderont par un déficit de 500 à 550 millions de francs alors que, au cours des années précédentes, les comptes ont été clôturés soit par un petit bénéfice soit par un déficit qui n'est pas tellement important (1959 et 1961).

Les prévisions pour 1963 ne sont pas meilleures. Le projet de budget de la S. N. C. B., en annexe à celui du département, fait ressortir un mali de 670 millions.

B. — Oorzaken van deze toestand.

Deze toestand is voornamelijk te wijten aan drie oorzaken :

- a) de daling vastgesteld inzake goederenverkeer;
- b) de nieuwe lasten die op de exploitatierekening drukken;
- c) de vermindering der staatstussenkomsten.

a) *Daling van het goederenverkeer.*

De daling van het goederenverkeer zal, ten overstaan van de aanvankelijke ramingen, een verlies van ongeveer 100 miljoen voor 1962 veroorzaken.

Eens te meer wordt aldus bevestigd dat de spoorwegen beland zijn in een concurrentiële positie die zodanig ongunstig is dat zij weldra onhoudbaar dreigt te worden. Dringende en aangepaste maatregelen zijn dan ook vereist ten aanzien van het algemeen vervoerbeleid in ons land.

b) *De nieuwe lasten.*

Deze hebben vooral betrekking op de personeelsuitgaven en op de stijging van de financiële lasten.

bi) *Wat betreft de personeelsuitgaven.*

Het jaar 1962 is bezwaard geworden door :

- de verhoging op 1 augustus 1962 van de bezoldigingen en pensioenen, als gevolg van de stijging van het indexcijfer der kleinhandelsprijzen, hetzij 112 miljoen;
- de verhoging van de hoofdtaks voor kindergeld voor 23 miljoen;
- de verhoging van wettelijke lasten op het stuk van de pensioenen, hetzij 23 miljoen.

Voor 1963 komt daarbij :

- de uitwerking over een gans jaar van de verhoging van het indexcijfer der kleinhandelsprijzen, hetzij een bijkomende uitgave van 150 miljoen frank;
- de toepassing met terugwerkende kracht tot 1 januari 1961 van de eenheidswet, wet betreft het minimum overlevingspensioen dat op 30 % (i.p.v. 20 %) van de activiteitswedde wordt gebracht, waarvan de financiële weerslag nog niet juist kon berekend worden, maar alleszins een nieuwe uitgave van enkele miljoenen betekent;
- de toepassing met terugwerkende kracht tot 1 september 1958 van de wet dd. 27 juli 1962 betreffende het wettelijk minimum der rustpensioenen, wat voor 1963 een nieuwe uitgave veroorzaakt geraamd op 43 miljoen frank;
- de toepassing met terugwerkende kracht op 1 juli 1962 van de maatregelen getroffen inzake revalorisatie van de openbare functie en die op basis van de thans geldende ramingen tot volgende nieuwe uitgaven in 1963 zouden leiden :

verlofgeld	96,4 miljoen frank
haard- en standplaatsvergoeding ...	23 miljoen frank
pensioenen (wet van 2 augustus 1962) (172,5 in 1962 en 335 in 1963) ...	507,5 miljoen frank
	626,9 miljoen frank

B. — Causes de cette situation.

Cette situation est due principalement à trois causes :

- a) la diminution qui a été constatée en matière du transport de marchandises;
- b) les nouvelles charges qui alourdissent le compte de l'exploitation;
- c) la diminution des interventions de l'Etat.

a) *Diminution du transport de marchandises.*

La diminution du transport de marchandises entraînera, à l'égard des premières estimations, une perte d'environ 100 millions pour 1962.

Il se révèle ainsi une fois de plus que les chemins de fer sont placés dans une position concurrentielle qui est tellement défavorable qu'elle risque de devenir bientôt intenable. Des mesures urgentes et adaptées sont dès lors requises à l'égard de la politique générale des transports dans notre pays.

b) *Les nouvelles charges.*

Ceux-ci se rapportent surtout aux dépenses de personnel et à l'augmentation des charges financières.

bi) *En ce qui concerne les dépenses de personnel.*

L'année 1962 a été obérée par :

- l'augmentation, au 1^{er} août 1962, des rémunérations et des pensions, suite à l'augmentation de l'indice des prix de détail, soit 112 millions;
- l'augmentation de la taxe principale pour les allocations familiales, soit 23 millions;
- l'augmentation des charges légales en ce qui concerne les pensions, soit 23 millions.

S'y ajoutent pour 1963 :

- la répercussion sur une année entière de l'augmentation de l'indice des prix de détail, ce qui représente une dépense supplémentaire de 150 millions de francs;
- l'application, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1961, de la loi unique, en ce qui concerne le minimum de la pension de survie porté à 30 % (au lieu de 20 %) du traitement d'activité; la répercussion financière de cette mesure n'a pu être calculée avec précision, mais elle représentera de toute façon une nouvelle dépense de quelques millions;
- l'application, avec effet rétroactif au 1^{er} septembre 1958, de la loi du 27 juillet 1962 relative au minimum légal des pensions de retraite, ce qui représentera pour 1963 une nouvelle dépense, évaluée à 43 millions de francs;
- l'application, avec effet rétroactif au 1^{er} juillet 1962, des mesures prises en matière de revalorisation de la fonction publique et qui, sur la base des évaluations actuelles, pourraient entraîner pour 1963 les dépenses nouvelles suivantes :

pécule de vacances	96,4 millions de francs
indemnité de foyer et de résidence	23,— millions de francs
pensions (loi du 2 août 1962) (172,5 en 1962 et 335 en 1963)	507,5 millions de francs
	626,9 millions de francs

Dit bedrag van 627 miljoen moet dan nog verhoogd worden met dit voor de baremaherziening. Steunend op de uitgaven voorzien voor het staatspersoneel, zou deze herziening een financiële weerslag hebben van 588 miljoen (154 miljoen in 1962 en 434 miljoen in 1963), waardoor men uiteindelijk voor 1963 komt tot een verhoging der uitgaven die $626,9 \text{ miljoen} + 588 \text{ miljoen} = 1.214,9 \text{ miljoen}$ zou bereiken.

Begrijpelijkwijze kan de exploitatierekening van de N. M. B. S. dergelijke last niet dragen. Een financiering door de openbare schatkist van de lasten die voortvloeien uit de revalorisatie van de openbare functie is dan ook van meetaf aan voorzien geworden in het raam van de besprekingen die terzake op regeeringsniveau tot een principieel akkoord met de syndikale instanties hebben geleid.

Het is, in dat verband, zeker niet zonder belang er andermaal op te wijzen, dat de vruchten van de modernisatie en de rationalisatie grotendeels ten goede zijn gekomen aan het personeel.

bii) *Financiële lasten.*

Modernisatie van het net brengt het uitschrijven van leningen mede, hetzij ter aflossing van vroegere leningen, hetzij van nieuwe, met de daaraan verbonden financiële lasten.

Voor 1962, stijgt de last voortspruitend uit het volume van het beroep op krediet met 58 miljoen frank, en voor 1963, is een nieuwe stijging van 120 miljoen frank te voorzien. De financiële lasten van de N. M. B. S. zullen dan 1.040 miljoen frank bedragen, tegenover slechts 744 miljoen in 1958, het jaar dat de start van het hervormingsplan voorafging.

c) *De vermindering der staatstussenkomsten.*

Het is logisch dat de financiële staatstussenkomsten verminderen naargelang de modernisering en de rationalisatie hun uitwerking doen gevoelen. De Staat is er toe gemachtigd zijn financiële tussenkomsten die de exploitatierekening ten goede komen, af te stemmen op de verhoogde productiviteit van het spoorwegbedrijf.

De evolutie van deze tussenkomsten is als volgt :

1959 : 5.516,9 miljoen frank;

1960 : 5.119,8 miljoen frank;

1961 : 4.449,1 miljoen frank (zonder rekening te houden met een buitengewone tussenkomst van 270 miljoen om het verlies van de staking te dekken);

1962 : 4.322,1 miljoen frank (zonder rekening te houden met een buitengewone tussenkomst van 175 miljoen voortvloeiend uit het feit dat de regeling inzake sociale abonnementen slechts ingetreden is op 1 augustus 1962 in plaats van op 1 januari 1962 en zonder rekening te houden met het krediet van 139,3 miljoen in 1962 voor de revalorisatie van de openbare functie).

Ten overstaan van 1959, stelt men vast dat, de staatstussenkomsten daalden van 5.516,9 miljoen frank tot 4.322,1 miljoen frank, hetzij een vermindering van ± 1.200 miljoen, of gemiddeld 400 miljoen per jaar.

Uiteindelijk komt men nochtans tot de vaststelling dat de vermindering van de staatstussenkomsten, ten bate van de exploitatierekening van de N. M. B. S., bezwaarlijk in evenredige mate kan ondervangen worden door effectieve mogelijkheden geboden door het in uitvoering zijnde programma van reconversie.

Daarom werden de staatstussenkomsten voor 1963 vastgesteld op hetzelfde niveau — er is zelfs een lichte verho-

A ce montant de 627 millions doit encore s'ajouter celui de la revision des barèmes. Si l'on se base sur les dépenses prévues pour le personnel de l'Etat, cette revision pourrait avoir une répercussion financière de 588 millions (154 millions en 1962 et 434 millions en 1963); il s'ensuit donc que, pour 1963, l'augmentation des dépenses atteindrait $626,9 \text{ millions} + 588 \text{ millions} = 1.214,9 \text{ millions}$.

Il est évident que le compte exploitation de la S. N. C. B. ne peut supporter une telle charge. Le financement par le trésor public des charges résultant de la revalorisation de la fonction publique a d'ailleurs été prévu dès le début dans le cadre des discussions qui, au niveau du Gouvernement, ont abouti en la matière à un accord de principe avec les organisations syndicales.

A ce propos, il n'est pas sans intérêt de rappeler une fois de plus que les résultats de la modernisation et de la rationalisation ont dans une grande mesure bénéficié au personnel.

bii) *Charges financières.*

La modernisation du réseau entraîne l'émission d'emprunts pour amortir des emprunts soit antérieurs, soit nouveaux ainsi que pour payer les charges financières afférentes.

Pour 1962, la charge résultant du volume des appels au crédit augmente de 58 millions de francs et, pour 1963, une nouvelle augmentation de 120 millions est à prévoir. Les charges financières de la S. N. C. B. s'élèveront alors à 1.040 millions de francs, contre 744 millions seulement en 1958, l'année précédant celle pendant laquelle a commencé l'application du plan de réforme.

c) *La réduction des interventions de l'Etat.*

Il est normal que les interventions financières de l'Etat soient réduites au fur et à mesure que la modernisation et la rationalisation sortent leurs effets. L'Etat est en droit d'adapter ses interventions financières au profit des comptes d'exploitation à la productivité accrue des chemins de fer.

L'évolution de ces interventions se présente comme suit :

1959 : 5.516,9 millions de francs;

1960 : 5.119,8 millions de francs;

1961 : 4.449,1 millions de francs (compte non tenu d'une intervention extraordinaire d'un montant de 270 millions pour couvrir les pertes provoquées par la grève);

1962 : 4.322,1 millions de francs (compte non tenu d'une intervention extraordinaire d'un montant de 175 millions résultant du fait que le régime en matière d'abonnements sociaux n'est entré en vigueur que le 1^{er} août 1962 au lieu du 1^{er} janvier 1962 et compte non tenu du crédit de 139,3 millions pour 1962 en vue de la revalorisation de la fonction publique).

Par rapport à 1959 on constate que les interventions de l'Etat sont tombées de 5.516,9 millions de francs à 4.322,1 millions de francs, soit une réduction de ± 1.200 millions ou 400 millions de francs par an en moyenne.

En conclusion, on constate cependant que la réduction des interventions de l'Etat au profit des comptes d'exploitation de la S. N. C. B. pourra difficilement et dans la même proportion être compensée par les possibilités réelles du programme de reconversion actuellement en cours d'exécution.

C'est pourquoi les interventions de l'Etat pour 1963 ont été fixées au même niveau — on constate même une légère

ging — als in 1962 : 4.383,4 miljoen frank, zonder rekening te houden met de kredieten nodig voor de revalorisatie van de openbare functie.

C. — *Middelen om de toestand te verhelpen.*

De aldus geschetste toestand vergt ongetwijfeld maatregelen. Welke zijn ze?

a) *Versnelde uitvoering van het hervormingsplan.*

De Minister heeft onlangs persoonlijk deze aangelegenheid, samen met de directie van de N. M. B. S. onderzocht. Alles wordt in het werk gesteld om dit doel te bereiken. De Directie is zich bewust van haar verantwoordelijkheden en geeft blijk van grote moed om een vaak ondankbare taak tot een goed einde te brengen.

b) *Tariefaanpassingen verwezenlijken waar deze mogelijk zijn.*

Men moet op dit stuk logisch zijn. Is het nog verdedigbaar de spoorwegtarieven op een peil te willen houden dat te laag ligt? Waar de concurrentie het mogelijk maakt, dienen, op redelijke wijze, de tarieven aangepast te worden.

De Raad van Beheer heeft volgende tariefverhogingen voorgesteld :

— voor de *reizigersabonnementen*, andere dan de sociale abonnementen waarvoor met ingang van 1 augustus 1962 reeds een regeling werd getroffen, en de *bagage*, een tariefaanpassing die 75 miljoen frank zou opleveren. Dit voorstel moest uitwerking hebben op 1 oktober l.l., doch het onderzoek ervan, in overleg met de Prijzencommissie en het Ministerie van Economische Zaken, is niet beëindigd;

— voor het *stukgoed*, met ingang van 1 januari 1963, een tariefverhoging die 52 miljoen meer-ontvangsten zou opleveren;

— voor de *volledige wagenladingen*, eveneens met uitwerking op 1 januari a.s., een aanpassing voor een bedrag van 50 miljoen.

Deze laatste twee tariefverhogingen worden aan het advies van de Prijzencommissie voorgelegd. In totaal zou de N. M. S. B. voor 1963 dus kunnen rekenen op bijkomende ontvangsten voor een bedrag van 177 miljoen frank.

Dat alles is echter verre van voldoende, vermits dit bedrag nog zelfs niet de verhoging der uitgaven voortvloeiend uit de stijging van het indexcijfer dekt.

Het is nu hoogstnoodzakelijk, onmiddellijk werk te maken van twee punten die in het hervormingsplan zijn ingeschreven, doch nog geen begin van uitvoering hebben gekregen, namelijk :

e) *De wijziging van de wet van 1891 op het vervoercontract.*

Het gaat niet meer op aan de N. B. B. S. de commerciële vrijheid te willen ontzeggen waarop andere vervoermiddelen wel aanspraak kunnen maken. Gelijkheid van behandeling is hier ook vereist met inachtneming van de verplichtingen die wij op Europees vlak hebben aangegaan.

Er bestaat reeds een voorontwerp van wet dat wellicht binnenkort aan het Parlement zal worden overgemaakt.

augmentation — qu'en 1962 : 4.383,4 millions de francs, compte non tenu des crédits inscrits en vue de la revalorisation de la fonction publique.

C. — *Moyens propres à remédier à la situation.*

La situation, telle que nous venons de l'esquisser, exige incontestablement des mesures. Lesquelles ?

a) *Exécution accélérée du plan de réforme.*

Le Ministre a récemment examiné personnellement cette situation avec la direction de la S. N. C. B. Tout sera mis en œuvre en vue d'atteindre ce but. La Direction est pleinement consciente de ses responsabilités et témoigne de beaucoup de courage pour mener à bien une tâche souvent ingrate.

b) *Réalisation d'adaptations tarifaires dans les secteurs où cela est possible.*

A ce sujet, il convient d'adopter une attitude logique. Vouloir maintenir les tarifs des chemins de fer à un niveau trop bas, cela se justifie-t-il encore? Là où la concurrence le permet il y a lieu d'adapter, dans une mesure raisonnable, les tarifs.

Le conseil d'administration a proposé les augmentations tarifaires suivantes :

— pour les *abonnements de voyageurs*, autres que les abonnements sociaux pour lesquels un règlement est entré en vigueur à partir du 1^{er} août 1962, ainsi qu'une adaptation des tarifs pour les *bagages* qui rapporterait 75 millions de francs. Cette proposition aurait dû entrer en vigueur le 1^{er} octobre dernier, mais l'examen qu'y a notamment consacré la Commission des Prix du Ministère des Affaires Economiques, n'est pas encore terminé;

— pour les *marchandises diverses*, une augmentation des tarifs à partir du 1^{er} janvier 1963 représenterait un supplément de recettes de l'ordre de 52 millions;

— pour les *charges complètes*, une adaptation entrant également en vigueur au 1^{er} janvier prochain, rapporterait 50 millions.

Les deux dernières augmentations tarifaires dont il vient d'être question ont été soumises pour avis à la Commission des Prix. Au total la S. N. C. B. pourrait donc compter en 1963 sur un supplément de recettes d'un montant de 177 millions de francs.

C'est insuffisant, loin s'en faut, ce montant ne couvrant même pas l'augmentation des dépenses résultant de la hausse de l'index.

Il convient maintenant de réaliser immédiatement deux points figurant au plan de réforme, mais qui n'ont pas encore reçu un début d'exécution, à savoir :

c) *Révision de la loi de 1891 sur le contrat de transport.*

Il est inadmissible de vouloir refuser à la S. N. C. B. la liberté de commerce dont peuvent se prévaloir d'autres moyens de transport. Dans ce domaine également, l'égalité dans le traitement s'impose, compte tenu des engagements que nous avons pris sur le plan européen.

Il y a déjà un avant-projet de loi qui sera probablement soumis au Parlement prochainement.

d) *De normalisatie der spoorwegrekeningen.*

Zolang de spoorweg een feitelijk monopolium genoot, gaven de lasten en plichten van openbare dienst, opgelegd door de wet van 1891, als de vele prestaties van algemeen belang die op de spoorweg rusten, geen aanleiding tot ernstige moeilijkheden.

Gesteld tegenover de mededinging van andere vervoermiddelen, drong de noodzakelijkheid van een industrieel en commercieel beheer zich bij de N. M. B. S. meer en meer op. Meteen gingen de lasten en prestaties van openbaar belang ongemeen zwaar op de spoorwegbegroting drukken.

Uiteindelijk stelt men vast dat, ondanks de verwezenlijkte besparingen, de kosten in stijgende lijn gaan, terwijl de ontvangsten verminderen onder invloed van een niet genormaliseerde concurrentie, daar de andere vervoermiddelen voordelen genieten (o.m. op het stuk van de tariefvorming en van de infrastructuur) die hen toelaten trafiek te ontnemen aan de spoorweg of deze verplichten zijn tarieven te verlagen.

Vertrekkend van de hoofdgedachte dat het vervoer één geheel vormt, hoe verschillend ook de verscheidene technieken mogen wezen, komt men tot het besluit dat de gezondmaking van de vervoermarkt een coherent vervoerbeleid vereist waarvan de *gelijkbehandeling van alle vervoerondernemingen één van de basiselementen moet zijn.*

Zo komt men tot een betere opvatting van de economische waarde van elk vervoermiddel en tot een spreiding van de trafiek gesteund op de vrije mededinging in vergelijkbare mededingingsvoorwaarden.

Het vervoermiddel dat onderworpen blijft aan verplichtingen als openbare dienst of aan prestaties opgelegd in het algemeen belang, moet derhalve op rechtmatige wijze kunnen schadeloos gesteld worden voor het verlies dat hierdoor veroorzaakt wordt.

Het is dit probleem, gekend als « normalisatie des spoorwegrekeningen » dat nu dringend moet worden opgelost, des te meer dat het ook zeer spoedig zal ter sprake komen in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid dat voor de E. E. G. moet worden vastgesteld. *Een werkgroep waarin ook afgevaardigden van het Ministerie van Financiën zetelen, is met de studie van dit delicaat en omvangrijk probleem belast.* Zij heeft als opdracht een volledige inventaris op te maken en voor elk punt ervan een aangepaste en verantwoorde oplossing voor te stellen.

Eenmaal definitief aangenomen door de verantwoordelijke instanties, zal aan het resultaat van deze werkzaamheden een juridische vorm worden gegeven. Derwijze zullen, in de toekomst, de omslachtige besprekingen worden vermeden waartoe nu, elk jaar, de vaststelling van de kredieten voor de N. M. B. S. aanleiding geeft.

9. Besluiten.

Deze realistische beschrijving van de huidige toestand brengt onvermijdelijk het ganse vervoerbeleid op het tapijt. Bepaalde oplossingen zullen onmiddellijk tastbare resultaten moeten geven; andere, en niet minder belangrijke, zullen slechts op langere termijn hun gevolgen laten gelden. Andere oplossingen worden nochtans beïnvloed door de verplichtingen vervat in het verdrag van Rome. Daar wij stap voor stap een gemeenschappelijk vervoerbeleid voor de zes landen tot stand zien komen zijn twee houdingen mogelijk :

— ofwel geleidelijke uitbouw van dit gemeenschappelijk vervoerbeleid achternaahinken;

— ofwel ons binnenlands vervoerbeleid onverwijld zo uitbouwen dat wij in de gunstigst mogelijke positie kunnen

d) *La normalisation des comptes des chemins de fer.*

Aussi longtemps que les chemins de fer ont bénéficié d'un monopole de fait, les charges et obligations qu'ils assumaient en vertu de la loi de 1891 ainsi que les prestations nombreuses d'intérêt public qui leur étaient imposées, n'ont pas donné lieu à de graves difficultés.

Etant donné la concurrence des autres moyens de transport, la nécessité d'une gestion industrielle et commerciale s'imposait de plus en plus à la S. N. C. B. Du coup, les charges et les prestations d'utilité publique commençaient à peser très lourdement sur le budget des chemins de fer.

Finalement on constate que, malgré les économies qui ont été réalisées, les dépenses augmentent tandis que les recettes diminuent sous l'influence d'une concurrence qui n'est pas normalisée, les autres moyens de transport bénéficiant d'avantages (notamment dans le domaine de la formation du tarif et de l'infrastructure) qui leur permettent d'enlever du trafic aux chemins de fer ou les obligent de diminuer leurs tarifs.

Partant de l'idée fondamentale que les transports constituent un ensemble, quelles que puissent être les différences entre les différentes techniques, on arrive à la conclusion que l'assainissement du marché des transports exige une politique des transports cohérente dont la même attitude à l'égard de toutes les entreprises de transport doit être un des éléments de base.

De la sorte, on arrive à une meilleure conception de la valeur économique de chaque moyen de transport et à un étalement du trafic basé sur la libre concurrence dans des conditions concurrentielles comparables.

Le moyen de transport qui reste soumis à des obligations en tant que service public ou à des prestations imposées pour cause d'intérêt public, doit dès lors pouvoir être indemnisé équitablement pour la perte qui en résulte.

C'est ce problème, appelé « normalisation des comptes des chemins de fer », qui doit maintenant être résolu d'urgence, d'autant plus qu'il sera exposé prochainement dans le cadre de la politique commune des transports qui doit être fixée par la C. E. E. *Un groupe de travail, dans lequel siègent également des délégués du Ministre des Finances, est chargé de l'étude de ce problème délicat et important.* Il a pour mission de dresser un inventaire complet et de proposer pour chaque point une solution appropriée et justifiée.

Une fois que le résultat de ces travaux aura été accepté définitivement par les autorités responsables, on y donnera une forme juridique. De la sorte les discussions fastidieuses, auxquelles la fixation des crédits pour la S. N. C. B. donne lieu chaque année, seront évitées à l'avenir.

9. Conclusions.

Cette description réaliste de la situation actuelle soulève fatalement la question de toute la politique des transports. Certaines solutions devront immédiatement donner des résultats tangibles; les autres, qui n'en sont pas moins importantes, ne feront sentir leurs effets que dans un délai plus long. Les obligations contenues dans le traité de Rome ont cependant une influence sur toutes les solutions. Comme nous voyons se réaliser peu à peu une politique commune des transports pour les six pays, deux altitudes sont possibles :

— soit suivre tant bien que mal la réalisation progressive de cette politique commune des transports;

— soit élaborer sans délai une politique intérieure des transports telle que nous nous trouvions dans la position

staan ten opzichte van de principes die het gemeenschappelijk vervoerbeleid schragen.

Het is duidelijk dat de tweede optie aangewezen is. De eerste optie zou alleen onze macht beklemtonen om verdere trafiekverschuivingen tegen te houden met al de financiële gevolgen vandien.

De moeilijkheden van de N.M.B.S. komen niet voort uit een verslappening van de rationalisatie en modernisatie van het spoorwegnet. Er zijn echter elementen die aan rationalisatie ontsnappen en die de kostprijzen het sterkst bezwaren: de lonen, wedden, pensioenen, sociale lasten. De evolutie ervan valt buiten de voorzieningen die werden vooropgesteld bij het opmaken van het rationalisatieprogramma in 1959.

Daarom moet gezocht worden naar nieuwe middelen om de sociale vooruitgang van het personeel te bevorderen.

De uiteengezette tarievenverhoging is onvoldoende om de kosten van de sociale vooruitgang van het personeel te dragen. De openbare opinie in ons land is steeds uitermate gevoelig telkens er sprake is van verhoging der vervoerprijzen. Haar reactie is te begrijpen. Maar dan moet de vraag gesteld worden of het programma der voorafbepaalde verminderingen der staatssusvenkomsten ten voordele van de N.M.B.S. nog wel kan gelden als enig basisgegeven waarnaar het spoorwegbeheer moet gericht worden.

Verdere staatshulp is te verantwoorden maar moet geschieden met inachtneming van:

— een volgehouden inspanning tot modernisatie en rationalisatie steunend op mogelijke tariefaanpassingen, nieuwe technieken en grotere commerciële bewegingsvrijheid;

— de noodzakelijkheid om verouderde monopoliumverplichtingen te herzien;

— de normalisatie van de rekeningen, waarbij het verheugend is te mogen vaststellen dat het onderzoek ervan op degelijke wijze is ingezet.

Bespreking.

De door de Minister geschetste toestand van de N.M.B.S. heeft op alle commissieleden een diepe indruk gemaakt.

Er moet op gewezen worden dat geen enkel lid van de commissie de doelstellingen van de Minister kritiseerde, evenmin als de algemene lijn die hij schetste inzake het te voeren spoorwegebeleid.

Veel vragen werden aan de Minister gesteld welke deze uitvoering beantwoordde:

VRAAG:

De N.M.B.S. overweegt tariefaanpassingen om haar financiële toestand te verbeteren.

Maar zijn er ook geen andere mogelijkheden om de ontvangsten te verhogen, nl. door het verkeersvolume te verhogen. Heeft men desbetreffend een plafond bereikt? Zo neen, welke zijn dan de mogelijkheden?

ANTWOORD:

De N.M.B.S. doet al wat in haar macht is om haar verkeersvolume te verhogen, in de perken die haar gesteld zijn in verband met haar kostprijzen, de beschikkingen van de wet van 25 augustus 1891 en van haar Statuut.

Wat het reizigersverkeer betreft zijn haar toeristische diensten, zowel in het buiten- als in het binnenland bedrijvig met het werven van cliënteel, inzonderheid van groepsreizigers (scholieren, sportclubs, toeristen, enz.). Deze activiteit geschiedt in innig verband met deze van

la plus favorable possible à l'égard des principes qui servent de base à la politique commune des transports.

La seconde option s'impose de toute évidence. La première ne ferait que mettre en relief notre pouvoir de nous opposer à des glissements de trafic ultérieurs, avec toutes les suites financières que ceci implique.

Les difficultés de la S.N.C.B. ne proviennent pas d'un relâchement dans la rationalisation et la modernisation du réseau ferroviaire. Il y a cependant des éléments qui échappent à la rationalisation et qui alourdissent très considérablement les prix de revient: les salaires, traitements, pensions, charges sociales. L'évolution de ceux-ci n'intervient pas dans les prévisions établies lors de l'élaboration du programme de rationalisation en 1959.

C'est pourquoi il convient de chercher de nouveaux moyens propres à promouvoir le progrès social du personnel.

L'augmentation des tarifs, telle qu'elle a été exposée, est insuffisante pour couvrir le coût des charges de progrès social du personnel. L'opinion publique dans notre pays est toujours extrêmement sensible lorsqu'il s'agit de l'augmentation des prix des transports. Cette réaction est compréhensible. Mais alors on doit se demander si le programme de réductions prévues des interventions de l'Etat en faveur de la S.N.C.B. peut encore servir d'unique élément de base d'après lequel il faut orienter la gestion des chemins de fer.

Le maintien de l'aide de l'Etat peut se justifier mais il doit se faire en tenant compte:

— de l'effort continu de modernisation et de rationalisation, basé sur d'éventuelles adaptations de tarif, de nouvelles techniques et d'une liberté de mouvement commerciale plus grande;

— de la nécessité de revoir les obligations surannées découlant de leur monopole;

— de la normalisation des comptes pour lesquels il est réjouissant de constater qu'ils ont été examinés d'une manière sérieuse.

Discussion.

La situation de la S.N.C.B., telle que décrite par le Ministre, a fortement impressionné tous les membres de la Commission.

Il convient de signaler qu'aucun membre de la commission n'a critiqué les objectifs du Ministre, pas plus que la ligne générale de la politique qu'il entend mener dans le domaine des chemins de fer.

De nombreuses questions ont été posées au Ministre, lequel y a répondu de manière détaillée.

QUESTION:

La S.N.C.B. envisage des adaptations de tarif pour améliorer sa situation financière.

Mais n'y a-t-il pas d'autres possibilités d'augmenter les recettes, notamment en augmentant le volume du trafic? A cet égard, le plafond a-t-il été atteint? Si ce n'est pas le cas, devant quelles possibilités se trouve-t-on?

RÉPONSE:

La S.N.C.B. fait tout ce qui est en son pouvoir pour accroître le volume de son trafic, dans les limites qui lui sont imposées par ses prix de revient, les dispositions de la loi du 25 août 1891 et de son Statuut.

En ce qui concerne le trafic des voyageurs, ses services touristiques, tant en Belgique qu'à l'étranger, s'occupent d'attirer, en particulier, une clientèle de voyageurs en groupes (écoliers, clubs sportifs, touristes, etc.). Cette activité s'exerce en collaboration étroite avec le service de

haar publiciteitsdienst, die jaarlijks duizenden affiches en folders verspreidt en menigmaal deel neemt aan tentoonstellingen en handelsbeurzen. Op tarifair gebied werden verschillende formules aangeboden om dit soort verkeer in de hand te werken; abonnement van 5-10 en 15 dagen, verkoop van kaarten die recht geven op 50 % vermindering, vermindering voor groepsreizigers, forfaitaire prijzen voor individuele uitstappen van een dag.

Wat het goederenverkeer betreft, beschikt zij thans over zes handelsagentschappen in het buitenland en zeventien handelsagentschappen in het binnenland. Er worden doorlopend speciale tarieven in werking gesteld die verminderde prijzen aanbieden teneinde bestaande trafieken te behouden of er nieuwe te verwerven. Het wagenpark wordt geleidelijk vernieuwd met het oog op het uitschakelen van behandelingskosten en er werd beslist van 1 januari 1963 af bepaalde tegemoetkomingen te doen aan de cliënten die een verbindingsspoor gebruiken of spoorwegterreinen in huur hebben.

Wat haar betreft, doet de N.M.B.S. dus al het mogelijke om haar verkeersvolume te verbeteren.

Nochtans, in de huidige stand van de verkeers-economie in België, kan men niet beschouwen dat er gelijkheid is in de concurrentievoorwaarden, waardoor het de N.M.B.S. niet mogelijk is een verkeersvolume te bereiken dat in verhouding staat tot de specifieke voordelen die zij werkelijk kan bieden voor het vervoer van zware goederen. De in uitzicht gestelde wijziging van de wet van 25 augustus 1891 kan daaraan nochtans een kentering ten goede brengen.

VRAAG :

Wordt buiten de lijn Brussel-Parijs en Parijs-Keulen nog de electrificering van andere lijnen overwogen?

ANTWOORD :

Buiten de lijnen Brussel-Bergen-Quévy (Franse grens), met uitloper naar St-Ghislain, en Erquelines-Charleroi-Namen-Luik-Verviers-Herbestal (Duitse grens), worden thans geen andere electrificeringen meer overwogen; alle inspanningen zijn gericht op de dieselisatie.

VRAAG :

Is het mogelijk het investerings- en vernieuwingsprogramma mede te delen voor de eerstkomende jaren inzake rijtuigen, wagens en locomotieven? Wat deze laatste betreft, volgens soort.

ANTWOORD :

De aankoopprogramma's van materieel, inzonderheid van rijtuigen en locomotieven, worden opgemaakt, rekening houdend met de financiële middelen, die ter beschikking van de N.M.B.S. gesteld zijn.

De aankoopprogramma's van de wagens hangen af, enerzijds van de evolutie van het goederenverkeer, en, anderzijds, van de behoeften aan speciale wagens die ter beschikking van de cliënten moeten gesteld worden.

Deze laatste zou niet vooraf kunnen bepalen wat op dit gebied zal kunnen gedaan worden in de eerstkomende jaren, bijaldien het objectief blijft de stoomtractie uiterlijk 1967 volledig uit te schakelen.

VRAAG :

Worden er nog bestellingen in het buitenland gevraagd, ten einde onze Belgische ondernemingen aan te zetten hun productieprijs en -methoden in het oog te houden...?

ANTWOORD :

Met het oog op de modernisatie van het net, is de N.M.B.S. genoodzaakt gespecialiseerd materieel aan te schaffen, dat reeds in het buitenland beproefd werd.

Te dien einde onderhandelt ze over de aankoop der plans en vergunningen, om de Belgische constructeurs, die bedoeld materieel zouden kunnen vervaardigen, op voet van gelijkheid te stellen.

De prijzen, die ter gelegenheid van de aanbestedingen ingediend worden, worden ontleed of vergeleken met de prijzen, die door andere spoorwegnetten betaald worden voor gelijkaardig materieel.

publicité qui distribue chaque année des milliers d'affiches et de dépliants et participe parfois à des expositions et des foires commerciales. Dans le domaine des tarifs, diverses formules sont proposées pour favoriser ce mode de trafic : abonnements de 5, 10 et 15 jours, vente de cartes donnant droit à une réduction de 50 %, réductions pour voyages en groupe, prix forfaitaires pour des excursions individuelles d'un jour, etc.

En ce qui concerne le trafic marchandises, la S.N.C.B. dispose actuellement de six agences commerciales à l'étranger et de dix-sept agences commerciales en Belgique. Des tarifs spéciaux sont sans cesse mis en application, qui proposent des prix réduits afin de conserver les trafics existants ou d'en acquérir de nouveaux. Le parc ferroviaire est renouvelé progressivement dans le but d'éliminer les frais de manutention et il a été décidé d'accorder, à partir du 1^{er} janvier 1963, certains avantages aux clients qui utilisent un raccordement ou louent des terrains appartenant aux chemins de fer.

La S.N.C.B. fait, pour sa part, tout son possible pour accroître le volume de son trafic.

Toutefois, dans l'état actuel de l'économie des transports en Belgique, on ne peut estimer que les conditions de la concurrence soient égales, ce qui empêche la S.N.C.B. d'atteindre un volume de trafic proportionnel aux avantages spécifiques qu'elle peut réellement offrir pour le transport de marchandises lourdes. La modification prévue de la loi du 25 août 1891 peut toutefois provoquer ici un revirement favorable.

QUESTION :

Abstraction faite des lignes Bruxelles-Paris et Paris-Cologne, envisage-t-on l'électrification d'autres lignes encore?

RÉPONSE :

Abstraction faite des lignes Bruxelles-Mons-Quévy (frontière française), avec embranchement vers St-Ghislain, et Erquelines-Charleroi-Namur-Liège-Verviers-Herbestal (frontière allemande), aucune autre électrification n'est actuellement envisagée, les efforts actuels étant axés sur la dieselisation.

QUESTION :

Est-il possible de communiquer le programme d'investissement et de renouvellement pour les années suivantes en ce qui concerne les voitures, les wagons et les locomotives? Pour ces dernières par catégorie.

RÉPONSE :

Les programmes d'achat de matériel, principalement de voitures et de locomotives, sont établis compte tenu des moyens financiers dont dispose la S.N.C.B.

Les programmes d'achat de wagons dépendent, d'une part, de l'évolution du trafic des marchandises et, d'autre part, des besoins en wagons spéciaux qui doivent être mis à la disposition de la clientèle.

La S.N.C.B. ne pourrait dire à l'avance ce qui pourra être fait dans ce domaine au cours des années suivantes, pour autant que l'objectif reste d'éliminer complètement la traction à vapeur au plus tard en 1967.

QUESTION :

Demande-t-on encore des commandes à l'étranger, afin d'inciter nos entreprises belges à surveiller leurs prix et leurs méthodes de protection?

RÉPONSE :

En vue de la modernisation du réseau, la S.N.C.B. est obligée de se procurer du matériel spécialisé, qui a déjà été expérimenté à l'étranger.

A cette fin, elle est en pourparlers au sujet de l'achat des plans et des licences afin de mettre les constructeurs belges, qui pourraient fabriquer ce matériel, sur un pied d'égalité.

Les prix, qui sont présentés à l'occasion d'adjudications, sont analysés et comparés aux prix payés par d'autres réseaux de chemins de fer pour du matériel analogue.

Indien de Belgische constructeurs zich willen handhaven in de Gemeenschappelijke Markt, hebben ze er belang bij mededingingsprijzen in te dienen.

VRAAG :

Inzake bestellingen die in het buitenland gedaan worden of zullen gedaan worden betreft het hier :

- rechtstreekse bestellingen door de N.M.B.S. in buitenland;
- bestellingen aan Belgische ondernemingen die buitenlands materieel in hun opdrachten verwerken?

ANTWOORD :

Voor haar bestellingen, raadpleegt de N.M.B.S. benevens de Belgische firma's, de Belgische vertegenwoordigers van vreemde firma's. Bij ontstentenis van Belgische fabrikanten of vertegenwoordiging in België kan de N.M.B.S. genoodzaakt zijn zich rechtstreeks te wenden tot een in het buitenland gevestigde firma.

Er valt op te merken dat voor al de gevallen van aankoop van vreemd materieel, zowel voor bestellingen bij een Belgische firma, als bij een vertegenwoordiger in België of rechtstreeks in het buitenland, de N.M.B.S. het advies moet inwinnen van de Bestendige Commissie van Advies inzake contracten of aanbestedingen, bij het Ministerie van Economische Zaken.

VRAAG :

Kunnen de eigen werkhuizen van de spoorwegen zelf volledige spoorwagens en rijtuigen bouwen? Doen ze dit ook? In concurrentie met de nijverheid?

Is een nette industriële boekhouding, die een zuiver en objectief inzicht geeft in de juiste productiekosten, hier wel mogelijk?

ANTWOORD :

Het antwoord luidt bevestigend.

De werkhuizen van de N.M.B.S. hebben reeds dergelijk materieel vervaardigd; voor het ogenblik zijn constructies aan de gang, waarbij het personeel, beschikbaar gesteld wegens de modernisatie van het net, benut wordt.

De in de werkplaatsen uitgevoerde werken zijn deze, waarvan de kostprijs lager is dan de prijs die zou betaald worden in geval van bestelling bij de industrie.

De boekhouding van de N.M.B.S. laat toe de juiste productiekosten op te maken.

VRAAG :

Op hoeveel exemplaren wordt de B-revue-uitgave voor de treinen getrokken? Op welke lijnen wordt ze ter beschikking gesteld? Worden er abonnementen gevraagd? Wat kost dit aan de N.M.B.S.? Acht men die uitgave werkelijk verantwoord?

ANTWOORD :

1) *Oplage* : 10.000 treinexemplaren per maand.

2) *Verspreiding* : in de metalen rijtuigen van de voornaamste treinen in binnenverkeer, naar rato van 10 exemplaren per rijtuig. Ipso facto wordt de B-revue dus ter beschikking gesteld op alle belangrijke lijnen.

3) *Abonnementen* : het blad is met abonnement verkrijgbaar bij de N.V. Omega, Lamoriniëstraat 67, Antwerpen, voor hen die het thuis willen besteld krijgen.

De abonnementsprijs wordt bepaald door de N.V. Omega.

4) *Wat kost deze revue aan de N.M.B.S. en is deze uitgave verantwoord* :

De N.V. Omega is belast met de redactie en druk. Alle uitgavekosten zijn ten laste van Omega. Deze worden betaald met de publiciteitsontvangsten.

Si les constructeurs belges veulent se maintenir dans le Marché Commun, ils ont tout intérêt à préserver des prix concurrentiels.

QUESTION :

En ce qui concerne les commandes passées ou à passer à l'étranger, s'agit-il :

- de commandes directes par la S.N.C.B. à l'étranger;
- de commandes à des entreprises belges qui utilisent du matériel étranger dans leurs ordres?

RÉPONSE :

Pour ses commandes, la S.N.C.B. consulte, outre les firmes belges, les représentants belges de firmes étrangères.

A défaut de fabricants belges ou d'une représentation en Belgique, la S.N.C.B. peut être obligée de s'adresser directement à une firme établie à l'étranger.

Il convient de remarquer que, pour tous les cas d'acquisition de matériel étranger, tant pour les commandes passées à une firme belge qu'à un représentant en Belgique ou directement à l'étranger, la S.N.C.B. est tenue de prendre l'avis de la Commission consultative permanente pour les contrats ou adjudications auprès du Ministère des Affaires économiques.

QUESTION :

Les propres ateliers des chemins de fer sont-ils à même de construire eux-mêmes des wayons complets? Le font-ils effectivement? En concurrence avec l'industrie?

Une comptabilité industrielle claire, donnant une image objective du coût exact de la production, est-elle possible en ce domaine.

RÉPONSE :

La réponse est affirmative.

Les ateliers de la S.N.C.B. ont déjà fabriqué pareil matériel; pour le moment, il y a des constructions en cours auxquelles est affecté le personnel mis en disponibilité en raison de la modernisation du réseau.

Les travaux exécutés dans les ateliers sont ceux dont le prix de revient est inférieur au prix qui serait payé en cas de commande à l'industrie.

La comptabilité de la S.N.C.B. permet d'établir exactement les frais de production.

QUESTION :

Quel est le tirage de la revue B éditée pour les trains? Sur quelles lignes est-elle mise à la disposition? Y a-t-il des demandes d'abonnement? Combien coûte cette édition à la S.N.C.B.? Estime-t-on que cette édition est réellement justifiée?

RÉPONSE :

1) *Tirage* : 10.000 exemplaires pour les trains, par mois.

2) *Diffusion* : dans les voitures métalliques des principaux trains sur les lignes intérieures, à raison de 10 exemplaires par voiture. Il s'ensuit que la revue B est mise à la disposition sur toutes les lignes importantes.

3) *Abonnements* : des abonnements à la revue peuvent être obtenus à la S.A. Omega, 67, Lamoriniëstraat, à Anvers, par ceux qui désirent la recevoir à domicile.

Le prix de l'abonnement est fixé par la S.A. Omega.

4) *Dépense qu'entraîne cette revue pour la S.N.C.B. et justification de cette dépense* :

La S.A. Omega est chargée de la rédaction et du travail d'impression. Toutes les dépenses sont à charge d'Omega. Elles sont récupérées par les recettes de publicité.

De rol van de N.M.B.S. blijft beperkt tot een algehele supervisie, ten einde de cliënteel zoveel mogelijk ter wille te zijn.

VRAAG :

Vindt de N.M.B.S. het absoluut nodig dat kaartjes geknipt worden bij vertrek in het station, in de rijtuigen zelf en weer afgenomen worden bij de uitgang van het station en dan nog eens een controle die plots in de treinen opduikt? Is die controle niet veel duurder dan de overtredingen of onduidelijkheden die daardoor kunnen belet worden?

ANTWOORD :

De controle van de vervoerbewijzen maakt thans het voorwerp uit van een grondige studie vanwege de bevoegde diensten van de N.M.B.S. De mogelijkheid tot het vermijden van dubbele controles wordt nagegaan.

De ondervinding toont nochtans aan :

- 1) dat wegens het uitvallen van de volledige of gedeeltelijke bediening van sommige stations en stopplaatsen geen controle meer mogelijk is bij vertrek, en de reizigers zich van een reisbiljet moeten voorzien in de trein;
- 2) dat vooral tijdens de spitsuren en op de korte afstanden de controle in de treinen wegens de drukke bezetting over 't algemeen ontoereikend is, zodat deze in gunstige zin door de controle bij het verlaten van het station aangevuld wordt.

Het volledig afschaffen van de controle in de stations wordt thans niet mogelijk geacht, zonder dat hieruit een zeer belangrijk ontvangst-verlies zou voortvloeien.

Daarenboven bestaat het controlepersoneel in de stations bijna uitsluitend uit semi-valide werklieden, die onmogelijk in andere functies kunnen overgeschakeld worden.

VRAAG :

Er doen geruchten de ronde dat de N.M.B.S. voornemens is de dienst van de stukgoederen te reorganiseren.

Biedt de overwogen formule voordelen?

Zal de afschaffing van baancentra eruit voortvloeien waarvan de exploitatie aan het privé zal toevertrouwd worden?

Vormt de nieuwe exploitatiemethode geen gevaar van demoralisering van het personeel, hetgeen ze niet rationeel zou maken?

ANTWOORD :

Het is juist dat de Raad van Beheer van de N.M.B.S. in zijn vergadering van oktober 11, zich akkoord heeft verklaard over het voornemen een deel van de activiteiten van de baancentra toe te vertrouwen aan een zustermaatschappij, met meerderheidsparticipatie van de N.M.B.S.

Er zal eerst overgegaan worden tot een proef die zich zal beperken tot twee baancentra van middelmatig belang.

Regening houdend met de uit deze proef opgedane ondervinding, zal de latere veralgemening van het nieuw systeem zich uitstrekken over een vrij lange periode gedurende dewelke de herbenutting van de beschikbaar gekomen bedienden zal gebeuren met de beste behartiging van hun belangen.

VRAAG :

Wie is belast met de bouw van autobusstations en welke is de procedure die desbetreffend gevolgd wordt?

ANTWOORD :

Wanneer het gaat om de verwezenlijking van autobusstations in het raam van de coördinatie van het vervoer per spoor en over de weg, wordt de N.M.B.S. belast met de studie en de uitvoering. De werken worden gefinancierd door het Ministerie van Verkeerswezen.

Le rôle de la S.N.C.B. se limite à une supervision totale, en vue de servir la clientèle le plus agréablement possible.

QUESTION :

La S.N.C.B. estime-t-elle absolument indispensable de poinçonner les billets au départ de la gare et dans le train même, de les faire remettre à la sortie de la gare et de les soumettre en outre à un contrôle dans les trains? Ce contrôle n'est-il pas plus onéreux que les contraventions ou fraudes qu'il permet d'éviter?

RÉPONSE :

La question du contrôle des titres de transport fait actuellement l'objet d'une étude approfondie par les services compétents de la S.N.C.B. On examine la possibilité d'éviter les doubles contrôles.

L'expérience nous apprend cependant :

- 1) que la suppression complète ou partielle du personnel desservant certaines gares ou haltes entraîne l'impossibilité du contrôle au départ et l'obligation pour les voyageurs de se munir d'un billet de voyage dans le train;
- 2) que c'est surtout aux heures de pointe et sur les courtes distances que le contrôle dans les trains est généralement insuffisant à cause du grand nombre de voyageurs, de sorte que ce contrôle est favorablement complété par le contrôle à la sortie de la gare.

On estime que la suppression totale du contrôle dans les gares n'est pas possible à l'heure actuelle sans qu'il en résulte une perte considérable en recettes.

Pour le surplus, le personnel de contrôle dans les gares est composé quasi exclusivement d'ouvriers semi-valides qu'il est impossible d'employer dans d'autres fonctions.

QUESTION :

Le bruit court que la S.N.C.B. a l'intention de réorganiser son service de charges incomplètes (marchandises).

La formule envisagée comporte-t-elle des avantages?

En résultera-t-il la suppression des centres routiers dont l'exploitation sera confiée à l'industrie privée?

La nouvelle méthode d'exploitation ne comporte-t-elle pas un danger de démolition du personnel, ce qui, par le fait même, la rendrait irrationnelle?

RÉPONSE :

Il est exact que le Conseil d'Administration de la S.N.C.B., en sa séance d'octobre dernier, a marqué son accord sur l'intention de confier une partie des activités des centres routiers à une filiale, avec participation majoritaire de la S.N.C.B.

On procédera d'abord à un essai limité dans deux centres routiers de moyenne importance.

Compte tenu des enseignements à tirer de cet essai, la généralisation ultérieure du nouveau système s'étalera sans doute sur une période assez longue pendant laquelle s'effectuerait au mieux de leurs intérêts le reclassement des agents devenus disponibles.

QUESTION :

Qui est chargé de la construction des gares d'autobus et quelle est la procédure suivie en la matière?

RÉPONSE :

Lorsqu'il s'agit de réalisations de gares d'autobus dans le cadre de la coordination des transports par rail et par route, la S.N.C.B. est chargée de l'étude et de l'exécution. Les travaux sont financés par le Ministère des Communications.

In sommige bijzondere gevallen werden, binnen in steden, autobus-stations gebouwd op initiatief van de gemeentebesturen.

VRAAG :

Hoever staat het met de oplossing die moet worden gegeven aan de liberale syndicale vertegenwoordiging bij de N.M.B.S.?

ANTWOORD :

Er bestaan bij de N.M.B.S. twee categorieën van toegelaten syndicale organisaties. De eerste bestaat uit wat wordt genoemd « de aangenomen organisaties » die dit statuut kunnen genieten, in zoverre zij aangesloten zijn bij een nationale en interprofessionele organisatie die minstens 50.000 leden telt en dat zij erkend en vertegenwoordigd zijn in de Nationale Arbeidsraad en in de Centrale Bedrijfsraad.

Het Liberaal Syndicaat geniet het statuut voorbehouden aan de aangenomen organisaties en het heeft dus de voordelen, voorzien door dit statuut, verworven.

De tweede categorie van toegelaten syndicale organisaties bestaat uit de « erkende » organisaties.

Het gaat niet om de organisaties die vertegenwoordigd zijn in het Nationaal Paritair Comité van de N.M.B.S. Om in deze Commissie vertegenwoordigd te zijn, moeten de personeels groeperingen niet alleen voldoen aan de voorwaarden gesteld voor de aanname, maar zij moeten bovendien, een ledenaantal bezitten dat ten minste gelijk is aan 10 % van het personeel in dienst.

Opdat het Liberaal Syndicaat een vertegenwoordiging in het Nationaal Paritair Comité zou kunnen bekomen zal het eerst moeten bewijzen dat zijn ledenaantal ten minste 10 % vertegenwoordigt van het aantal bedienden in dienst.

Er valt nog op te merken dat sedert de oprichting van de N.M.B.S., het Liberaal Syndicaat nooit vertegenwoordigd was in het Nationaal Paritair Comité van de N.M.B.S.

VRAAG :

Het baanvak Charleroi-Franse grens, nabij Doornik, werd niet opgenomen op de kaart van de grote spoorverbindingen van de E.E.G., gevoegd bij de « Aanbevelingen van de Uitvoerende Macht van de Gemeenschappelijke Markt met het oog op de ontwikkeling van de infrastructuur van het vervoer in de E.E.G. » - document n° 4 van oktober 1960.

Het belang van de as Charleroi-Doornik ligt niet in het feit dat zij de verbinding vormt tussen de vier bijzonderste Henegouwse centra, maar dat zij zal moeten tussenkomen in het verkeer Engeland-België-Duitsland na de bouw van een vaste verbinding tussen Engeland en het vasteland.

De brug die zowel het weg- als spoorverkeer zou toelaten, of de tunnel die het monopolium van het verkeer Engeland-Vasteland aan de spoorweg zou voorbehouden, kan slechts de internationale rol van de as Kales-Doornik-Charleroi-Luik-Duitsland versterken.

De nakende toetreding van Engeland tot de Gemeenschappelijke Markt, die de handelsbetrekkingen sterk zou zien toenemen, zal aan deze spoorlijn een nog groter internationaal belang schenken.

Er kan nog onderstreept worden dat gedurende de laatste oorlog de Duitsers een rechtstreekse treindienst hadden ingericht tussen Kales en Duitsland over Doornik-Luik.

Derhalve zou er meer belang moeten gehecht worden aan die lijn welke de bijzonderste is van Henegouwen.

ANTWOORD :

Op het Europese plan is de verkeersader Sambre-Maas en Vesdre, die deel uitmaakt van de historische weg die Parijs en Noord-Frankrijk verbindt met het Roergebied, ontegensprekelijk een grote Europese reisweg en verdient daarom een inspanning tot modernisering, die aan gang is. Men heeft alle redenen om te hopen dat deze inspanning een weldoende invloed zal hebben op de industriële toekomst van Wallonië.

De reisweg Charleroi-Centrum-Bergen-Doornik vormt als het ware de spoorwegruggegraat van de provincie Henegouwen. Hij kent een reizigers- en goederenverkeer dat, alhoewel van enig belang zijnde tussen Bergen en Charleroi, aldaar nog mogelijkheden tot eventuele aangroei biedt, zonder belangrijke verbeteringswerken. Men kan aldus bevestigen dat de bestaande spoorinrichting het hoofd kan bieden aan

Dans certains cas particuliers, à l'intérieur des villes, des gares d'autobus ont été construites à l'initiative des administrations communales.

QUESTION :

Où en est la solution à donner à la représentation syndicale libérale à la S.N.C.B.?

RÉPONSE :

Il existe à la S.N.C.B. deux catégories d'organisations syndicales admises. La première est constituée par ce qu'on appelle « les organisations agréées » qui peuvent bénéficier de ce statut à condition qu'elles soient affiliées à une organisation nationale et interprofessionnelle groupant au moins 50.000 membres et qu'elles soient reconnues et représentées au Conseil National du Travail et au Conseil Central de l'Economie.

Le Syndicat Libéral jouit du statut réservé aux organisations agréées et les avantages accordés par ce statut lui sont donc acquis.

La deuxième catégorie d'organisations syndicales admises est constituée par les organisations dites reconnues.

Il s'agit des organisations qui sont représentées au sein de la Commission Paritaire Nationale de la S.N.C.B. Pour être représentés à cette Commission, les groupements du personnel doivent satisfaire non seulement aux conditions imposées en ce qui concerne l'agrégation, mais doivent, en outre, avoir un nombre de membres égal à au moins 10 % du personnel en service.

Pour que le Syndicat Libéral puisse obtenir une représentation à la Commission Paritaire Nationale de la S.N.C.B., il faudrait donc qu'il fournisse d'abord la preuve que le nombre de ses adhérents représente au moins 10 % du nombre du personnel en service.

A remarquer encore que depuis la création de la S.N.C.B., le Syndicat Libéral n'a jamais été représenté à la Commission Paritaire Nationale de la Société Nationale.

QUESTION :

La section Charleroi-frontière française, près de Tournai, n'a pas été reprise sur la carte des grandes liaisons ferroviaires de la C.E.E., jointe aux « Recommandations de l'Exécutif du Marché Commun en vue du développement de l'infrastructure des transports dans la C.E.E. », document n° 4 d'octobre 1960.

L'importance de l'axe Charleroi-Tournai ne découle pas du fait qu'il relie les quatre centres les plus importants du Hainaut mais bien du fait qu'il devra assurer le trafic Angleterre - Belgique - Allemagne après l'aménagement d'une liaison permanente entre l'Angleterre et le Continent.

Le pont, qui permettrait le trafic par route comme par chemin de fer, ou le tunnel, qui donnerait aux chemins de fer le monopole du trafic Angleterre-Continent, ne peut que renforcer le rôle international de l'axe Calais-Tournai-Charleroi-Liège-Allemagne.

L'adhésion prochaine de la Grande-Bretagne au Marché Commun, qui provoquerait un accroissement des relations commerciales, donnera à cette ligne une importance internationale encore plus grande.

Rappelons en outre que pendant la dernière guerre les Allemands ont organisé une liaison directe par chemin de fer entre Calais et l'Allemagne via Tournai-Liège.

Il faudrait, dès lors, attacher plus d'importance à cette ligne, la plus importante du Hainaut.

RÉPONSE :

Sur le plan européen, le sillon Sambre-Meuse et Vesdre, qui fait partie de la voie historique reliant Paris et le Nord français à la Ruhr, est incontestablement un grand itinéraire européen et est à ce titre justifiable d'un effort de modernisation qui est en cours. Cet effort sera, on a toutes raisons de l'espérer, bénéfique pour l'avenir industriel de la Wallonie.

L'itinéraire Charleroi-Centre-Mons-Tournai constitue en quelque sorte l'épine dorsale ferroviaire de la Province de Hainaut. Il achemine un trafic voyageurs et marchandises qui, tout en ayant quelque consistance entre Mons et Charleroi, y laisse encore, sans aménagements importants, une large marge d'accroissement éventuel. Ainsi, il est permis d'affirmer que l'outil existe pour faire face à un dévelop-

een ontwikkeling van de uitwisselingen, die even wenselijk is voor de toekomstige welvaart van Henegouwen als voor deze van de spoorweg.

Maar het verkeer Charleroi-Doornik is nooit van werkelijk internationale of Europese aard geweest. Weliswaar werden op sommige tijdstippen reizigerstreinen Luik-Doornik verlengd tot Rijsel; nochtans, daar deze verlenging aan geen enkele noodzaak beantwoordde, werd ze afgeschaft. De bediende streek tussen Charleroi en Doornik bezit wel nijverheidsinrichtingen die per spoor goederen kunnen uitwisselen met het buitenland, maar dit geeft aan de lijn die er doorheen loopt nog niet het kenmerk van een Europese lijn.

Wat betreft de eventuele spoorwegoverschrijding van het Nauw van Kales, dit probleem waarvoor ons land bijzondere aandacht betoont, komt minder voor als zou het nieuwe internationale reizen doen ontstaan, dan als een gelegenheid tot verbetering van de benutting van bestaande Europese reizen.

Indien in het opzicht van de economische heropbloei van Henegouwen een aangepaste spoorweginfrastructuur moet gehandhaafd worden, zou men moeilijk argumenten vinden die onze partners van de Gemeenschap zouden overtuigen van de opportuniteit om de « Henegouwse ruggegraat » gelijk te stellen met een « Europese as ».

Henegouwen mag zich op Europees plan niet als afgezonderd gevoelen, vermits zij belang heeft bij drie grote assen : Parijs-Brussel-Amsterdam, Parijs-Ruhr, en, in het vooruitzicht van de tunnel onder het Nauw van Kales, Londen-Rijsel-Brussel-Duitsland.

VRAAG :

Ware het op het stuk van de normalisering van de spoorwegrekeningen niet geraden om de diverse vergoedingen die aan de N.M.B.S. toekomen, te verdelen over de begrotingen van de betrokken departementen ?

ANTWOORD :

In januari 1959 had de regering overwogen de verschillende compensatievergoedingen te verdelen over de begrotingen der onderscheidene betrokken departementen, ten einde deze de door de Staat opgelegde lasten te laten dragen, rekening houdend met hun respectieve bevoegdheid.

Bij de werkzaamheden van de interministeriële commissie voor de sanering van de financiële toestand van de N.M.B.S. heeft men echter geconstateerd dat een dergelijke verdeling van de kredieten het Parlement niet meer in staat zou stellen een overzicht van het probleem der bijdragen ten gunste van de spoorwegen te hebben en bijgevolg dat deze verdeling de controle en de coördinatie van de maatregelen die voor de uitvoering van het saneringsprogramma van de N.M.B.S. moeten worden genomen, ernstig in het gedrang zou brengen. Bovendien zou zij een normale stijging van de N.M.B.S.-kas uiterst moeilijk maken.

Besloten werd dan ook al deze kredieten te blijven uittrekken op de begroting van het departement van Verkeerswezen.

VRAAG :

Gaarne vernam ik wat zal worden van de centrale werkplaats te Salzinnes nadat de stoomlocomotieven volledig verdwenen zullen zijn.

ANTWOORD :

Ingevolge de modernisering van de tractiemiddelen op het Belgische spoorwegnet zal de centrale werkplaats te Salzinnes — die de reparatie van de stoomlocomotieven kwijt geraakt — geleidelijk de reparatie van de Diesellocomotieven overnemen. Deze werkplaats wordt thans met het oog daarop opnieuw ingericht en omgebouwd.

Het thans beschikbare personeel werkt er aan speciale constructies en aan de fabricatie van diverse onderdelen. Eerlang zal het met de reparatiewerken aan wagons belast worden.

Het ligt niet in de bedoeling van de N.M.B.S. deze centrale werkplaats af te schaffen.

VRAAG :

Er is in uitzicht gesteld dat het reizigersvervoer op lijn Mariembourg-Vireux in april 1963 afgeschaft zal worden. Uit een toeristisch

pement des échanges, aussi souhaitable pour la prospérité future du Hainaut que pour celle du chemin de fer.

Mais le trafic Charleroi-Tournai n'a jamais eu de caractère vraiment international ni européen. Certes, des trains de voyageurs Liège-Tournai ont été, à certaines époques, prolongés jusqu'à Lille; mais ce prolongement ne répondait à aucun besoin, a été supprimé. Certes, la région desservie entre Charleroi et Tournai comporte-t-elle des entreprises industrielles qui peuvent échanger des marchandises par fer avec l'étranger; mais ceci ne confère nullement à la ligne qui les dessert le caractère de voie européenne.

Quant à un éventuel franchissement ferroviaire de la Manche, problème auquel notre pays se montre particulièrement attentif, il apparaît moins comme devant entraîner la création de nouveaux itinéraires internationaux, que comme une occasion d'améliorer l'utilisation d'itinéraires européens existants.

Si, dans l'optique de la relance économique du Hainaut un équipement ferroviaire adéquat doit être sauvegardé, on trouverait difficilement les arguments aptes à convaincre nos partenaires de la Communauté de l'opportunité d'assimiler la « dorsale hennuyère » à un « axe européen ».

Le Hainaut ne peut guère, sur le plan européen, se sentir isolé, étant donné qu'il est intéressé par trois grands axes : Paris-Bruxelles-Amsterdam, Paris-Ruhr, et, dans l'optique future du tunnel sous la Manche, Londres-Lille-Bruxelles-Allemagne.

QUESTION :

Dans le cadre de la normalisation des comptes ferroviaires ne serait-il pas souhaitable que les différentes indemnités qui reviennent à la S.N.C.B. soient ventilées entre les budgets des départements intéressés ?

RÉPONSE :

En janvier 1959, le gouvernement avait envisagé de répartir les différentes indemnités compensatoires entre les budgets des différents départements intéressés, de façon à leur faire supporter les charges imposées par l'Etat, compte tenu de leur attribution respective.

Dans le cadre des travaux de la commission interministérielle pour l'assainissement de la situation financière de la S.N.C.B., on a cependant constaté que cette répartition des crédits ne permettrait plus au Parlement d'avoir une vue d'ensemble du problème des interventions en faveur des chemins de fer et que de ce fait elle aurait compromis sérieusement le contrôle et la coordination des mesures d'exécution du programme d'assainissement de la S.N.C.B. De plus, elle aurait rendu extrêmement difficile une alimentation normale de la trésorerie de la S.N.C.B.

Aussi a-t-il été décidé de continuer à prévoir l'ensemble de ces crédits au budget du département des Communications.

QUESTION :

Je voudrais savoir ce qu'il adviendra de l'atelier central de Salzinnes après la disparition totale des locomotives à vapeur.

RÉPONSE :

Suite à la reconversion des modes de traction en cours sur le réseau, l'atelier central de Salzinnes, qui perd la réparation de la traction à vapeur, va reprendre, progressivement, celle des locomotives Diesel. Cet atelier est en cours d'équipement et de transformation pour faire face à ces tâches nouvelles.

Le personnel, momentanément disponible, est occupé à des constructions spéciales et à des travaux de fabrication de pièces diverses. Il va, sous peu, être chargé de travaux de réparation de wagons.

Il n'entre pas dans les intentions de la S.N.C.B. de supprimer cet atelier central.

QUESTION :

Il est prévu qu'au mois d'avril 1963, le service des trains à voyageurs sera supprimé sur la ligne Mariembourg-Vireux. Cette ligne

oogpunt is deze lijn zeer belangrijk en de betrokken gemeentebesturen hebben met klein geprotesteerd tegen de voorgenomen maatregel.

Naar het schijnt bedraagt het deficit op deze lijn 1,5 miljoen.

Er moeten andere middelen zijn om dit overigens kleine tekort te beperken en de lijn voor het reizigersvervoer te blijven exploiteren.

ANTWOORD :

De afschaffing van reizigerstreinen en de vervanging ervan door een autobusdienst op de lijn Mariembourg-Treignes zijn goedgekeurd door de Raad van Beheer van de N.M.B.S. (vergadering van 23 juni 1961), dit in het raam van de aanpassing van de lijnen met een gering verkeer, zomede de vermindering van de exploitatie-uitgaven.

De raad hield rekening met alle gegevens van het probleem.

De besparing die zal voortvloeien uit de maatregel welke in de loop van 1963 zal worden genomen, belooft 2,9 miljoen frank.

VRAAG :

Het reizigersvervoer op de lijn Charleroi-Treignes geschiedt thans in werkelijk onmenselijke omstandigheden. Sommige treinen zijn overbelast. Voor deze moet bijgevoel een voortrein ingevoegd worden.

ANTWOORD :

Om de aangeklaagde toestand te verhelpen is sedert 10 december een nieuwe dienstregeling ingevoerd in de dienst voor de michelines welke lijn 132 (Charleroi-Treignes) bedienen.

Komt de verhoopde verbetering niet tot stand, dan zullen nieuwe maatregelen overwogen worden.

VRAAG :

Hoever staat het met de afschaffing van de overweg te Couillet-Montignies ?

ANTWOORD :

De afschaffing van overweg n° 119 van de lijn Charleroi-Namen te Couillet was reeds het voorwerp van een vraag die volksvertegenwoordiger Higuet op 18 februari 1959 in de Kamercommissie voor het verkeerswezen stelde.

Het antwoord dat de N.M.B.S. toen gaf luidt als volgt :

« Het gaat hier om overweg 119 in de nabijheid van het ontvangstgebouw van Couillet-Montignies.

» Het onderzoek van 1902 waarnaar verwezen wordt, werd verricht in de tijd toen het plan om de lijn Charleroi-Namen op vier sporen te brengen in studie genomen was.

» Vóór de bestudering van de elektrificatie van deze lijn, heeft de N.M.B.S. de kwestie van de afschaffing van deze overweg opnieuw onder de ogen gezien.

» Het Bestuur van Bruggen en Wegen, Wegendienst, was eveneens bij dit projekt betrokken.

» Op een vergadering die plaats had op 9 mei 1955 ten stadhuis van Couillet, werd in aanwezigheid van de afgevaardigden van het Bestuur van Bruggen en Wegen en van de N.M.B.S. het principe van de uit te voeren werken besproken.

» Tijdens die vergadering bleek dat, om de verbinding van de weg Montignies-Couillet met die van Charleroi naar Châtelet in gunstige omstandigheden te laten uitvoeren, belangrijke wegwerken nodig waren, die in dit speciale geval buiten de bevoegdheid van de N.M.B.S. vielen.

» Om die reden werd overeengekomen aan het Bestuur van Bruggen en Wegen het initiatief van deze studie te laten. Voor de tenuitvoerlegging ervan zullen vrij belangrijke onteigeningen noodzakelijk zijn in de industriële installaties langs de noorderzijde van de spoorlijn, wat deze studie vrij moeilijk maakt voor de betrokken administratie. »

Daar de N.M.B.S. nog steeds hetzelfde standpunt ter zake inneemt, meent zij dat de maatregelen die moeten worden genomen om de bestudering van deze afschaffing te stimuleren, onder de Minister van Openbare werken ressorteren.

est très importante au point de vue tourisme et les administrations communales intéressées ont protesté avec véhémence contre la mesure envisagée.

Le déficit semble être de 1,5 millions.

Il doit y avoir d'autres moyens pour réduire ce déficit d'ailleurs peu important et maintenir la ligne en exploitation pour les voyageurs.

RÉPONSE :

La suppression des trains de voyageurs et leur remplacement par un service d'autobus sur la ligne Mariembourg-Treignes ont été approuvés par le Conseil d'Administration de la S.N.C.B. en sa séance du 23 juin 1961 et ce dans le cadre de la politique d'aménagement des lignes à faible trafic et de réduction des dépenses d'exploitation.

Le Conseil a tenu compte de tous les éléments du problème.

L'économie devant résulter de la mesure qu'il est envisagé de réaliser dans le courant de l'année 1963, est de 2,9 millions.

QUESTION :

Le transport des voyageurs sur la ligne Charleroi-Treignes se fait dans des conditions réellement inhumaines. Certains trains sont surchargés. Il faut prévoir des dédoublements des services surchargés.

RÉPONSE :

En vue de remédier à la situation signalée un nouveau roulement a été instauré depuis le 10 décembre dans le service des autorails desservant la ligne 132 (Charleroi-Treignes).

Si l'amélioration escomptée ne se réalise pas, de nouvelles mesures appropriées seront envisagées.

QUESTION :

Où en est-on avec la suppression du passage à niveau à Couillet-Montignies ?

RÉPONSE :

La suppression du passage à niveau n° 119 de la ligne Charleroi-Namur à Couillet a fait l'objet d'une question parlementaire posée par M. Higuet à la séance de la Commission des Communications de la Chambre en date du 18 février 1959.

La réponse faite en son temps par la S.N.C.B. est reproduite ci-après :

« Nous comprenons qu'il s'agit du passage à niveau 119 voisin du bâtiment des recettes de Couillet-Montignies.

» L'enquête de 1902 à laquelle il est fait allusion était intervenue à l'époque de l'étude de la mise à quadruple voie de la ligne de Charleroi-Namur, projet qui a été abandonné.

» Préalablement aux études de l'électrification de la ligne de Charleroi à Namur, la S.N.C.B. a repris l'examen de la question de la suppression de ce passage à niveau.

» L'Administration des Ponts et Chaussées, Service des Routes, est également intéressée à ce projet.

» Le principe des travaux à exécuter a été examiné au cours d'une réunion tenue à l'hôtel de ville de Couillet, le 9 mai 1955, en présence de délégués de l'Administration des Ponts et Chaussées et de la S.N.C.B.

» Au cours de cette réunion, il est apparu que le raccord dans des conditions favorables de la route de Montignies-Couillet à la route de Charleroi-Châtelet présenterait des aménagements routiers importants qui dépassent dans le cas particulier la compétence de la S.N.C.B.

» Pour ce motif, il a été considéré que l'Administration des Ponts et Chaussées prendrait l'initiative de l'étude. La réalisation des travaux nécessitera des expropriations assez importantes dans des installations industrielles côté nord de la voie ferrée, ce qui rend l'étude assez difficile pour cette administration. »

La position de la S.N.C.B. étant restée inchangée, celle-ci estime que les mesures à prendre pour faire activer l'étude de cette suppression, sont du ressort de M. le Ministre des Travaux Publics.

VRAAG :

Welk is het gemiddelde percentage van de verhoging van het pensioen der gewezen personeelsleden van de N.M.B.S.?

ANTWOORD :

De wet van 2 augustus 1962 (*Belgisch Staatsblad* van 22 derzelfde maand) bepaalt dat alle rust- en overlevingspensioenen toegekend vóór 1 juli 1962, op die datum worden herzien door het nominaal pensioen te vermenigvuldigen met een coëfficiënt gevormd door de verhouding tussen de met 10 % verhoogde maximumwedde die voortvloeit uit de meest recente weddeschalen van kracht op 1 januari 1951 en de maximumwedde van de weddeschaal, die als basis diende, hetzij bij de berekening, hetzij bij de laatste herziening, van voornoemd nominaal pensioen.

De bijkomende uitgave die uit de toepassing van deze wetsbepaling voortvloeit, wordt — berekend naar het huidige indexcijfer — voor de N.M.B.S. op 355 miljoen geraamd (totale uitgave voor de pensioenen : 4.215 miljoen). Daaruit volgt dat het gemiddelde percentage van de verhoging van de pensioenen 8 % bedraagt.

VRAAG :

De personeelsleden van de N.M.B.S. zijn er niet toe gemachtigd hun kosteloze reisbiljetten te gebruiken op de vervangingsautobuslijnen die door de N.M.V.B. uitgebaat worden.

Is het niet mogelijk een regeling tussen de N.M.B.S. en de N.M.B.V. te treffen?

ANTWOORD :

Telkens de N.M.B.S. zich verplicht ziet de reizigersdienst op een lijn af te schaffen, vervangt zij hem door een autobusdienst die onder het stelsel van verhuring uitgebaat wordt. Het tariefstelsel van de N.M.B.S. blijft gelden voor die vervangingsautobuslijnen en de personeelsleden van de spoorwijken mogen er hun kosteloze reisbiljetten gebruiken.

Het is slechts in zeldzame gevallen, dat een spoorlijn vervangen werd door een autobusdienst die uitgebaat wordt door de N.M.B.V. Deze laatste past er haar tariefregelen op toe en aanvaardt de kosteloze reisbiljetten van de N.M.B.S. niet.

VRAAG :

Een koninklijk besluit van 30 juni 1957 bepaalt voor sommige openbare diensten dat de jaren, tijdens dewelke een lid van de Kamer van Volksvertegenwoordigers en van de Senaat een parlementair mandaat heeft uitgeoefend, in aanmerking genomen worden voor de berekening van het pensioen.

Kan de N.M.B.S. niet een gelijkkluidende bepaling in haar pensioenstatuut inlassen?

ANTWOORD :

De candidatuur tot een bij verkiezing te begeven mandaat, dat een politiek karakter heeft, en de uitoefening van zulk mandaat worden geregeld door de bepalingen van artikel 4, hoofdstuk VII, van het Statuut van het personeel van de N.M.B.S. dat handelt over de onverenigbaarheden.

Elk personeelslid dat zich kandidaat stelt voor een mandaat van lid van een van beide wetgevende kamers wordt, tot op de dag van de verkiezing, in verloop zonder wedde gesteld. Indien hij verkozen wordt, moet hij bij de Maatschappij zijn ontslag indienen.

Wanneer zijn mandaat een einde neemt, wordt hij, op zijn aanvraag, opnieuw opgenomen in het kader van de Maatschappij, maar de periode tijdens dewelke hij geen deel meer heeft uitgemaakt van dit kader komt niet in aanmerking bij het bepalen van latere bevordering of voor de berekening van het pensioen.

Die bepalingen zijn ingegeven door die welke in voege zijn bij de Staat en het voorwerp uitmaken van de wet van 6 augustus 1931, houdende vaststelling van de onverenigbaarheden en ontzeggingen betreffende de ministers, gewezen ministers en ministers van State, alsmede de leden en gewezen leden van de Wetgevende Kamers.

QUESTION :

Quel est le pourcentage moyen dont bénéficieront les pensions des anciens agents de la S.N.C.B.?

RÉPONSE :

La loi du 2 août 1962 (*Moniteur Belge* du 22 dito) stipule que toutes les pensions de retraite et de survie accordées antérieurement au 1^{er} juillet 1962 sont révisées à cette date en multipliant la pension nominale par un coefficient établi selon le rapport existant entre le maximum majoré de 10 % du traitement résultant des plus récentes échelles barémiques en vigueur au 1^{er} janvier 1951, et le maximum de traitement de l'échelle barémique qui a servi de base, soit au calcul, soit à la dernière révision de ladite pension nominale.

A l'index du jour la dépense supplémentaire résultant de l'application de cette disposition légale est, en ce qui concerne la S.N.C.B., estimée à 355 millions pour une dépense totale en pensions de 4.215 millions. Il en résulte que le pourcentage moyen d'augmentation des pensions est de l'ordre de 8 %.

QUESTION :

Les agents de la S.N.C.B. ne sont pas autorisés à utiliser leurs billets de voyages gratuits sur les lignes d'autobus de substitution qui sont exploitées par la S.N.C.V.

N'y a-t-il pas possibilité d'un arrangement entre la S.N.C.B. et la S.N.C.V.?

RÉPONSE :

Chaque fois que la S.N.C.B. se voit dans l'obligation de supprimer le service voyageur sur une ligne ferrée, elle le remplace par un service d'autobus exploité sous le régime de louage. Le régime tarifaire de la S.N.C.B. reste en vigueur sur ces lignes d'autobus de substitution et les cheminots peuvent y utiliser leurs billets de voyages gratuits.

Ce n'est que dans des cas fort peu nombreux, qu'une ligne ferrée de la S.N.C.B. a été remplacée par un service d'autobus exploité par la S.N.C.V. Cette dernière y applique ses règles tarifaires et n'admet pas les billets de voyages gratuits de la S.N.C.B.

QUESTION :

Un arrêté royal du 30 juin 1957 stipule pour certains services publics que les années pendant lesquelles un membre de la Chambre des Représentants et du Sénat a exercé un mandat de parlementaire sont prises en compte pour le calcul de la pension.

La S.N.C.B. ne peut-elle pas introduire une même disposition dans son statut des pensions?

RÉPONSE :

La candidature à un mandat électif ayant un caractère politique et l'exercice d'un tel mandat sont réglés par les dispositions de l'article 4, chapitre VII du Statut du personnel de la S.N.C.B., traitant des incompatibilités.

Tout agent posant sa candidature à un mandat de membre de l'une des deux Chambres législatives est mis en congé sans solde, jusqu'au jour de l'élection. S'il est élu, il doit remettre sa démission à la Société.

A l'expiration de son mandat, il est réintégré à sa demande, dans le cadre de la Société, mais la période durant laquelle il n'a plus fait partie de ce cadre ne compte pas pour fixer l'avancement ultérieur ou la pension.

Ces dispositions sont inspirées de celles en vigueur à l'Etat et faisant l'objet de la loi du 6 août 1931 relative aux incompatibilités et interdictions concernant les ministres, anciens ministres et ministres d'Etat, ainsi que les membres et anciens membres des Chambres législatives.

VRAAG :

Is er nog geen sprake van aan de gepensioneerd van de N.M.B.S. kosteloze biljetten op het Frans spoorwegnet toe te kennen?

ANTWOORD :

De toekenning van verkeersfaciliteiten op de buitenlandse spoorwegnetten vloeit voort uit uitwisselingsovereenkomsten die gesloten worden tussen de maatschappij en de betrokken administraties.

De overeenkomst die gesloten werd met de S.N.C.F. betreffende de gepensioneerd voorziet enkel de toekenning van :

- twee verminderingbons van 50 % aan het gepensioneerd personeelslid dat minstens 25 jaar werkelijke dienst telde of minstens 60 jaar oud was op het ogenblik dat het pensioen inging;
- twee verminderingbons van 50 % per jaar aan zijn echtgenote voor zover zij van zijn gezin deel uitmaakt.

Het was niet mogelijk de S.N.C.F. ertoe te brengen in te stemmen met de toekenning van kosteloze reisbiljetten aan de belanghebbenden.

VRAAG :

Kunnen wij het aantal kilometers kennen dat het spoorwegnet en het autobusnet van de N.M.B.S. bedraagt?

ANTWOORD :

Thans spreidt het spoorwegnet, dat door reizigerstreinen bereden wordt, zich uit over 3.034 km terwijl het net van de openbare autobusdiensten, waarvan de uitbating aan de N.M.B.S. toegestaan werd, 6.446 km bedraagt.

VRAAG :

Ik heb persoonlijk gezien dat een autobusgeleider het vervoer van een pakket van 4 kg koffie weigerde te aanvaarden. Is dit normaal?

ANTWOORD :

Het aanvaarden van de pakketten die 5 kg of minder wegen is verplicht op alle openbare autobusdiensten.

VRAAG :

Het is ondenkbaar dat op de autobuslijn Namen-Dinant vervangingsautobuslijnen nadien aanvullingsautobuslijnen worden.

ANTWOORD :

De opslorping van de twee vervangingsautobuslijnen Namen-Dinant door de aanvullingsdienst Namen-Dinant werd verwezenlijkt in het kader van de coördinatie van de vervoermiddelen in de driehoek Namen, Tamines, Dinant. Die maatregel heeft onder meer toegelaten de dispariteit in de tarieven — vervangings- en aanvullingsdienst — die bestond in de verbinding Namen-Dinant, te doen verdwijnen. Er dient anderzijds aangestipt te worden dat de door de autobuslijn Namen-Dinant gevolgde reisweg volledig naar de rechteroever van de Maas overgebracht werd en niet meer volledig de spoorlijn volgt.

VRAAG :

Vroeger werd de gemeente Emptinne bediend door treinen en het station bevond zich in het midden van het dorp. Thans lopen de vervangingsautobussen op 700 m van het dorp.

Is het niet mogelijk een reisweg te voorzien die door het dorp loopt?

QUESTION :

Est-ce qu'il n'est pas encore question d'octroyer aux pensionnés de la S. N. C. B. des billets gratuits sur le réseau français?

RÉPONSE :

L'octroi de facilités de circulation sur les réseaux étrangers résulte de conventions d'échange conclues entre la Société et les Administrations intéressées.

La convention passée avec la S. N. C. F. concernant les pensionnés prévoit seulement l'octroi de :

- deux bons de réduction de 50 % à l'agent pensionné comptant au moins 25 ans de service effectif ou âgé de 60 ans au moins au moment de sa mise à la retraite;
- deux bons de réduction de 50 % par an à son épouse pour autant qu'elle fasse ménage commun avec lui.

Il n'a pas été possible d'amener la S. N. C. F. à consentir l'octroi de billets de voyages gratuits aux intéressés.

QUESTION :

Peut-on connaître le nombre de km du réseau ferroviaire et du réseau d'autobus de la S. N. C. B.?

RÉPONSE :

Actuellement, le réseau ferroviaire parcouru par des trains de voyageurs a un développement de 3.034 km, tandis que le réseau des services publics d'autobus autorisés à la S. N. C. B. compte 6.446 km.

QUESTION :

J'ai personnellement vu qu'un chauffeur d'autobus refusait d'accepter le transport d'un colis de 4 kg de café. Cela est-il normal?

RÉPONSE :

L'acceptation des colis de 5 kg et moins est obligatoire sur tous les services publics d'autobus.

QUESTION :

Il est inconcevable que sur la ligne d'autobus Namur-Dinant des parcours d'autobus de substitution deviennent par après des parcours d'autobus de complément.

RÉPONSE :

L'absorption des deux parcours du service d'autobus de substitution Namur-Dinant par le service de complément Namur-Dinant a été réalisée dans le cadre de la coordination des moyens de transport dans le triangle compris entre Namur, Tamines et Dinant. Cette mesure a permis, en outre, de faire disparaître la disparité de tarification — substitution et complément — qui existait dans la liaison Namur-Dinant. Il est à signaler, d'autre part, que l'itinéraire de la ligne d'autobus Namur-Dinant a été reporté complètement sur la rive droite de la Meuse et ne suit plus dans sa totalité la ligne ferrée.

QUESTION :

La commune de Emptinne était autrefois desservie par les trains, la gare se trouvant au milieu du village. A présent, les autobus de substitution passent à 700 m du village.

N'y a-t-il pas moyen de prévoir un itinéraire traversant le village?

ANTWOORD :

Vanaf 1 januari 1963 zal een variante op de reisweg van de autobusdienst Ciney-Hoei (Noord) de dienst van het centrum van de gemeente Emptinne verzekeren.

VRAAG :

Ingevolge de vervanging van de reizigerstreinen door een autobusdienst op de lijn Dinant-Tamines, wordt het dorp Denée niet meer bediend. Er bestaan thans inderdaad twee autobusdiensten : Dinant-Ermeton, uitgebaat voor rekening van de N.M.B.S., en Ermeton-Tamines, uitgebaat door de N.M.V.B.

Is het niet mogelijk op gunstige wijze de bediening van Denée te verzekeren ?

ANTWOORD :

De op de lijn 150 Tamines-Dinant afgeschafte treinen werden vervangen door een autobusdienst van de N.M.V.B. op de strook Ermeton s/Biert-Dinant en door een vervangingsautobusdienst van de N.M.B.S. op de strook Tamines-Ermeton s/Biert.

Voorheen werd de plaats Denée uitsluitend bediend door het station van Denée-Maredsous, dat op ongeveer 3 km van het centrum gelegen was.

Thans bedient de autobusdienst van de N.M.V.B. verder het station in de richting van Dinant; bovendien bedient de autobusdienst van de N.M.B.S. in de richting van Tamines verder een halte die op minder dan één kilometer van het centrum van Denée gelegen is.

VRAAG :

Voor het gemak van de reizigers zouden de rijtuigen eerste klasse zich altijd in het midden van de trein moeten bevinden.

ANTWOORD :

In principie moeten de rijtuigen eerste klasse in het midden van de trein gerangschikt zijn.

Deze regel kan, om technische redenen, niet toegepast worden op de elektrische treinen samengesteld uit meerdere motorstellen. Elk motorstel bestaat uit een gemengd rijtuig eerste en tweede klasse en een rijtuig tweede klasse.

De rijtuigen eerste klasse van elk motorvoertuig zijn dus gescheiden door een rijtuig van tweede klasse.

Van de algemene regel wordt insgelijks afgeweken wanneer een trein moet versterkt of gesplitst worden wegens de noodzakelijke herbenutting van de rijtuigen voor andere treinen en verder op de aanvraag van de cliënte, die, in zekere gevallen, aandringt opdat de eerste klasse rijtuigen vóór of achteraan de trein zouden gerangschikt worden.

De N.M.B.S. beijvert zich om in alle gevallen de gepaste maatregelen te treffen om de reizigers te bevredigen.

VRAAG :

Naar verluidt wordt de besteldienst thans gereorganiseerd en zullen sommige centra afgeschafte worden. In Zuid-Henegouwen en Namen, b.v., zouden de centra Couvin-Chimay en Sivry door één enkel centrum vervangen worden.

1) Welke voordelen verwacht men van een dergelijke reorganisatie voor de cliënte zowel als voor de N.M.B.S. ?

2) Wat kost de bouw van het wegcentrum te Mariembourg ?

3) Welke besparingen zullen voortvloeien uit de afschaffing van de bovengenoemde drie centra ?

RÉPONSE :

A partir du 1^{er} janvier 1963, une variante d'itinéraire au service d'autobus Ciney-Huy (Nord) assurera la desserte du centre de la commune de Emptinne.

QUESTION :

Par suite du remplacement des trains de voyageurs par un service d'autobus sur la ligne Dinant-Tamines le village de Denée n'est plus desservi. En effet, il existe à présent deux services d'autobus : Dinant-Ermeton, exploité pour le compte de la S.N.C.B., et Ermeton-Tamines, exploité par la S.N.C.V.

N'y a-t-il pas moyen de régler avantageusement la desserte de Denée ?

RÉPONSE :

Les trains supprimés sur la ligne 150 Tamines-Dinant ont été remplacés par un service d'autobus S.N.C.V. sur le tronçon Ermeton s/Biert-Dinant et par un service d'autobus de substitution S.N.C.B. sur le tronçon Tamines-Ermeton s/Biert.

Antérieurement, la localité de Denée était desservie uniquement par la gare de Denée-Maredsous, située à près de 3 km du centre.

Actuellement le service d'autobus S.N.C.V. continue à desservir la gare en direction de Dinant; en outre le service d'autobus S.N.C.V. en direction de Tamines dessert un arrêt situé à moins d'un kilomètre du centre de Denée.

QUESTION :

Pour la facilité des voyageurs, les voitures de première classe devraient toujours se trouver au milieu du train.

RÉPONSE :

En principe, les voitures de première classe doivent être placées au milieu du train.

Pour des raisons techniques, cette règle ne peut pas être appliquée en ce qui concerne les trains électriques composés de plusieurs groupes moteurs. Chaque groupe moteur est constitué par une voiture mixte première-deuxième classe et une voiture deuxième classe.

Les voitures de première classe de chaque véhicule moteur sont donc séparées par une voiture de deuxième classe.

Il est de même dérogé à la règle générale lorsqu'un train doit être renforcé ou scindé, ceci à cause de la nécessité d'utilisation ultérieure des voitures pour d'autres trains ou encore lorsque la clientèle le demande, insistant, dans certains cas, pour que les voitures de première classe soient placées à l'avant ou à l'arrière du train.

La S.N.C.B. s'efforce, en toutes circonstances, de prendre les mesures propres à satisfaire les voyageurs.

QUESTION :

Si les renseignements que je possède sont exacts, le service de remise à domicile des colis est en voie de réorganisation et certains centres seraient supprimés. C'est ainsi que dans le Sud du Hainaut et de la Province de Namur, les centres de Couvin-Chimay et Sivry seraient remplacés par un seul centre.

1) Pourrait-on connaître les avantages escomptés par cette réorganisation, tant pour la clientèle que pour la S.N.C.B. ?

2) Quel est le coût de la construction du centre routier de Mariembourg ?

3) Serait-il possible de connaître l'économie qui sera réalisée par la suppression des trois centres susmentionnés ?

ANTWOORD :

Het is juist dat te Mariembourg een wegcentrum gebouwd zal worden; dit zal de activiteiten van de thans te Chimay, Couvin en Sivry bestaande diensten overnemen.

1) De concentratie in één en dezelfde plaats van alle colli's uit de streek die door het wegcentrum te Mariembourg bediend zal worden, zal het mogelijk maken directe wagons van Brussel uit te vormen, wat de verzending van de colli's met 24 uur zal bespoedigen.

2) De kosten voor het bouwen van een nieuwe goederenopslagplaats bedragen ongeveer 7 miljoen.

3) Aldus zal jaarlijks één miljoen bespaard worden.

VRAAG :

Ten einde een overzicht van het door de N.M.B.S. gevoerde beleid op het stuk van de vereenvoudiging van de lijnen met weinig verkeer te krijgen, vernam ik gaarne :

1) de lengte van de voor het reizigersvervoer geëxploiteerde spoorlijnen, resp. in 1950 en op 1 november 1962 :

- a) voor de Nederlandstalige landstreek;
- b) voor de Franstalige landstreek.

2) het aantal spoorlijnen die voor het reizigersvervoer buiten dienst zijn gesteld :

- a) in de Nederlandstalige landstreek;
- b) in de Franstalige landstreek.

ANTWOORD :

1) Lengte van de voor het reizigersvervoer geëxploiteerde spoorlijnen :

	In 1950	Op 1-1-1963
a) voor de Nederlandstalige landstreek	1.950 km	1.392,3 km
b) voor de Franstalige landstreek ...	2.650 km	1.642,1 km

2) Aantal buiten dienst gestelde spoorlijnen voor het reizigersvervoer :

- a) voor de Nederlandstalige landstreek : 26;
- b) voor de Franstalige landstreek : 45.

VRAAG :

Is er sprake van de semi-directe treinen niet meer te laten stoppen te Ciney ?

ANTWOORD :

Er is geen sprake van de semi-directe treinen niet meer te Ciney te laten stoppen.

VRAAG :

Wat wordt er van de locomotieven die buiten dienst gesteld worden ?

ANTWOORD :

De buiten dienst gestelde locomotieven worden verkocht om gesloopt te worden.

RÉPONSE :

Il est exact qu'un centre routier sera créé à Mariembourg; il reprendra les activités actuelles de Chimay, Couvin et Sivry.

1) La concentration sur un même point de tous les colis de la région qui sera desservie par le centre routier de Mariembourg permettra la formation de wagons directs au départ de Bruxelles, ce qui diminuera de 24 heures la durée de l'acheminement des colis.

2) Le coût de la construction du nouvel hangar à marchandises s'élèvera à environ 7 millions.

3) L'économie annuelle qui sera réalisée est de l'ordre de un million.

QUESTION :

Afin d'avoir une vue d'ensemble sur la politique de la S.N.C.B. en ce qui concerne la simplification de l'exploitation des lignes à faible trafic, je désirerais connaître :

1) la longueur du réseau ferré exploité pour les services voyageurs en 1950 et au 1^{er} novembre 1962 :

- a) pour la région flamande du pays;
- b) pour la région wallonne.

2) le nombre de lignes fermées au service voyageurs :

- a) dans la partie flamande du pays;
- b) dans la partie wallonne.

RÉPONSE :

1) Longueur du réseau ferré exploité pour les services des voyageurs :

	En 1950	Au 1-1-1963
a) pour la région flamande ...	1.950 km	1.392,3 km
b) pour la région wallonne ...	2.650 km	1.642,1 km

2) Nombre de lignes fermées au service des voyageurs :

- a) pour la région flamande : 26;
- b) pour la région wallonne : 45.

QUESTION :

Qu'en est-il de la suppression de l'arrêt des trains semi-directs à Ciney ?

RÉPONSE :

Il n'est pas question de supprimer l'arrêt des trains semi-directs à Ciney.

QUESTION :

Que deviennent les locomotives à vapeur qui sont retirées du service ?

RÉPONSE :

Les locomotives à vapeur retirées du service sont vendues et, ensuite, démolies.

V. — LUCHTVAART.

Uw Commissie heeft zich, terwijl de begroting in behandeling was, met de Minister naar Zaventem begeven waar zij gelegenheid had, zowel met de leiding van de Regie van Luchtwegen als met de leiding van de Sabena de vraagstukken van luchthaven en luchtvaart te bespreken.

1. Infrastructuur.

a) Zaventem.

De uitrusting van de nationale luchthaven van Zaventem behoort thans tot de best van Europa, in staat alle vliegtuigtypes in alle weersomstandigheden te ontvangen met een maximum van veiligheid en comfort.

Enkele werken moeten nog toegevoegd worden; zo bvb :

— de hoofdlandingsbaan wordt verlengd tot 3.000 m, aldus een grotere uitloop toelatend aan de landende vliegtuigen;

— een nieuw vrachtgebouw wordt aangelegd en tegen einde 1963 in gebruik gesteld, dit met het oog op het toenemend vrachtvervoer per vliegtuig.

— het comfort voor de reizigers wordt verhoogd door de aanleg van nieuwe loopbruggen naar de vliegtuigen.

Het is opgevallen dat de verkeerstoren, wier functie is alle verkeer op gans het vliegveld te regelen, geen onbelemmerd uitzicht biedt aan de verkeersleiding. Bij onze opmerking desaan gaande werd gewezen op de onvoorziene uitbreiding die het vliegveld genomen had en werd medegedeeld dat voorzien wordt in de bouw van een nieuwe onbelemmerde uitkijk boven de huidige toren.

b) Antwerpen.

Dit vliegveld kan in een tijd dat reactievliegtuigen meer en meer in gebruik komen, geen nuttige rol meer spelen in de handelsluchtvaart. Uitbreiding is niet mogelijk, en de ligging is te dicht bij de Antwerpse agglomeratie.

Wanneer Zaventem rechtstreeks met Antwerpen zal verbonden zijn door een autosnelweg zal de luchthaven van Zaventem gemakkelijker en sneller te bereiken zijn vanuit Antwerpen dan de luchthavens van Parijs of Londen te bereiken zijn vanuit deze twee centra.

De exploitatie door de Regie wordt in elk geval voortgezet tot deze wegverbinding tot stand gekomen is.

Het is niet de bedoeling naderhand het vliegveld van Deurne volledig te sluiten of af te schaffen. Het vliegveld zal ter beschikking kunnen blijven van private clubs evenals voor zakenlui die zich meer en meer met privé-vliegtuigen verplaatsen.

c) Oostende.

De luchthaven te Oostende is aangewezen op het toeristisch verkeer met Groot-Brittannië, en dient zeer dikwijls voor de afleiding van andere vlieghavens wanneer dikke mist een veilige landing bemoeilijkt.

Het verkeer te Oostende stijgt voortdurend wat overduidelijk blijkt uit de volgende cijfers :

V. — AERONAUTIQUE.

Pendant l'examen du budget, votre Commission s'est rendue à Zaventem, en compagnie du Ministre, pour y discuter des problèmes relatifs à l'aéroport et à l'aéronautique, aussi bien avec les dirigeants de la Régie des Voies Aériennes qu'avec ceux de la Sabena.

1. Infrastructure.

a) Zaventem.

L'équipement de l'aéroport national de Zaventem figure actuellement parmi les meilleurs d'Europe et se révèle en mesure de recevoir avec le maximum de sécurité et de confort, tous les types d'avions existants et quelles que soient les conditions atmosphériques.

Quelques travaux doivent cependant encore venir s'ajouter, par exemple :

— la piste principale d'atterrissage doit être portée à 3.000 m, afin de permettre une plus grande course aux avions qui atterrissent;

— un nouveau bâtiment fret est en cours de construction et sera mis en service à la fin de 1963, cela en vue de faire face au trafic aérien croissant de marchandises;

— le confort des voyageurs sera accru grâce à l'aménagement de nouvelles passerelles pour avions.

Il nous est apparu que la tour de contrôle destinée à régler toute la circulation de l'aéroport, n'offrait pas une vue absolument dégagée aux contrôleurs. Dans la réponse à notre observation à ce sujet, l'attention a été attirée sur l'extension imprévisible prise par le champ d'aviation et il a été fait part de l'intention d'aménager un nouveau poste d'observation entièrement dégagé, au dessus de l'actuelle tour de contrôle.

b) Anvers.

Cet aérodrome, à une époque où il est de plus en plus fait usage d'avions à réaction, n'est plus susceptible de jouer un rôle utile dans l'aviation commerciale. Toute extension est impossible en raison de sa situation trop proche de l'agglomération anversoise.

Lorsque Zaventem sera relié directement par autoroute à Anvers, l'aéroport de Zaventem sera plus aisément accessible au départ d'Anvers que ne le sont, au départ de Paris et de Londres, les aéroports respectifs de ces villes.

La Régie poursuivra en tous cas l'exploitation de cet aérodrome jusqu'à ce qu'ait été réalisée la liaison routière.

Il n'est pas envisagé de procéder ensuite à la fermeture complète ou à la suppression de l'aérodrome de Deurne. L'aérodrome restera à la disposition de clubs privés ainsi que des hommes d'affaires se déplaçant à bord d'avions privés.

c) Ostende.

L'aéroport d'Ostende est tout désigné pour le trafic touristique avec la Grande-Bretagne; très souvent, en cas de mauvaise visibilité résultant du brouillard et rendant difficile un bon atterrissage sur les autres aéroports, les avions sont dérottés vers celui-ci.

Le trafic enregistré à Ostende s'accroît sans cesse, ainsi qu'il apparaît très clairement des chiffres suivants :

Jaar — Année	Aantal vaarten — Nombre de vols	Aantal passagiers — Nombre de passagers	Vracht. — Fret		Bagage in kg — Bagages en kg
			Stukgoederen in kg — Marchandises diverses en kg	Aantal auto's — Nombre d'automobiles	
1957	8.165	90.597	—	—	1.058.449
1958	9.492	109.858	1.203.275	4.960	1.287.942
1959	10.306	109.802	1.942.720	7.015	1.291.889
1960	15.659	213.362	2.438.032	14.248	2.454.656
1961	18.593	300.600	3.798.622	16.549	3.607.200
1962	20.227	378.308	3.642.974	17.968	4.539.696

Een nieuwe landingsbaan en taxiweg werden in juli 1962 in gebruik genomen. Een nieuw administratief gebouw, een luchthavenstation en een vrachtgebouw moeten nog opgetrokken worden. Zodoende zal de luchthaven van Oostende de uitrusting krijgen die ze nodig heeft, om het steeds stijgend aantal passagiers en goederen behoorlijk te kunnen ontvangen.

d) *Andere luchthavens.*

Met de stadsbesturen van Gent en Spa en met de bestaande clubs moet onderhandeld worden over de exploitatie van de luchthavens aldaar. Deze moet naar een private uitbating kunnen overgaan in het voordeel van de sportluchtvaart als van de Regie der Luchtwezen.

2. — Veiligheid (Eurocontrol).

Het bestuur der Luchtvaart evenals de Regie der Luchtwezen hebben bijzondere inspanningen geleverd ter bevordering van de veiligheid in het luchtverkeer en vooral in het kader van Eurocontrol.

De bijdrage van onze technici werd in de voorbereiding van Eurocontrol ten zeerste gewaardeerd. De vestiging te Brussel van dit organisme voor verkeersveiligheid in de lucht, mag in de loop van 1963 verwacht worden.

Een nationale school werd opgericht.

Voor de opleiding van onze verkeersleiders wordt vanaf 1963 een eigen school opgericht zodat onze verkeersleiders ten gepasten tijde zullen voorbereid zijn om de uitbouw van de controlecentra van Eurocontrol te helpen verzekeren.

3. Handelsluchtvaart.

A. — Sabena.

Het jaar 1962 heeft nog duidelijker dan de voorgaande, de moeilijkheden van de handelsluchtvaart in het licht gesteld.

De internationale spanningen brachten een aanzienlijke vermindering van de passagiersbeweging op de Noord-Atlantische route.

Gezien het vooral deze vluchten zijn welke de maatschappijen kans geven op behoorlijke resultaten, is de weerslag van een verminderd passagiersverkeer op deze lijnen zeer groot op de financiële situatie van de maatschappijen.

Une nouvelle piste d'atterrissage ainsi qu'un « taxiway » ont été mis en service en juillet 1952. Il reste encore à construire un nouveau bâtiment administratif, une aérogare ainsi qu'un bâtiment fret. L'aéroport d'Ostende aura ainsi reçu l'équipement dont il a besoin pour pouvoir recevoir convenablement le nombre toujours croissant de passagers et de marchandises.

d) *Autres aérodromes.*

Il convient d'entamer des négociations avec les administrations communales de Gand et de Spa au sujet de l'exploitation des aérodromes sis sur leur territoires ainsi qu'avec les clubs existants. Ladite exploitation doit pouvoir se transformer en entreprise privée, aussi bien dans l'intérêt de l'aviation sportive que dans celui de la Régie des Voies aériennes.

2. Sécurité (Eurocontrol).

L'administration de l'Aéronautique, comme d'ailleurs la Régie des Voies Aériennes, principalement dans le cadre de l'Eurocontrol, a fourni un effort tout particulier en vue de promouvoir la sécurité du trafic aérien.

La contribution de nos techniciens à la préparation de l'Eurocontrol a été très appréciée. L'établissement à Bruxelles de cet organisme de promotion aérienne peut être escompté dans le courant de 1963.

Une école nationale a été créée.

Pour l'entraînement de nos contrôleurs, une école nationale sera créée en 1963, de façon à ce que les contrôleurs de la circulation soient préparés en temps utile à participer à la constitution des centres de contrôle fonctionnant sous l'égide d'Eurocontrol.

3. Aviation commerciale.

A. — Sabena.

L'année 1962, plus encore que les précédentes, a mis en lumière les difficultés rencontrées par l'aviation commerciale.

Les périodes de tension internationale ont apporté une sensible réduction du mouvement des passagers sur les lignes de l'Atlantique nord.

Ces lignes étant précisément celles qui offrent aux sociétés le plus de chance d'obtenir de bons résultats financiers, les répercussions de la réduction du trafic « passagers » desdites lignes sur la situation financière des sociétés ont été très profondes.

Onze nationale luchtmaatschappij, de Sabena, ondervond bovendien nog de nadelige invloed van de Kongogebeurtenissen.

Deze ongunstige evolutie van het verkeer deed zich gevoelen onmiddellijk na de inzet van de reactievliegtuigen, wier productievermogen bijna het vierdubbele is van de vliegtuigen met zuigmotoren. Daardoor alleen reeds ontstond een wanverhouding tussen vraag en aanbod.

Het aankopen van reactievliegtuigen heeft de financiële lasten van de Sabena in grote mate doen stijgen. Van 1956 tot 1961 liepen deze lasten op van 46,4 miljoen tot 186,2 miljoen frank.

Ten overstaan van de verminderde ontvangsten enerzijds, de verhoogde financiële lasten anderzijds, wordt het duidelijk dat de Sabena tijdens de voorbije maanden gehandwijd heeft af te rekenen gehad met thesauriemoeilijkheden, te meer daar de maatschappij een groot gedeelte van haar inkomen in Kongo niet kon omzetten in Belgische munt.

Tegenover deze ongunstige evolutie mag nochtans de mening gelden dat de toekomstige positie van de Sabena minstens op het thans verworven peil zal dienen gehandhaafd, als rekening wordt gehouden met de geografische ligging van ons land, onze delname in de Europese economische integratie, het belang van onze actieve tegenwoordigheid in het buitenland en meer bijzonder in Kongo en, ten slotte, de grote betekenis van de handelsluchtvaart als uitvoerster van diensten met hoge techniciteit.

Vanzelfsprekend heeft de maatschappij drastische bezuinigingsmaatregelen moeten treffen.

De personeelsaanwerving werd praktisch stopgezet en hier mag wel aangestipt dat voor een toename met 37 % van de productie, tijdens de laatste drie jaar, de maatschappij haar effectieven slechts met 2 % heeft moeten verhogen.

Het publiciteitsbudget werd met 10 % verminderd.

Strengere beperkingen werden doorgevoerd, inzake bureelkosten, vergoedingen voor verplaatsingen, het uitvoeren van opdrachten, de uitrusting, enz. In totaal werd de kostprijs per aangeboden kilometer/ton van 1958 tot 1962 verminderd met 8 %.

Rekening houdende met een verbetering van de verkeers-traffic gedurende de voorbije zomerperiode zal dit jaar worden afgesloten met een werkelijk verlies dat 223 miljoen frank lager ligt dan dat van het voorbije jaar.

Om reden van bezuiniging had de Sabena beslist het helikopterverkeer totaal stil te leggen. De Minister is er echter in gelukt de maatschappij te overtuigen bepaalde lijnen te behouden, nl. de verbinding met Rotterdam-Eindhoven-Maastricht en Duisburg. Hoewel verliesposten, kan het behoud van die lijnen voor de toekomst in Europees perspectief belangrijk zijn.

In de schoot van het departement werd een werkgroep opgericht die belast is met het onderzoek van de verdere saneringsmaatregelen die bij de Sabena onverwijld kunnen worden getroffen. Deze werkgroep werd ook gevraagd advies te verstrekken over een programmatie die er op gericht is de financiële toestand van de maatschappij tegen 1967 volledig te saneren.

Er zijn elementen aanwezig die de verwachting staven dat de beoogde sanering vóór 1967 zal kunnen worden bereikt en zulks dank zij de verwezenlijking van twee grote doelstellingen :

- de normalisatie van de betrekkingen met Kongo en voornamelijk met Air-Congo,
- het oprichten van Air Union.

La Sabena, notre société nationale de navigation aérienne, a, en outre, ressenti l'influence préjudiciable des événements du Congo.

Cette évolution défavorable du trafic aérien s'est fait sentir immédiatement après l'entrée en service des avions à réaction, dont le rendement atteint presque quatre fois celui des avions équipés de moteurs à pistons. Ce fait, à lui seul, a déjà créé un déséquilibre entre l'offre et la demande.

L'achat d'avions à réaction a fortement accru les charges financières de la Sabena. De 1956 à 1961 ces charges sont passées de 46,4 millions à 186,2 millions de francs.

Si l'on tient compte, d'une part, de la diminution des recettes et, d'autre part, de l'accroissement des charges financières, il est aisément compréhensible que la Sabena ait, au cours des derniers mois, souvent eu à faire face à des difficultés de trésorerie, d'autant plus qu'il était impossible à ladite société d'échanger en monnaie belge ses recettes du Congo.

Malgré cette évolution défavorable, on peut toutefois penser que la position future de la Sabena doit, pour le moins, être maintenue au niveau actuel, compte tenu de la situation géographique de notre pays, de notre participation à l'intégration économique de l'Europe, de l'importance de notre présence active à l'étranger et plus particulièrement au Congo et enfin de la grande importance de l'aviation commerciale en ce sens qu'elle s'acquitte de services de haute technicité.

La compagnie a naturellement dû prendre des mesures drastiques d'économie.

Le recrutement du personnel a été pratiquement suspendu et il convient de mettre en relief ici le fait que, pour un accroissement de la production de 37 % pendant les trois dernières années, les effectifs de la compagnie n'ont augmenté que de 2 %.

Le budget de la publicité a été réduit de 10 %.

Des limitations sévères ont été appliquées en ce qui concerne les dépenses de bureau, les indemnités de déplacement, l'accomplissement de missions, l'équipement, etc. Entre 1958 et 1962, le prix de revient par tonne/kilomètre a été réduit de 8 %.

Compte tenu de l'amélioration du trafic pendant la récente période estivale, cet exercice se clôturera par une perte réelle de 223 millions de francs inférieure à celle de l'exercice précédent.

Pour réaliser des économies, la Sabena avait décidé de suspendre totalement les liaisons par hélicoptère. Le Ministre a cependant réussi à convaincre la compagnie de maintenir certains services, notamment la ligne Rotterdam-Eindhoven-Maastricht-Duisbourg. En dépit des pertes qu'elles occasionnent, ces lignes peuvent, à l'avenir, devenir importantes dans le cadre de l'Europe.

Un groupe de travail a été institué au Département avec la mission d'étudier les mesures d'assainissement ultérieures que la Sabena peut appliquer sans délai. L'avis de ce groupe de travail a également été sollicité sur une programmation destinée à assainir complètement la situation financière de la compagnie pour 1967.

Certains éléments laissent prévoir que cet assainissement pourra se terminer avant 1967, grâce à la réalisation de deux grands objectifs :

- le retour à une situation normale dans nos relations avec le Congo et principalement avec Air-Congo;
- la création d'Air Union.

B. — *Air-Congo.*

Wat Air-Congo betreft weze er aan herinnerd dat deze maatschappij door de Kongolese Republiek en door de Sabena is gesticht — Kongo bezit 65 % van de aandelen en de Sabena 35 % — en dat bovendien onze nationale luchtvaartmaatschappij technische bijstand verleent. Verder hebben de regeringen van beide landen elkaar de meest uitgebreide luchtvaartrechten toegekend.

Tot nu toe heeft Air-Congo aan de uithating van de België-Kongolijn niet deelgenomen. Het is gebleken dat zij aldus niet heeft kunnen beschikken over al de nodige deviezen om de Sabena te vergoeden voor de verstrekte technische bijstand.

Beide maatschappijen nemen zich voor deze toestand zo spoedig mogelijk te normaliseren. Van toekomstig jaar af zal de Sabena, voor rekening van Air-Congo, met Boeingtonoestellen twee wekelijkse verbindingen verzekeren, waarvan één rechtstreekse dienst Leopoldstad-Brussel en een tweede Leopoldstad-Rome-Brussel.

Geleidelijk aan zal de Kongolese maatschappij op die wijze kunnen deelnemen aan de exploitatie van andere internationale lijnen, waarop de republiek van nu af verkeersrechten bezit. Deze evolutie moet ook de Sabena ten goede komen.

Wij mogen ons over deze perspectieven verheugen.

C. — *Air Union.*

Niet minder verheugend zijn de jongste berichten in verband met Air Union.

Zoals bekend, hebben meerdere maatschappijen een jaar geleden reeds hun principieel akkoord betuigd met een ontwerp van pact, houdende oprichting van Air Union, met het doel hun inkomsten samen te brengen, hun onderlinge concurrentie door fusie uit te schakelen, en beter gewapend te zijn tegen het protectionisme van de grote luchtvaartlanden.

De Franse regering, na lange aarzelingen in verband met de wijze waarop de integratie van het luchtverkeer der betrokken landen dient verwezenlijkt, heeft zich onlangs ten gunste van Air Union uitgesproken.

De besprekingen op het vlak der betrokken regeringen zullen dus eerlang hervat worden met het oog op de goedkeuring van het ontwerp van conventie dat door de luchtvaartadministraties der betrokken landen is voorbereid.

Het is duidelijk dat België als kleine luchtvaartmogendheid, in de huidige omstandigheden, alle belang heeft bij het spoedig tot stand komen van Air Union, mede omwille van de mogelijkheden die de Sabena aldus zullen geboden worden om haar exploitatie spoedig te rationaliseren.

Bespreking.

VRAAG :

Twee leden van de Commissie handelen over de voorgenomen afschaffing van het vliegveld te Deurne. Daarbij wordt onderlijnd dat het hier niet over een sentimenteel maar veeleer over een handelsprobleem gaat.

Hoewel reeds in deze commissie met een vorig minister grondig over deze zaak werd gehandeld en de commissie eensgezind was met de houding van de minister, is de huidige stemming veelal ingegeven door een grote bezorgdheid dat die afschaffing zou gebeuren vóór dat een rechtstreekse verbinding tussen Zaventem en Antwerpen tot stand gebracht wordt. Een formele verklaring op dat punt zou de gemoederen heel wat kalmeren. Anderzijds moet toch ook nagegaan worden of er geen mogelijkheid bestaat om het reusachtig militair oefenplein van Brasschaat met een kleine luchthaven en waarvan de militairen nog slechts zeer gering gebruik maken, te benutten voor het luchttoerisme en zelfs voor de handelsluchtvaart.

B. — *Air-Congo.*

En ce qui concerne Air-Congo, il y a lieu de rappeler que cette société a été créée par la République du Congo et par la Sabena — le Congo détient 65 % des obligations et la Sabena 35 % — et qu'en outre notre société nationale de navigation aérienne donne de l'assistance technique. D'autre part, les gouvernements des deux pays se sont octroyés mutuellement les droits de navigation aérienne les plus larges.

Jusqu'à présent, Air-Congo n'a pas participé à l'exploitation de la ligne Belgique-Congo. Il s'est avéré que c'est ainsi qu'elle n'a pu disposer des devises nécessaires pour indemniser la Sabena de l'assistance technique donnée.

Les deux sociétés se proposent de normaliser le plus rapidement possible cette situation. A partir de l'année prochaine la Sabena assurera, pour compte d'Air-Congo, deux liaisons hebdomadaires avec deux appareils Boeing, dont un service direct Léopoldville-Bruxelles et un deuxième Léopoldville-Rome-Bruxelles.

Progressivement, la société congolaise pourra participer de cette façon à l'exploitation d'autres lignes internationales, sur lesquelles la république possède dès à présent des droits de trafic. Cette évolution doit également profiter à la Sabena.

Nous pouvons nous réjouir de ces perspectives.

C. — *Air Union.*

Les dernières nouvelles concernant Air Union sont tout aussi réjouissantes.

Il y a un an, plusieurs compagnies ont, comme on le sait, marqué leur accord de principe sur un projet de pacte portant création d'Air Union, dans le but de réunir leurs revenus, d'éliminer, par leur fusion, toute concurrence mutuelle et d'être mieux armés contre le protectionnisme des grandes puissances aériennes.

Le Gouvernement français, qui a longtemps hésité sur le mode de réalisation de l'intégration du trafic aérien des pays intéressés, vient de se prononcer en faveur d'Air Union.

Les discussions au niveau des gouvernements intéressés seront donc reprises prochainement en vue de l'approbation du projet de convention préparé par les administrations des voies aériennes des pays intéressés.

Il est clair que la Belgique, en tant que petite puissance aérienne, a tout intérêt, dans les circonstances actuelles, à voir créer rapidement Air Union à bref délai, partiellement à cause des possibilités qui seront ainsi données à la Sabena de rationaliser rapidement son exploitation.

Discussion.

QUESTION :

Deux membres de la Commission traitent de la suppression envisagée du champ d'aviation à Deurne. On souligne à ce sujet qu'il ne s'agit pas ici d'un problème sentimental mais plutôt d'un problème commercial.

Bien que cette affaire ait déjà été discutée à fond en Commission avec un Ministre précédent, et que la Commission ait approuvé unanimement l'attitude du Ministre, l'état d'esprit actuel s'inspire généralement d'une grande inquiétude résultant du fait que cette suppression aurait lieu avant l'établissement d'une liaison directe entre Zaventem et Anvers. Une déclaration formelle à ce sujet apaiserait grandement les esprits. D'autre part, il faudra quand même examiner également si la possibilité ne se présente pas d'utiliser l'énorme plaine d'exercices militaires de Brasschaat, disposant d'un petit aéroport dont les militaires ne font plus que rarement usage, pour le tourisme aérien et même pour la navigation aérienne commerciale.

ANTWOORD :

De Minister begrijpt de bekommernis van de Antwerpse kringen. In ons klein land is één nationale luchthaven echter voldoende, vooral in een tijdperk dat men meer en meer naar de reactievliegtuigen overgaat. Een grote luchthaven vraagt enorm zware financiële inspanningen voor uitbouw, infrastructuur en onderhoud. In geen enkel ander land zou men zoiets durven vragen.

Maar er worden gemakkelijk onjuiste en valse geruchten verspreid.

Mijn beslissing is zeer duidelijk :

- 1) Deurne wordt als vliegveld niet afgeschaft;
- 2) Deurne wordt in de toekomst door de Regie der Luchtwezen niet meer uitgebaat, maar zal ter beschikking blijven van de belanghebbende kringen;
- 3) Het ogenblik waarop die stap zal gezet worden hangt af van het moment dat een rechtstreekse verbinding tussen Antwerpen en Zaventem ontstaat. Eerder zal er aan de situatie van Deurne niets veranderd worden.

Wat Oostende betreft, is het misplaatst de inspanningen die aldaar werden gedaan te willen stellen tegenover de zogenoemde verwaarlozing van Antwerpen.

Oostende heeft een groot belang voor Zaventem als omleidingshaven bij zware mist op de nationale luchthaven. Oostende heeft veel minder mist dan Zaventem.

Het is ook niet behoorlijk dat men de K.L.M. wil gaan uitspelen tegen de Minister van Verkeerswezen. De K.L.M. heeft nooit gevraagd om met vrachtovervoer te Deurne te kunnen landen.

Wat Brasschaat betreft, de Minister is wel akkoord dat in de gedane suggestie iets zit dat nader kan onderzocht worden. Maar een militair domein is nog altijd iets speciaals. Voor luchttoerisme of luchtsport kan er eventueel wel een regeling ontworpen worden.

VRAAG :

De Regie der Luchtwezen heeft heel wat geld nodig voor de uitrusting van de havens. Waarom tracht de Regie dan ook geen geld te verdienen met het uitbaten van de « freeshops » in die luchthavens? Dat daar enorm geld verdiend wordt door concessionarissen, zoals ook op de Oostende-Doverlijn, door de verkoop aan belastingvrije voorwaarden lijkt me toch niet te verantwoorden. De Regie of de Staat kan dat zelf ook verdienen.

ANTWOORD :

Wanneer de Regie of de Staat zelf zouden moeten beginnen winkelen en allerhande drank, rookgerief en parfumerieën kopen en verkopen, dan zal er nog wel veel andere kritiek ontstaan. Het is toch veel beter zoiets in concessie te geven. De openbare besturen halen er dan vaste inkomsten uit.

VRAAG :

Ik heb in het dagblad « La Cité » van 28 november 1962 gelezen dat zich op weinig tijd zes rampen voorgedaan hebben met « Boeing » vliegtuigen.

Wat denkt de heer Minister hieromtrent?

ANTWOORD :

- 1) De voormelde ongevallen leveren niet het bewijs dat er gebreken zouden zijn aan het materieel.
- 2) Telkens wanneer de oorzaak van een ongeval kon vastgesteld worden is het gebleken dat het ging om navigatiefouten.
- 3) Uit een studie gedaan door de IATA, blijkt dat de Boeing, van alle bestaande vliegtuigen ter wereld, het minst slachtoffers heeft veroorzaakt per passagier/km.
- 4) Van de thans in dienst zijnde reactievliegtuigen is het aantal Boeings het grootst.

RÉPONSE :

Le Ministre comprend la préoccupation des milieux anversoïses. Dans notre pays, un aéroport national est cependant suffisant, surtout à une époque où on se tourne de plus en plus vers les avions à réaction. Un grand aéroport exige de lourds efforts financiers pour son établissement, l'infrastructure et l'entretien. Dans aucun autre pays on n'oserait formuler une telle demande.

Mais on répand facilement des bruits inexacts et faux.

Ma décision est très claire :

- 1) Deurne ne sera pas supprimé comme champ d'aviation;
- 2) Deurne ne sera plus exploité à l'avenir par la Régie des Voies aériennes, mais restera à la disposition des milieux intéressés;
- 3) Le moment de réalisation de cette mesure dépend de celui auquel une liaison directe entre Anvers et Zaventem sera établie. D'autre part, rien ne sera changé à la situation de Deurne.

En ce qui concerne Ostende, il est déplacé d'opposer les efforts qui y ont été accomplis à la prétendue négligence pour Anvers.

Ostende a une très grande importance pour Zaventem en tant que port de détournement en cas de brouillard épais à l'aéroport national. A Ostende il y a moins souvent du brouillard qu'à Zaventem.

Il n'est pas convenable non plus de vouloir opposer la K.L.M. au Ministre des Communications. La K.L.M. n'a jamais demandé de pouvoir atterrir à Deurne avec des transports de marchandises.

En ce qui concerne Brasschaat, le Ministre est bien d'accord pour admettre que la suggestion émise contient des éléments susceptibles d'un examen. Mais un domaine militaire reste toujours quelque chose de spécial. Pour le tourisme aérien ou le sport aérien, on peut éventuellement projeter une réglementation.

QUESTION :

La Régie des Voies aériennes a besoin de beaucoup d'argent pour l'équipement des ports. Pourquoi la Régie n'essaie-t-elle pas, dès lors, de gagner de l'argent en exploitant les « free shops » dans ces aéroports? Il me semble qu'il ne se justifie nullement que des concessionnaires y gagnent gros, tout comme sur la ligne Ostende-Douvres, par la vente à des conditions libres d'impôts. La Régie ou l'État pourraient réaliser eux-mêmes ce bénéfice.

RÉPONSE :

Si la Régie ou l'État devaient commencer à tenir eux-mêmes un magasin et à acheter et vendre toutes sortes de boissons, d'articles de fumeurs et de parfums, il en résulterait bien d'autres critiques. Il est en effet préférable que ces activités fassent l'objet de concessions. Les pouvoirs publics en retirent ainsi des revenus fixes.

QUESTION :

J'ai lu dans le journal « La Cité » du 28 novembre 1962 que depuis un certain temps six catastrophes se sont produites avec des avions « Boeing ».

Qu'en pense M. le Ministre?

RÉPONSE :

- 1) Les accidents en question n'impliquent pas qu'il y ait eu défectuosité du matériel.
- 2) Chaque fois que la cause de l'accident a pu être déterminée, il est apparu qu'il s'agissait d'erreurs de navigation.
- 3) Il résulte d'une étude faite par l'IATA qu'au passager/km, le Boeing est l'avion au monde qui a fait le moins de victimes.
- 4) Le Boeing est pour le surplus, l'appareil qui occupe, en nombre, la place la plus importante parmi les avions à réaction.

VRAAG :

Inzake luchtvaart moet voorrang gegeven worden aan het principe van « Safety first ».

Ik dring er op aan dat het personeel van de R.L.W. werkelijk « up to date » zou zijn.

ANTWOORD :

Het departement heeft altijd een zeer grote aandacht besteed aan de luchtvaartveiligheid.

Wat de veiligheidsuitrusting betreft kan ons land er zich op beroepen steeds met de vooruitgang te zijn meegegaan.

Het volstaat anderzijds de aandacht van het achtbaar lid te vestigen op het krediet van 3.866.000 frank voorzien voor de beroepsopleiding om te wijzen op de inspanning die de Regie der Luchtwezen levert ten einde de beroepsbekwaamheden van haar personeelsleden te verbeteren.

In al de bedrijvigheidstakken die betrekking hebben op de veiligheid worden aan het personeel speciale vormingscursussen, oefeningen en herscholingslessen gegeven.

Sedert het begin van dit jaar worden de verkeersleiders van de Regie der Luchtwezen naar Groot-Britannië gestuurd om er cursussen te volgen.

Van de tweede semester van het volgend jaar af zullen deze cursussen kunnen gegeven worden in een Belgische school.

VI. — TOERISME.

1. De toeristische bedrijvigheid.

Het belang van de toeristische nijverheid voor de economie van ons land wordt in brede kringen onvoldoende gewaardeerd.

Volgens de gegevens van de Nationale bank belopen de toeristische ontvangsten voor 1961 de som van 5.700 miljoen. Tegenover 1950 betekent dit een aangroei van 86 %.

Dit wijst op een enorme groei van de toeristische activiteit.

Het aantal overnachtingen toont deze evolutie zeer duidelijk aan :

	1950	1961	Verhoging in %
Algemeen toerisme ...	4.895.000	16.640.000	+ 240 %
Sociaal toerisme :			
Vakantiehuizen ...	147.390	719.099	+ 388 %
Relai toerisme ...	202.618	268.952	+ 33 %
Camping (1956) ...	650.578	1.444.730	+ 122 %

De evolutie die waar te nemen is, beduidt niet alleen een sterke aangroei maar tevens een structuurverandering van de toeristische clientèle.

Voor het binnenland : grotere deelname van breder bevolkingsgroepen.

Voor het buitenland : groeiende deelname van Engelse, Duitse, Nederlandse, Franse en Luxemburgse arbeiders aan de vakantiemogelijkheden in België.

Deze vaststellingen moeten ons ertoe aanzetten meer aandacht te besteden aan de vervoervraagstukken, aan de ontvangstmogelijkheden (vooral wanneer men ziet dat het vroegere hotelwezen plaats maakt voor een modernere vorm), en aan de voorlichting. Hoe groter de clientèle wordt, hoe actiever en uitgebreider de voorlichtings- en inlichtingsmiddelen moeten zijn.

Gezien de stijging van het levenspeil als gevolg heeft dat het toerisme toeneemt, mag de toeristische sector zeker als een sector in expansie bestempeld worden.

QUESTION :

En matière d'aviation, le principe de « Safety first » doit primer.

J'insiste pour que le personnel de la R.V.A. soit réellement « up to date ».

RÉPONSE :

Le département a toujours attaché une importance primordiale à la question de la sécurité aérienne.

En matière d'équipements de sécurité notre pays a toujours été à l'avant-garde du progrès.

D'autre part il suffit d'attirer l'attention de l'honorable membre sur le crédit de 3.866.000 francs prévu pour la formation professionnelle pour souligner l'effort que fournit la Régie des Voies aériennes afin d'augmenter les capacités professionnelles de ses agents.

Dans toutes les branches qui se rapportent à la sécurité, le personnel reçoit des cours spéciaux de formation, d'entraînement et de réadaptation.

Depuis le début de cette année les contrôleurs de la Régie des Voies aériennes sont envoyés en Angleterre pour y suivre des cours.

A partir du deuxième semestre de l'année prochaine ces cours pourront être donnés dans une école belge.

VI. — TOURISME.

1. L'activité touristique.

L'importance de l'industrie touristique pour l'économie de notre pays n'est pas appréciée à sa juste valeur dans de nombreux milieux.

Des données fournies par la Banque Nationale, il ressort que les recettes touristiques pour 1961 s'élèvent à 5.700 millions. Par rapport à 1950, cela représente un accroissement de 86 %.

Ces chiffres prouvent que l'activité touristique connaît un développement énorme.

Cette évolution ressort clairement du nombre de nuitées :

	1950	1961	Augmen- tation en %
Tourisme en général	4.895.000	16.640.000	+ 240 %
Tourisme social :			
Homes de vacances	147.390	719.099	+ 388 %
Motels ...	202.618	268.925	+ 33 %
Camping (1956) ...	650.578	1.444.730	+ 122 %

L'évolution observée fait apparaître non seulement un développement important, mais également une modification structurelle dans la composition de la clientèle touristique.

A l'intérieur : participation croissante de larges couches de la population.

De l'étranger : intérêt croissant qu'inspirent aux ouvriers anglais, allemands, néerlandais, français et luxembourgeois les possibilités de vacances offertes par la Belgique.

Ces constatations doivent nous inciter à nous préoccuper davantage des problèmes de transport, des possibilités d'accueil (en particulier lorsqu'on constate que l'ancien système hôtelier fait place à des formes plus modernes) et de l'information. Plus la clientèle s'accroît, plus les moyens de renseignement et d'information doivent s'intensifier et se développer.

Étant donné que l'amélioration du standard de vie entraîne le développement du tourisme, le secteur touristique peut sans conteste être considéré comme un secteur en expansion.

2. Noodzakelijke actie.

De toeristische bedrijvigheid ondervindt steeds meer mededinging in de ons omringende landen. Willen wij het hoofd bieden aan die concurrentie dan moet nog meer aandacht besteed worden :

— aan het beschermen van het nationaal toeristisch patrimonium. Vandaar de aandacht welke het Commissariaat Generaal voor Toerisme geeft aan de bescherming van landschappen en monumenten. Hierbij moet ook melding gemaakt worden van de ontsiering der toeristische wegen door autokerkhoven en dergelijke;

— aan de kwaliteit van de diensten welke de toeristen aangeboden worden. Het nieuw hotelstatuut dat door uw commissie werd besproken komt dan ook op zijn tijd : Ook een statuut voor de reisagentschappen wordt nu voorbereid.

— aan de valorisatie van onze toeristische rijkdommen; door stelselmatige uitrusting van onze toeristische centra; door doelmatige publiciteit; door onze aanwezigheid in het buitenland te verbeteren; door verdere uitbouw van het C. G. T. en tenslotte door coördinatie van de instellingen die zich met toerisme bezighouden : Voor de toeristische uitrusting van de verschillende centra wordt een vijfjarenplan opgemaakt van 1963 tot 1967, vooral gesteund op de voorgelegde ontwerpen.

Wat de aanwezigheid in het buitenland betreft, mag aangestipt worden dat in Madrid een bestendig bureau werd opgericht in 1962. In Parijs en Londen zullen in 1963 ruimer en veel beter lokalen ter beschikking zijn voor onze publiciteitsactie.

Betreffende de verdere uitbouw van het Commissariaat Generaal voor Toerisme moet herinnerd worden aan de noodzaak van splitsing, rekening houdend met de twee cultuurgemeenschappen van ons land. Een kaderwijziging is derhalve in voorbereiding. Daarbij aansluitend wordt ook een hervorming van de Hoge Raad voor Toerisme voorbereid met een franstalige en een nederlandstalige afdeling.

3. De Binnenlandse Markt.

Het is nodig te onderlijnen dat de binnenlandse markt drie vierden vertegenwoordigt van de totale toeristische beweging.

Dit betekent dat een groot deel van de voorlichting, inlichting en propaganda naar ons eigen landgenoten moet gaan.

Daarom werd in 1962 een inspanning gedaan welke in 1963 voortgezet wordt om de Belgische toerist beter bekend te maken met de natuurschoonheden en het kunstbezit van ons land. Eveneens wordt actie gevoerd om het weekendtoerisme te bevorderen en de vakantie-spreiding vooral in de maand juni te bevorderen. Aldus kan de rendabiliteit voor de toeristische nijverheid verhoogd worden.

Ook het familiaal toerisme wordt stelselmatig aangepakt. De medewerking van verhuuragentschappen wordt gevraagd teneinde een degelijke publiciteit te kunnen voeren voor het in huur nemen van appartementen en kleine villa's.

4. Samenwerking met andere Departementen.

De oplossing van meerdere vraagstukken zou zeker kunnen bespoedigd worden, wanneer deze konden besproken worden in een bijzondere Ministeriële Commissie.

Na overleg met de Eerste Minister werd overeengekomen dat bepaalde problemen kunnen voorgelegd worden aan het

2. Action indispensable.

L'activité touristique ressent de plus en plus la concurrence des pays voisins. Pour résister à cette concurrence, il nous faudra être plus attentifs :

— à la protection de notre patrimoine touristique national. De là l'importance que le Commissariat Général au Tourisme attache à la préservation des monuments et des sites. Il convient de signaler ici que les routes touristiques sont souvent déparées par des cimetières d'autos, etc.;

— à la qualité des services mis à la disposition des touristes. Le nouveau statut des établissements hôteliers, examiné par votre Commission, vient donc à son heure. Un statut des agences de voyage est également à l'étude;

— à la valorisation de nos richesses touristiques par l'équipement systématique de nos centres touristiques; par une publicité efficace; par l'amélioration de notre présence à l'étranger; par le développement du C.G.T. et, enfin, par la coordination des institutions qui s'occupent du tourisme. Un plan quinquennal pour l'équipement touristique des divers centres et couvrant la période de 1963 à 1967 a été élaboré en tenant compte des suggestions proposées.

Quant à notre présence à l'étranger, il y a lieu de signaler qu'un bureau permanent a été ouvert à Madrid en 1962. A Paris et à Londres, des locaux plus vastes et mieux situés seront mis à la disposition de notre action publicitaire en 1963.

En ce qui concerne le développement du Commissariat Général au Tourisme, il convient de tenir compte de la nécessité d'une scission, imposée par l'existence de deux communautés culturelle dans le pays. C'est pourquoi une modification des cadres a été mise à l'étude. Dans le même ordre d'idées une réforme du Conseil Supérieur du Tourisme comportant une section française et une section néerlandaise, est en voie de préparation.

3. Le Marché intérieur.

Il convient de souligner que le marché intérieur représente les trois quarts du mouvement touristique global.

Cela revient à dire que l'information et la propagande doivent être dirigées en majeure partie vers nos compatriotes.

Dans ce but, un effort a été entrepris en 1962 et sera poursuivi en 1963 pour familiariser le touriste belge avec les beautés naturelles et les richesses artistiques de notre pays. Une action est également menée en vue de favoriser le tourisme de week-end ainsi que l'étalement des vacances, particulièrement au mois de juin. De cette manière, la rentabilité de l'industrie touristique pourra être augmentée.

D'autre part, la promotion du tourisme familial a été systématiquement organisée. Le concours des agences de location est demandé en vue de l'instauration d'une publicité efficace en faveur de la location d'appartements et de petites villas.

4. Collaboration avec d'autres Départements.

La solution de plusieurs problèmes pourrait sans doute être accélérée si ceux-ci pouvaient être examinés par une Commission ministérielle spéciale.

Après en avoir délibéré avec le Premier Ministre il a été convenu que le Comité ministériel d'expansion écono-

Ministerieel comité voor Economische Expansie en streekontwikkeling, wanneer ze :

- van groot belang zijn voor de algemene of regionale toeristische ontwikkeling;
- vooraf zonder gunstig resultaat besproken werden tussen het Commissariaat-Generaal voor Toerisme en het bevoegde departement;
- met degelijke documentaire gegevens voorgelegd worden.

De toeristische verenigingen hebben dan ook tot taak ieder initiatief zo degelijk en volledig mogelijk van documentatie te voorzien (probleemstelling, voorstel en oplossing, degelijke motivering, raming van uitgaven, belang der verwezenlijking, enz...).

5. Toeristische propaganda.

Reeds werd met Westtoerisme en zekere kustgemeenten een samenwerking tot stand gebracht voor de toeristische propaganda in het buitenland. Het lijkt geen twijfel dat de aldus bestede gelden tot meer nuttig effect kunnen leiden.

Daar ons land af te rekenen heeft met een ongunstig klimaat, moeten meer elementen in het licht gesteld worden die onafhankelijk zijn van het klimaat en overtuigend genoeg om vreemde toeristen naar België te trekken.

Onze zeelucht, zeer rijk aan jodium, en de zuivere lucht van onze Ardennen lenen zich zeer goed tot een vakantie met energie- en krachtversterkend karakter. Ons cultuurpatrimonium verhoogd met een waaier van culturele manifestaties welke ons land telken jare biedt, vormt een aantrekkingskracht die zeer sterk kan doordringen wanneer alles op gepaste wijze wordt bekendgemaakt. Wanneer daarbij dan de kwaliteit van de Belgische keuken in het licht gesteld wordt, kan dit alles grotelijks de handicap van een soms minder goed klimaat overwinnen.

6. Krediet aan de hotelnijverheid.

De vroeger gevraagde versoepeling van de kredietwetgeving, teneinde het hotelbedrijf meer toegankelijk te maken, is door de omzendbrief van 15 februari 1962 van het Ministerie voor Middenstand tot stand gekomen.

Volgens gegevens verstrekt door dit departement werden vanaf 1955 tot 1961 volgende kredieten toegestaan (in toepassing van de wetten van 7 augustus 1953, 31 mei 1955, 10 juli 1957, 17 juli 1959, 18 juli 1959 en 24 mei 1959) : 128.417.000 frank waarvan 74.801.000 frank tegen verminderde interest.

Een parlementair initiatief er toe strekkende een premiesysteem tot stand te brengen inzake nieuwbouw van hotelbedrijven is in onderzoek.

7. Het sociaal toerisme.

Reeds vorig jaar, bij de bespreking van de begroting werd het vraagstuk gesteld van het begrip « sociaal toerisme ». De vraag is of de voordelen van het sociaal toerisme niet moeten uitgebreid worden tot de ambachtslieden, kleine middenstanders en landbouwers.

Daarover werd tot nog toe in het bevoegde adviserend organisme een afwijzend advies gegeven.

Hoewel de vraag vanzelfsprekend gesteld blijft, dient er desgevallend overwogen te worden of een ander departement met dergelijke vernieuwing dient belast te worden.

mique et de développement régional pourrait être saisi de certains problèmes qui :

- présentent un grand intérêt pour le développement général ou régional;
- ont été discutés au préalable sans résultat favorable entre le Commissariat Général au Tourisme et le Département compétent;
- sont accompagnés d'une bonne documentation.

Il incombe dès lors aux associations touristiques de préparer pour chaque initiative une documentation aussi adéquate et complète que possible (position du problème, proposition et solution, justification solide, estimation des dépenses, intérêt de la réalisation, etc.).

5. Propagande touristique.

Une collaboration a déjà été réalisée avec Westtoerisme et certaines communes du littoral, pour la propagande touristique à l'étranger. Il ne fait pas de doute que les fonds ainsi utilisés pourront produire un effet plus utile.

Étant donné que notre pays n'est pas favorisé par le climat, il faut mettre en lumière d'autres éléments indépendants des conditions climatiques et suffisamment convaincants pour attirer les touristes étrangers vers la Belgique.

L'air de notre littoral, très riche en iode, et l'air pur de nos Ardennes conviennent parfaitement à des vacances régénératrices d'énergie et de forces. Notre patrimoine culturel, rehaussé de tout un éventail de manifestations culturelles offertes chaque année par notre pays, a un pouvoir d'attraction dont la pénétration peut être très considérable, à condition d'y consacrer un sérieux effort de publicité. Si, en outre, il était suffisamment insisté sur la qualité de la cuisine belge, le handicap d'un climat parfois moins favorable pourrait être surmonté dans une large mesure.

6. Crédit à l'industrie hôtelière.

L'assouplissement de la législation en matière d'octroi de crédits, demandé antérieurement en vue de faciliter l'accès à l'hôtellerie a été réalisé par la circulaire du 15 février 1962 du Ministère des Classes moyennes.

Selon les données fournies par ce Département, les crédits consentis depuis 1955 jusqu'à 1961 (en application des lois des 7 août 1953 - 31 mai 1955 - 10 juillet 1957 - 17 juillet 1959 - 18 juillet 1959 et 24 mai 1959) se sont élevés à 128.417.000 francs, dont 74.801.000 francs à taux d'intérêt réduit.

Une initiative parlementaire tendant à instaurer un système de primes à la construction nouvelle d'hôtels est à l'étude.

7. Le tourisme social.

L'année dernière déjà, lors de la discussion du budget, la question relative à la notion de « tourisme social » a été posée. La question est de savoir si les avantages du tourisme social ne doivent pas être étendus aux artisans, aux petites classes moyennes et aux agriculteurs.

Jusqu'à présent, l'organisme consultatif compétent a donné un avis négatif à ce sujet.

Si la question reste posée, et cela va de soi, il convient d'envisager l'éventualité de charger un autre département d'une telle rénovation.

Op het internationale vlak werd beslist dat het 4^e internationaal congres voor het sociaal toerisme in 1963 te Brussel zou doorgaan. De opdracht van dit congres zou zijn: een internationale vereniging van sociaal toerisme op te richten.

Het ogenblik lijkt geschikt om de beschikbare vakantiehuizen in de verschillende landen open te stellen voor de werknemers uit alle aangesloten landen. Dit zou niet alleen de educatieve waarde van die vakantieperiodes kunnen doen toenemen maar tevens een belangrijke stap tot toenadering zijn tussen de volkeren.

Bespreking.

VRAAG :

In het buitenland bestaan zogenaamde cultuurabonnementen waarbij aan de studenten de gelegenheid wordt gegeven gratis musea te bezoeken.

Kan men dergelijke abonnementen ook niet in België invoeren?

ANTWOORD :

Het door het achtbaar lid opgeworpen geval interesseert de Minister van Nationale Opvoeding en Cultuur die de Schone Kunsten (musca) in zijn bevoegdheid heeft. De vraag wordt hem overgezonden.

VRAAG :

Het bouwen van vacantiechalets vindt steeds meer uitbreiding.

Dit is een kampeerformule die het toerisme ten goede komt.

Thans echter blijkt dat de Dienst voor Stedebouw voorwaarden stelt voor het bouwen van die chalets.

Kan de Minister in dit verband niet bemiddelend optreden bij zijn collega van Openbare Werken?

ANTWOORD :

Het belang van het bouwen van vacantiechalets in sommige toeristische streken met ontoereikende woongelegenheden is de Minister niet ontgaan.

Enkele tijd geleden heeft hij het Commissariaat-Generaal voor het Toerisme opdracht gegeven om contact op te nemen met personaliteiten uit de streek Ardennen-Maas en om al de aspecten van het probleem, — ook de moeilijkheden in verband met de Diensten voor Stedebouw — te onderzoeken.

Eventuele stappen tot bemiddeling bij de Minister van Openbare Werken kunnen pas worden overwogen als de conclusies van die commissie in het bezit zullen zijn van de Minister.

VRAAG :

De bedoeling van de Minister om de onesthetische autokerkhoven langs de wegen te camoufleren met bomen en struikgewas is lofwaardig. Op sommige toeristisch belangrijke wegen zouden nochtans die autokerkhoven volledig moeten verdwijnen.

ANTWOORD :

De Minister is het daarmee volledig eens.

VRAAG :

De kredieten en toelagen aan het Toerisme worden wegens te grote spreiding te klein in omvang en wekken mistevredenheid omdat er niet genoeg meer kan gedaan worden. Uw voorganger had een andere

Sur le plan international, il a été décidé que le 4^e congrès international du tourisme social aurait lieu à Bruxelles en 1963. Ce congrès aurait pour mission de créer une organisation internationale de tourisme social.

Le moment semble opportun pour ouvrir aux travailleurs de tous les pays affiliés les maisons de vacances disponibles dans les différents pays. Cette mesure serait non seulement de nature à augmenter la valeur éducative de ces périodes de vacances, mais constituerait aussi une contribution importante au rapprochement entre les peuples.

Discussion.

QUESTION :

Il existe à l'étranger des abonnements dits culturels qui permettent aux étudiants de visiter gratuitement les musées.

Ne serait-il pas possible de créer aussi des abonnements semblables en Belgique?

RÉPONSE :

Le cas soulevé dans cette question intéresse le Ministre de l'Éducation nationale et de la Culture, qui a les Beaux-Arts (les musées) dans ses attributions. La question lui sera transmise.

QUESTION :

De plus en plus on s'achemine dans la voie de la construction de chalets de vacances.

C'est une formule de camping qui profite au tourisme.

À présent, on constate que le service de l'urbanisme impose des conditions quant à la construction de ces chalets.

M. le Ministre ne pourrait-il pas intervenir auprès de son collègue des Travaux Publics à ce sujet.

RÉPONSE :

L'importance de la création de chalets de vacances dans certaines régions touristiques dépourvues de logement suffisant, n'a pas échappé à l'attention du Ministre.

Il y a quelque temps, il a chargé le Commissariat Général au Tourisme de prendre des contacts avec des personnalités de la région Ardennes-Meuse, et d'étudier la question sous tous ses aspects y compris celui relatif aux problèmes posés par les services de l'urbanisme.

Ce n'est qu'au moment où les conclusions de cette mission seront en possession du Ministre, qu'une intervention éventuelle auprès du Ministre des Travaux publics pourrait être envisagée.

QUESTION :

L'intention du Ministre de masquer au moyen d'arbres et de buissons les inesthétiques cimetières d'autos situés le long des routes est digne d'éloges. Toutefois, les cimetières d'autos situés sur certains itinéraires importants au point de vue touristique devraient complètement disparaître.

RÉPONSE :

Le Ministre partage entièrement cette manière de voir.

QUESTION :

Du fait de leur dissémination, les crédits et subventions au tourisme deviennent trop faibles et suscitent le mécontentement parce qu'ils ne permettent de réaliser que trop peu de choses. Votre prédécesseur

methode voor de verdeling. Hij wilde meer stelsmatig te werk gaan, het ene na het andere. Was dat niet beter?

ANTWOORD :

Er is een krediet van 12 miljoen voorzien voor de toeristische uitrusting. Dit is ongeveer 1 miljoen per provincie. Er wordt evenwel voor de toeristische uitrusting een nieuw vijfjarenplan opgesteld ten einde in de toekomst een subsidieregeling daarop af te stemmen. De meeste vragen die gesteld worden moeten echter wegens hun aard aan andere departementen overgemaakt worden.

VRAAG :

Met voldoening wordt aangestipt dat de Minister een ruimere interpretatie wil geven aan het begrip « Sociaal Toerisme ». De hoop wordt uitgedrukt dat daarin vooruitgang kan gemaakt worden en realisaties tot stand gebracht.

Er is echter een domein waarin ons land toch wat ten achter blijft, nl. het schooltoerisme. Er wordt nog wel gereisd door de schooljeugd, maar in mindere mate. Schooltoerisme is nochtans een noodzakelijkheid van opvoedende aard. Het vormend en opleidend karakter moet meer beklemtoond worden.

De voorafgaandelijke studie en voorbereiding door de leraar met de leerlingen, de naverking en afwerking door de leerlingen kan zowel op gebied van kennis als op gebied van vorming van grote betekenis zijn, ook voor de houding als toerist in het latere leven.

ANTWOORD :

De Minister heeft het belangwekkend betoog met zorg genoteerd en zal ook niet nalaten dit onderwerp met de Minister van Nationale Opvoeding en Cultuur te bespreken.

VRAAG :

Is het juist dat een beslissing werd genomen door de Franse regering waardoor de autocaristen verbod krijgen per dag meer dan 500 km af te leggen en te rijden van 22 u. tot 5 u. Is dat niet een maatregel die een bedekte discriminatie insluit en eigenlijk gericht is tegen onze autocaristen die het vervoer doen van Engelse toeristen die te Oostende aankomen en naar de Azurenkust afreizen?

ANTWOORD :

Het is inderdaad juist dat in Frankrijk dergelijke maatregel genomen werd. Deze maatregel heeft wellicht als bedoeling niet alleen onze autocaristen maar ook onze vrachtvervoerders te treffen. Is het de bedoeling niet, dan heeft het in elk geval dit gevolg. Derhalve heeft de Minister officieel protest aangetekend tegen deze maatregel en hoopt die zaak te kunnen bespreken in het kader van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek.

VII. — ZEEWEZEN EN BINNENVAART.

1. De koopvaardijvloot.

De evolutie van de Belgische koopvaardijvloot blijkt uit volgende cijfergegevens.

Op 1 januari 1957 : 86 schepen met 503.246 brt.
Op 1 januari 1958 : 91 schepen met 531.187 brt.
Op 1 januari 1959 : 99 schepen met 619.500 brt.
Op 1 januari 1960 : 98 schepen met 629.025 brt.
Op 1 januari 1961 : 97 schepen met 676.791 brt.
Op 1 januari 1962 : 91 schepen met 625.767 brt.

usait d'une autre méthode de répartition. Il voulait s'y prendre d'une manière plus systématique, abordant une chose après l'autre?

RÉPONSE :

Un crédit de 12 millions est prévu pour l'équipement touristique, soit environ 1 million par province. Un nouveau plan quinquennal d'équipement touristique est élaboré, avec lequel concordera à l'avenir un régime de subsides. La plupart des questions posées doivent, en raison de leur nature, être transmises à d'autres départements.

QUESTION :

On souligne avec satisfaction que le Ministre entend donner une interprétation plus large à la notion de « tourisme social ». On espère enregistre des progrès dans ce domaine, mais aussi des réalisations.

Il existe toutefois un domaine dans lequel notre pays est quelque peu en retard, à savoir le tourisme scolaire. La jeunesse des écoles voyage encore, mais moins. Le tourisme scolaire est pourtant nécessaire à l'éducation. Son caractère formateur doit beaucoup plus être mis en relief.

L'étude préalable et la préparation par le professeur et ses élèves, les travaux ultérieurs des élèves peuvent avoir une grande signification tant du point de vue des connaissances que de celui de la formation, même en ce qui concerne l'attitude du touriste dans la vie ultérieure.

RÉPONSE :

Le Ministre a écouté avec intérêt cet exposé et en a pris note; il ne manquera pas d'examiner ce sujet avec le Ministre de l'Education nationale et de la Culture.

QUESTION :

Est-il exact que le gouvernement français ait pris la décision d'interdire aux autocars de parcourir plus de 500 km par jour et de rouler entre 22 h. et 5 h. N'est-ce pas une mesure de discrimination déguisée, dirigée en fait contre nos exploitants d'autocars qui assurent le transport des touristes britanniques arrivant à Ostende et se rendant à la Côte d'Azur?

RÉPONSE :

Il est exact que pareille mesure a été prise en France. Le but de cette mesure n'est peut-être pas de toucher seulement nos exploitants d'autocars mais aussi nos transporteurs. Si telle n'est pas l'intention, du moins tel est le résultat. C'est pourquoi le Ministre a protesté officiellement contre cette mesure et qu'il espère pouvoir discuter cette question dans le cadre de la politique commune des transports.

VII. — MARINE ET NAVIGATION INTERIEURE.

1. La marine marchande.

L'évolution de la marine marchande belge se reflète dans les données suivantes :

Le 1^{er} janvier 1957 : 86 navires jaugeant 503.246 t br.
Le 1^{er} janvier 1958 : 91 navires jaugeant 531.187 t br.
Le 1^{er} janvier 1959 : 99 navires jaugeant 619.500 t br.
Le 1^{er} janvier 1960 : 98 navires jaugeant 629.025 t br.
Le 1^{er} janvier 1961 : 97 navires jaugeant 676.791 t br.
Le 1^{er} janvier 1962 : 91 navires jaugeant 625.767 t br.

De gemiddelde tonnemaat per schip is steeds gestegen en bereikt nu 7.437 ton. 47 % van onze schepen zijn min dan 5 jaar oud (voor de wereldvloot is dit 30 %).

Tijdens het jaar 1961 werden 9 vaartuigen verkocht aan het buitenland met een totaal van 72.226 brt. terwijl er 3 bijkwamen van 21.209 brt. De achteruitgang van 6 schepen met gezamenlijk 51.024 brt. is hoofdzakelijk te wijten aan de reconversie van onze scheepvaartmaatschappijen naar aanleiding van de gebeurtenissen in Kongo.

De Belgische rederijen hebben tezamen 19 schepen met een laadvermogen van 301.541 ton in bestelling, wat zeker een rekordcijfer is. Veertien van deze schepen worden gebouwd mits toekenning van een scheepskrediet ingevolge de wet van 23 augustus 1948. Het betreft hier 2 balek-carriers, 11 motorcargos en 1 tanker.

Tijdens het jaar 1961 werd 332.110.000 frank kredieten voor de koopvaardij toegestaan door de gemachtigde kredietorganismen en voor een bedrag van 294.714.600 frank door het « Fonds voor het uitreden en het aanbouwen van zeeschepen ».

De staatstussenkomst in de interesten is gestegen van 43.617.000 in 1960 tot 49.530.000 frank in 1961.

In het kader van de conjunctuurvoorschotten werd aan 5 rederijen van kustvaartuigen, met samen 15 schepen en totaal 15.300 brutoton, voor 200 miljoen frank terugvorderbare voorschotten toegekend.

2. Visserijvloot.

Het aantal vissersvaartuigen is de laatste jaren als volgt geëvolueerd :

Jaartal	Aantal schepen	Totale drijfkracht	Tonnemaat
1939	474	59.320 P.K.	27.608 Bt.
1949	461	65.374 P.K.	30.028 Bt.
1955	430	63.913 P.K.	26.781 Bt.
1959	433	72.131 P.K.	27.908 Bt.
1961	416	76.968 P.K.	29.713 Bt.
1962	398	78.277 P.K.	30.170 Bt.

Uit deze cijfers blijkt dat het aantal schepen vermindert, de gemiddelde tonnemaat lichtjes toeneemt maar het beschikbaar trekvermogen gevoelig stijgt. Het is niet alleen de nieuwbouw van schepen die deze gemiddelde drijfkracht heeft doen stijgen maar ook de vervanging van oude door nieuwe krachtiger motoren.

In 1961 werd voor een bedrag van 30.631.000 frank aan kredieten voor de visserijvloot toegekend, waarvan 23.442.000 frank door de N.M.K.N. in samenwerking met de A.S.L.K. en 7.189.000 frank door het Fonds.

Algemeen wordt aangenomen dat een verjonging van de vissersvloot zich opdringt. Aan de vaartuigen die ten minste 30 jaar oud zijn of die niet renderend meer zijn, wordt een slooppremie verleend wanneer dit vaartuig gesloopt en door een ander vervangen wordt.

Meerdere aanvragen voor slooppremie werden ingediend. Tot op heden werden definitieve goedkeuringen verleend voor het slopen van 11 vissersvaartuigen met een totale tonnemaat van 1.120 B.R.T. Daarvoor werd een globale premie toegekend van 5.525.795 frank.

Anderzijds werd een commissie opgericht voor de studie van modelschepen rekening houdend met de technische evolutie.

Le tonnage moyen par navire a augmenté constamment et s'élève à présent à 7.437 tonnes. 47 % de nos navires ont moins de 5 ans d'âge (pour la flotte mondiale, le pourcentage est de 30 %).

Durant l'année 1961 9 navires, jaugeant 72.226 tonnes brut au total, ont été vendus à l'étranger tandis que 3, jaugeant au total 21.209 tonnes brut sont venus s'ajouter. La diminution de 6 navires, jaugeant ensemble 51.024 tonnes brut, est due en ordre principal à la reconversion de nos sociétés de navigation, à l'occasion des événements au Congo.

Les armements belges ont ensemble en commande 19 navires, d'un chargement de 301.541 tonnes, ce qui est certainement un chiffre record. Quatorze de ces navires sont construits moyennant l'octroi d'un crédit maritime en vertu de la loi du 23 août 1948. Il s'agit ici de 2 navires de charge, 11 cargos à moteur et 1 bateau-citerne.

Durant l'année 1961, 332.110.000 francs de crédits ont été octroyés à la navigation marchande par les organismes de crédit agréés, et pour un montant de 294.714.600 francs par le « Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes ».

L'intervention de l'Etat dans les intérêts a augmenté de 43.617.000 francs en 1960 à 49.530.000 francs en 1961.

Dans le cadre des avances conjoncturelles, il a été octroyé à 5 armements de caboteurs, totalisant 15 navires et 15.300 tonnes brut, pour 20 millions de francs d'avances récupérables.

2. Flotte de pêche.

Le nombre de bateaux de pêche a évolué ces dernières années comme suit :

Année	Nombre de bateaux	Force motrice totale	Tonnage
1939	474	59.320 C.V.	27.608 t br.
1949	461	65.374 C.V.	30.028 t br.
1955	430	63.913 C.V.	26.781 t br.
1959	433	72.131 C.V.	27.908 t br.
1961	416	76.968 C.V.	29.713 t br.
1962	398	78.277 C.V.	30.170 t br.

Il résulte de ces chiffres que le nombre de navires diminue, que le tonnage moyen augmente légèrement, mais que la puissance de traction disponible augmente sensiblement. C'est non seulement la nouvelle construction de navires qui a fait augmenter cette force motrice moyenne, mais également le remplacement de vieux moteurs par des nouveaux, plus puissants.

En 1961, les bâtiments de pêche ont bénéficié de crédits d'un montant total de 30.631.000 francs, dont 23.442.000 francs octroyés, par la S.N.C.I. en collaboration avec la C.G.E.R. et 7.189.000 francs par le Fonds.

Il est admis généralement qu'un rajeunissement de la flotte de pêche s'impose. Une prime de démolition sera octroyée pour les bâtiments datant de 30 ans au moins et dont le rendement est devenu insuffisant, à condition que ces bâtiments soient démolis et remplacés par d'autres.

Plusieurs demandes de primes de démolition ont été introduites. Jusqu'à présent des autorisations définitives ont été accordées pour la démolition de 11 bateaux de pêche d'un tonnage total de 1.120 R.T.B. Une prime globale de 5.525.795 francs a été octroyée à cette fin.

D'autre part, une commission a été créée pour l'étude de bateaux types, tenant compte de l'évolution technique.

Een andere werkgroep onderzoekt de wenselijkheid en de mogelijkheid een opleidingsschip ter beschikking te stellen van de leerlingen van de onderscheiden visserij-scholen teneinde de in deze scholen opgedane onder-vinding in praktische toepassing te brengen aan boord van een schip.

3. Internationale en Europese maritieme samenwerking.

De maritieme samenwerking, die uit de aard van het bedrijf zelf internationaal is, zal voortgezet worden in het kader van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (I.M.C.O.).

Enerzijds wordt de verdere uitbouw van deze organisatie nagestreefd en anderzijds volle medewerking verleend bij het verwezenlijken van de doelstellingen waarvoor I. M. C. O. thans bevoegd is : Gelegenheid verschaffen tot samenwerking tussen regeringen op het gebied van maatregelen en gebruiken betrekking hebbende op allerhande technische aangelegenheden in verband met de internationale koopvaardij, en het aanmoedigen van de algemene aanvaarding van de hoogst bereikbare maatstaven ten aanzien van de veiligheid ter zee en de doeltreffendheid van de zeevaartkunde.

In dit kader dienen vermeld : de uitvoering van het nieuw Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee en van het Internationaal Reglement tot Voorkoming van Aanvaringen op Zee, alsmede van het in 1962 herzien verdrag betreffende verontreiniging van de zee door olie.

In het onmiddellijk vooruitzicht staan bovendien de conferenties tot herziening van het verdrag betreffende de uitwatering van schepen en tot het opstellen van een internationaal verdrag op de scheepsmeting.

Wegens de snel evoluerende maritieme politiek heeft de OESO waarvan ook de U.S.A. en Canada lid zijn, een grote rol te vervullen die door de Europese regeringen met kracht wordt gesteund.

4. Zeevaartonderwijs.

De Vrije Visserijsschool « Paster Pype » te Oostende bestaat uit 2 afdelingen : een afdeling « dek » (3 studie-jaren) en een afdeling « machine » (2 studie-jaren). Deze laatste afdeling werd steeds gesubsidieerd door Nationale Opvoeding en Cultuur. Onlangs werd gevraagd dat het Ministerie van Verkeerswezen ze zou inspecteren en subsidiëren. Deze vraag werd ingewilligd.

De overname brengt voor het Departement van Verkeerswezen een kredietverhoging mede van $\pm$ 500.000 frank (art. 22/2 - Onderwijs).

De Vrije Visserijsschool te Heist heeft, met ingang van het schooljaar 1961/62, een volledige dagcursus voor motoristen ingericht.

Deze afdeling, die thans reeds door het Bestuur van het Zeezeven en van de Binnenvaart wordt geïnspecteerd, zal met ingang van het schooljaar 1962/63 toelagen ontvangen in uitvoering van de wet op het zeevaartonderwijs.

Er wordt gehoopt dat het initiatief van de Vrije Visserijsschool zal bijdragen om te verhelpen aan het nijpend tekort aan scheepsmotoristen in onze visserij.

De subsidiëeringskosten worden geraamd op nagenoeg 400.000 frank.

Bij de Hogere Zeevaartsschool te Antwerpen stelt zich het probleem van de vooropleiding van onze toekomstige zee-officiëren ter lange omvaart.

De laatste jaren werd hieromtrent veel van gedachten gewisseld. Waar praktisch iedereen overtuigd is van de

Un autre groupe de travail examine l'opportunité et la possibilité de mettre un navire-école à la disposition des élèves des différentes écoles de pêche, afin de mettre en pratique l'expérience acquise dans ces écoles à bord d'un navire.

3. Collaboration maritime internationale et européenne.

La collaboration maritime, internationale de par sa nature même, sera poursuivie dans le cadre de l'Organisation maritime consultative intergouvernementale (O.M.C.I.).

On s'attache, d'une part, au développement de cette organisation et, d'autre part, à contribuer pleinement à la réalisation des buts de l'O. M. C. I., notamment : procurer la possibilité d'une collaboration entre les gouvernements dans le domaine de la réglementation et des usages ayant trait aux diverses questions techniques intéressant la navigation commerciale internationale, et encourager l'adoption générale de normes aussi élevées que possible en ce qui concerne la sécurité maritime et l'efficacité de la navigation.

Dans ce cadre il y a lieu de mentionner : l'exécution de la nouvelle convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et des règles internationales pour prévenir les abordages et mer, ainsi que de la convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures, qui a fait l'objet d'une révision en 1962.

En outre, des conférences en vue de la révision de la convention relative au jaugeage, ainsi que de la rédaction d'une convention internationale relative au jaugeage sont prévues à brève échéance.

En raison de l'évolution rapide de la politique maritime, l'O.C.D.E., dont font également partie les États-Unis et le Canada, a à remplir un rôle important, qui bénéficie d'un solide appui de la part des gouvernements européens.

4. Enseignement maritime.

L'école de pêche libre « Paster Pype » à Ostende a deux sections : une section « pont » (3 années) et une section « machine » (2 années). Cette dernière section a toujours été subsidiée par le Ministère de l'Éducation Nationale et de la Culture. Récemment on a demandé que le Ministère des Communications les inspecte et les subsidie. Il a été acquiescé à cette demande.

Cette reprise entraîne pour le département des Communications une augmentation de crédit de $\pm$ 500.000 francs (art. 22/2 - Enseignement).

L'École libre de pêche de Heist a organisé, dès l'année scolaire 1961/62, un enseignement de jour complet pour motoristes.

Cette section, qui est déjà inspectée par l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure, sera subventionnée dès l'année scolaire 1962-1963 en exécution de la loi sur l'enseignement maritime.

On espère que l'initiative de l'École libre de pêche contribuera à résorber la pénurie aiguë de motoristes dans notre marine de pêche.

Les frais de subsides sont évalués à quelque 400.000 francs.

À l'École supérieure de Navigation à Anvers se pose le problème de la formation préparatoire de nos futurs officiers au long cours.

De nombreux échanges de vues ont eu lieu à ce sujet au cours des dernières années. Alors que chacun est con-

noodzakelijkheid van een geleide amarinage, bestaan er heel wat meningsverschillen omtrent de wijze waarop die amarinage dient opgevat.

Voor- en tegenstanders van een opleiding aan boord van een zeilschip, verdedigen met evenveel geestdrift hun stelling.

Bij het, ingevolge ouderdom, uit de vaart nemen van het zeilopleidingsschip « Mercator », besliste de toenmalige Minister van Verkeerswezen 2 cargoschepen van de Compagnie Maritime Belge speciaal uit te rusten om 24 kadetten aan boord te nemen. Een ander schip van de Rederij Deppe was enkele jaren tevoren reeds met dat doel uitgerust. Na enkele jaren ondervinding zou dan worden beslist welke in de toekomst de te weerhouden oplossing zou zijn.

Na een laatste contact met de meest bevoegde middens, werd onlangs een definitieve beslissing getroffen. Er werd afgezien van de bouw van een nieuw zeilschip terwijl tevens de praktische onmogelijkheid werd vastgesteld alle kadetten aan boord van één enkel schip te brengen.

In de toekomst zal de amarinage dan ook verstrekt worden aan boord van 3 cargoschepen, aantal dat, indien noodzakelijk, kan opgevoerd worden. Aan de hand van de in het verleden opgedane ondervinding kan de amarinage van het allergrootste nut zijn voor onze toekomstige officieren.

Aan bezwaren en moeilijkheden die vroeger werden vastgesteld, werd reeds jaren terug verholpen. Meer intens toezicht vanwege de administratie zal de leiding van de kadetten aan boord van deze schepen nog verbeteren.

5. Pakketboten Oostende-Dover.

De dienst zal nagenoeg op dezelfde wijze geëxploiteerd worden als in 1962, met dien verstande dat gans het jaar door, minstens een carferrydienst per dag zal verzekerd worden, wat nog niet het geval was tijdens de periode van januari tot half april 1962 (vóór het in dienst stellen van het derde schip « Koningin Fabiola »).

Waar het oorspronkelijk in de bedoeling van de Minister lag van de pakketbotendienst Oostende-Dover een autonome dienst te maken teneinde hem een soepeler werking te kunnen verzekeren los van al te strakke administratieve verplichtingen, is hij thans de mening toegedaan dat, voorlopig althans, daarvan dient afgezien.

Het laatste jaar zijn de besprekingen met het oog op de bouw van een vaste verbinding tussen Engeland en het vasteland meer definitieve vormen gaan aannemen.

De in het vooruitzicht gestelde toetreding van Groot-Brittannië tot de Gemeenschappelijke Markt, zal de verwezenlijking van deze plannen voorzeker nog bespoedigen. Niemand kan met zekerheid de weerslag voorzien die dergelijke vaste verbinding op onze zeevaartlijn zal hebben. Alleszins is het te verwachten dat het algemeen rendement van de lijn zeer ernstig zou bedreigd worden.

In die omstandigheden lijkt de Minister het ogenblik minder geschikt om het geheel te hervormen met het gevaar dat, binnen afzienbare tijd misschien nieuwe structurele wijzigingen zouden opgedrongen worden.

De exploitatie van de lijn evolueert verder in gunstige zin zoals blijkt uit navermelde statistieken.

In 1960 :

Aantal reizigers	1.316.331
Aantal vervoerde auto's ...	65.108
Aantal verscheepte goederen	16.129 ton

vaincu de la nécessité d'un amarinage dirigé, il existe de nombreuses différences d'opinion sur la manière de concevoir cet amarinage.

Partisans et adversaires de la formation à bord d'un voilier défendent leurs thèses avec un même enthousiasme.

Lors de la mise hors service, par suite de vétusté, du navire-école à voile « Mercator », le Ministre des Communications de l'époque a décidé d'équiper spécialement deux cargos de la Compagnie Maritime Belge pour leur permettre de prendre à bord 24 cadets. Un autre navire de l'Armement Deppe avait déjà été équipé de la sorte, voici quelques années. Après une expérience s'étendant sur quelques années, on pourrait se prononcer sur la solution à retenir pour l'avenir.

Après un dernier contact avec les milieux les plus compétents, une décision définitive est intervenue récemment. Il a été renoncé à la construction d'un nouveau voilier et l'on s'est rendu compte de l'impossibilité pratique de prendre tous les cadets à bord d'un seul navire.

A l'avenir, l'amarinage se fera donc à bord de trois cargos, nombre qui pourra être augmenté en cas de besoin. L'expérience montre que l'amarinage peut être de la plus grande utilité pour nos futurs officiers.

Il a été remédié, voici des années déjà, aux plaintes et aux difficultés constatées antérieurement. Un contrôle plus grand de l'administration améliorera encore la manière de diriger les cadets à bord de ces navires.

5. Les malles Ostende-Douvres.

Le service sera exploité d'une manière quasi analogue qu'en 1962, étant entendu qu'au moins un service de carferry par jour sera assuré, ce qui n'était pas encore le cas pour la période allant de janvier à la mi-avril 1962 (avant la mise en service du troisième bâtiment, le « Koningin Fabiola »).

Alors que l'intention première du Ministre était de rendre autonome le service des malles Ostende-Douvres, afin d'assurer le fonctionnement plus souple de celui-ci, à l'abri des obligations administratives trop rigides, il estime actuellement qu'il faut renoncer, provisoirement du moins, à ce projet.

L'année dernière, les pourparlers concernant la construction d'une liaison fixe entre la Grande-Bretagne et le continent ont pris un tour plus définitif.

L'adhésion envisagée de la Grande-Bretagne au Marché Commun hâtera certainement la réalisation de ces projets. Personne ne peut prédire avec certitude quelle sera la répercussion d'une telle liaison fixe sur nos lignes maritimes. Il faut s'attendre, en tout cas, à ce que le rendement de la ligne soit sérieusement menacé.

Dans ces circonstances, le Ministre estime le moment moins favorable pour procéder à une réforme totale, étant donné que de nouvelles modifications de structures pourraient peut-être s'imposer à bref délai.

L'exploitation de la ligne évolue dans un sens favorable, ainsi qu'il ressort des statistiques suivantes :

En 1960 :

Le nombre des voyageurs atteignait	1.316.331
Celui des voitures transportées ...	65.108
Et le tonnage des marchandises transportées	16.129 tonnes

Voor 1961 waren deze cijfers respectievelijk :

Reizigers		1.242.867
Auto's		84.754
Goederen		15.021 ton

Voor de eerste 10 maanden van het jaar 1962 :

Reizigers		1.270.855
Auto's		95.209
Goederen		12.870 ton

Ten overstaan van de cijfers voor de eerste 10 maanden van 1961 geeft dat :

Voor de reizigers		107 %
Voor de auto's		120 %
Voor de goederen		102 %

6. Loodswezen.

Op artikel 621 van de buitengewone begroting (opruiming van oorlogswrakken in de Noordzee) is een bedrag voorzien van 36.000.000 frank.

De opruiming van de oorlogswrakken in de toegangswegen tot de Belgische havens wordt systematisch voortgezet. Gedurende de periode 1959-61 werden 12 wrakken verwijderd. Einde 1962 zullen nog drie hindernissen opgeruimd zijn en het programma voorziet voor 1963 een nieuwe groep van drie gevaarlijke wrakken. Behoudens onvoorziene omstandigheden zal na de uitvoering van deze werken de opruiming in onze kustwateren voldoende gevorderd zijn om een veilige vaart toe te laten, wat nog niet zeggen wil dat daardoor de visserij veilig kan bedreven worden op onze kust.

De door het Bestuur te leveren prestaties bij de beloodsing van de schepen die onze Belgische havens aandoen verhogen van jaar tot jaar. Als voorbeeld hiervan volstaat het cijfers aan te geven van het aantal op de Schelde beloodste schepen met aanduiding van de beloodsingen verzekerd door de Belgische diensten.

In 1960 werden 35.118 schepen beloodst waarvan 25.409 door Belgische loodsen. In 1961 bedroegen deze cijfers respectievelijk 35.465 en 25.214.

De algemene strekking tot verhoging van de scheepvaart naar de haven van Antwerpen komt nog duidelijker tot uiting in 1962. Uit de cijfers over de eerste 9 maanden van dit jaar blijkt inderdaad dat het aantal beloodsingen van 26.186 in 1961 gestegen is tot 28.142 in 1962.

Het aantal van de door Belgische loodsen bediende schepen bedroeg voor deze jaren respectievelijk 18.535 en 20.100.

7. Binnenvaart.

Reglementering van de bevrachtingen en het slepen in binnenlands verkeer.

Om zoveel mogelijk aan de behoeften van handel en nijverheid tegemoet te komen en tevens recht te doen wedervaren aan de gewettigde verlangens van de vervoerders op het stuk van de organisatie van het bedrijf, werkt het Departement verder aan de versoepeling van de reglementering van de bevrachtingen en van het slepen. Daartoe ligt een wetsontwerp ter studie, dat de organisatie van het vervoer te water aan de behoeften van het ogenblik zal aanpassen, rekening houdend met de diverse aspecten van

Pour 1961, ces chiffres étaient respectivement de :

Voyageurs		1.242.867
Autos		84.754
Marchandises		15.021 tonnes

Pour les 10 premiers mois de l'année 1962, on obtenait :

Voyageurs		1.270.855
Autos		95.209
Marchandises		12.870 tonnes

Par rapport aux chiffres atteints dans les 10 premiers mois de 1960, on obtient pour :

Les voyageurs		107 %
Les autos		120 %
Les marchandises		102 %

6. Pilotage.

A l'article 621 du budget extraordinaire (enlèvement d'épaves de guerre en Mer du Nord), il est prévu un montant de 36.000.000 de francs.

L'enlèvement des épaves de guerre dans les passes conduisant aux ports belges est poursuivie systématiquement. Au cours de la période 1959-61, on a fait disparaître 12 épaves. Pour la fin de 1962, trois obstacles auront encore été éliminés, et le programme mentionne pour 1963 un nouveau groupe de trois épaves dangereuses. Sauf circonstances imprévisibles, l'exécution de ces travaux de dégagement de nos eaux côtières aura alors suffisamment progressé pour permettre de naviguer en toute sécurité, ce qui ne signifie cependant pas que, de ce fait, la pêche pourra se pratiquer en toute sécurité le long de notre littoral.

Les prestations à fournir par l'Administration en vue du pilotage des navires gagnant nos ports augmentent d'année en année. Qu'il nous suffise de citer, à titre d'exemple, le nombre de navires pilotés sur l'Escaut, par rapport au nombre de pilotages effectués par les services belges.

En 1960, 35.118 navires furent confiés à des pilotes, parmi lesquels 25.409 le furent à des pilotes belges. En 1961, ces chiffres s'élevèrent respectivement à 35.465 et à 25.214.

La tendance générale à l'augmentation de la navigation en direction du port d'Anvers s'affirme davantage encore en 1962. Des chiffres relatifs aux neuf premiers mois de cette année, il ressort en effet que le nombre de pilotages — 26.186 en 1961 — est passé à 28.142 en 1962.

Le nombre de navires conduits par des pilotes belges atteignait, au cours desdites années, respectivement 18.535 et 20.100.

7. Navigation intérieure.

Réglementation de l'affrètement et du remorquage en trafic intérieur.

Le Département, afin de répondre dans la mesure du possible aux besoins du commerce et de l'industrie et de donner satisfaction, en même temps, aux vœux légitimes des transporteurs sur le plan de l'organisation de la profession, poursuit l'assouplissement de la réglementation de l'affrètement et du remorquage. A cet effet, un projet de loi est à l'étude, qui adapte l'organisation du transport par eau aux nécessités du moment en tenant compte des divers aspects de l'élaboration d'une politique commune des trans-

de uitbouw van een gemeenschappelijke vervoerpolitiek in het raam van de Europese gemeenschappen. In dat verband wordt er ook naar gestreefd, de nieuwe technieken op het gebied van het vervoer te water de best mogelijke kansen te bieden om in ons land tot ontplooiing te komen.

*Ondersteuning van de Rijnvaart
van de Belgische Zeehavens.*

Het vrijwaren van het traditioneel aandeel van de Belgische zeehavens (Antwerpen en Gent) in het vervoer van en naar de Rijn blijft een van de hoofdbekommernissen van het Departement. Dit laatste volgt van nabij het verloop van de diplomatieke onderhandelingen met Nederland over de verbetering van de scheepvaartverbindingen tussen België en het Rijnbekken.

Modernisering van de vloot en van het waterwegennet.

Veeleer dan op een uitbreiding van de vloot, behoort het streven onder de huidige omstandigheden gericht te zijn op de aanpassing van het varende materieel aan de karakteristieken van de reeds voltooide en de in aanbouw of gepland zijnde nieuwe waterwegen. De ontwikkeling van nieuwe vervoertechnieken wordt met aandacht gevolgd. Er wordt metterdaad deelgenomen aan de internationale onderhandelingen die ten doel hebben de basis te leggen voor een economisch en technisch verantwoorde standardisatie van de waterwegen en van het varende materieel in dit deel van Europa.

8. Investerings in de eigen overheidsdiensten.

Inzake uitrusting van het Bestuur moet nog gewezen worden op het volgende :

— De derde carferry « Koningin Fabiola » voor de dienst Oostende-Dover werd op 7 juni 1962 door de werf afgeleverd en is onmiddellijk in de geplande dienstregeling ingeschakeld.

— Momentel zijn in aanbouw een vierde motorboot voor de redden dienst te Vlissingen en vier snelle patrouilleboten voor de gecombineerde dienst politie- en douanetoezicht op de Rede van Antwerpen en de Beneden-Schelde.

Voor 1963 worden voorzien :

— de bouw van een nieuw bebakeningsvaartuig voor Antwerpen;

— een aantal werktuigmachines voor de werkhuizen van de Scheepsbouw te Oostende alsmede uitrustingsvoorwerpen voor het Centraal Magazijn aldaar;

— de uitbreiding en voltooiing van het sportterrein van de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen.

9. Directie voor de havenpolitiek.

Vanuit nationaal standpunt is het voeren van een nationale havenpolitiek noodzakelijk. In werkelijkheid zien wij een versnippering van uiteenlopende en soms tegen elkaar gerichte inspanningen. Strevend naar een gecoördineerde vervoerpolitiek, werd de oprichting van een directie voor de havenbelangen en een Nationale Commissie ter bevordering van die belangen aan de Ministerraad voorgesteld onder vorm van twee ontwerpen van koninklijk besluit.

ports dans le cadre des communautés européennes. On s'efforce, à cette occasion, de donner aux techniques nouvelles en matière de transports par eau le plus de chances possibles de s'épanouir dans notre pays.

*Aide à la navigation rhénane
au départ des ports belges.*

Sauvegarder la traditionnelle participation des ports maritimes belges (Anvers et Gand) au transport en provenance et à destination du Rhin demeure l'une des préoccupations essentielles du Département. Ce dernier suit de très près le déroulement des négociations diplomatiques avec les Pays-Bas relatives à l'amélioration des liaisons par bateaux entre la Belgique et le bassin rhénan.

Modernisation de la flotte et du réseau des cours d'eau.

Plutôt que l'extension de la flotte, nos efforts doivent, dans les conditions actuelles, rechercher l'adaptation du matériel navigant aux caractéristiques des nouveaux cours d'eau achevés et de ceux dont l'aménagement est en voie d'exécution ou projeté. Le développement de nouvelles techniques de transport est suivi attentivement. Nous participons activement aux négociations internationales qui ont pour objet de jeter les bases d'une standardisation économiquement et techniquement justifiée des cours d'eau et du matériel navigant dans cette partie de l'Europe.

8. Investissements dans nos propres services publics.

En ce qui concerne l'équipement de l'Administration, il y a lieu de souligner encore ce qui suit :

— Le troisième carferry « Koningin Fabiola » pour le service Ostende-Douvres a été livré le 7 juin 1962 par le chantier et inséré immédiatement dans l'horaire prévu.

— Un quatrième canot à moteur pour le service d'armements de Flessingue et quatre patrouilleurs rapides pour le service combiné du contrôle de la police et de la douane dans la rade d'Anvers et sur le Bas-Escaut sont actuellement en construction.

Sont prévus pour 1963 :

— la construction d'un nouveau bateau de balisage pour Anvers;

— un certain nombre de machines-outils pour les ateliers de constructions navales d'Ostende, ainsi que du matériel d'équipement pour le Magasin central établi dans cette ville;

— l'extension et l'achèvement du terrain de sports de l'Ecole supérieure de Navigation d'Anvers.

9. Direction de la politique portuaire.

Du point de vue national, il s'indique de mener une politique portuaire nationale. En réalité, on constate un éparpillement d'efforts divergents et parfois contradictoires. En vue de réaliser une politique des transports coordonnée, la création d'une direction des questions portuaires et d'une Commission nationale pour la promotion de ces intérêts a été proposée au Conseil des Ministres sous forme de deux projets d'arrêté royal.

De directie zal afhangen van het Bestuur van Zeewezen en Binnenvaart en zou werken in overleg met de Nationale Commissie.

Deze laatste waarin afgevaardigden zullen zetelen van de bij deze problemen betrokken departementen (Verkeerswezen, Openbare Werken, Economische Zaken en Energie en Financiën), alsook afgevaardigden van de onderscheiden havens zullen met de bevoegde middelen uit de privésector alle problemen in verband met de exploitatie en de uitbouw van onze havens bestuderen.

Het is evenwel niet de bedoeling dat de Directie of de Nationale Commissie zouden tussenkomen in de rechtstreekse uitbating der havens.

Bespreking.

De aandacht van de Minister wordt gevestigd op de diploma's afgeleverd door de Zeevaatschool te Oostende. Wij begaan een grove onrechtvaardigheid ten overstaan van onze kadetten door hen een diploma « Kustvaart » te overhandigen. Noch in eigen land, noch in eigen staatsdienst, noch tegenover het buitenland kunnen zij met het toegekende diploma een functie waarnemen die hen nochtans zou toekomen ingevolge de gedane studies. Onze kadetten volgen nu 2 jaar degelijke studie.

Kijken we eens hoe in 't buitenland een diploma « Kustvaart » bereikt wordt :

Het diploma Kustvaart wordt in *Duitsland* toegekend na cursussen van 3 maand voor *schipper*, 14 weken voor *stuurman* — 1^{ste} schipper — kapitein. Alleen met de *vaarttijd* en *prestaties* wordt rekening gehouden.

In *Nederland* : dekdienst 3 jaar (waarvan 1 ½ kustvaart).

Slechts een cursus van 9 maand.

Een *kustvaartdiploma* slaat op stuurmans- en kapiteinsfuncties van schipper *beneden 500 Brt.*

Thans duurt de cursus te Oostende niet meer 9 maand, maar 2 jaar en is niet toegankelijk na de lagere school, maar na lager secundair onderwijs. *In feite* moet men om kans te hebben 3^{de} wetenschappelijke gedaan hebben.

Ons onderwijs in Oostende is zodanig opgevoerd dat het technisch gedeelte verantwoord is als opleiding ter *lange omvaart* zoals in *de beste zeevaatscholen*.

Het is dus *onrechtvaardig* dat onze kandidaten nog altijd opgescheept zitten met een diploma dat terugslaat op vroegere toestanden en waarmede ten opzichte van de buurlanden de eigenlijke waarde van de gedane studies niet kan verdedigd worden. Ook in de Zeemacht en in het Zeewezen moet meer met de gedane studies rekening gehouden worden.

Daarom vraagt een lid dat het diploma Kustvaart afgeschaft wordt en vervangen door het diploma « *ter Koopvaardij* » zoals in *Frankrijk*; waar de Kapitein *ter Koopvaardij* schepen mag voeren op lange afvaart tot 55.000 ton. Terwijl bij ons... *de kustvaartlijnen* of de Oostende-Doverlijnen geen Kustvaartkapiteins toelaten.

Cette direction dépendra de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure et fonctionnerait en accord avec la Commission nationale.

Cette dernière sera composée de délégués des départements intéressés à ces problèmes (Communications, Travaux publics, Affaires économiques et Energie, Finances) ainsi que des délégués des différents ports, et étudiera, avec les milieux compétents du secteur privé, tous les problèmes relatifs à l'exploitation et au développement de nos ports.

Il n'est toutefois pas envisagé de faire intervenir la Direction ou la Commission nationale dans l'exploitation directe des ports.

Discussion.

L'attention du Ministre est attirée sur les diplômes délivrés par l'école de navigation d'Ostende. C'est commettre une injustice flagrante à l'égard de nos cadets que de leur délivrer un diplôme de « navigation côtière ». Ni en Belgique, ni dans les services de l'Etat, pas plus qu'à l'étranger, ils ne peuvent se prévaloir dudit diplôme en vue de remplir une fonction à laquelle les études qu'ils ont effectuées devraient cependant leur donner accès. Actuellement, nos cadets suivent 2 années d'études sérieuses.

Voyons maintenant comment s'acquiert, à l'étranger, le diplôme de « navigation côtière ».

En *Allemagne*, le diplôme de « navigation côtière » est délivré après 3 mois de cours pour la fonction de *marin* 14 semaines pour celle de *second*, de *premier officier* et de *capitaine*. Il n'est tenu compte que des *périodes passées en mer* et des *prestations*.

Aux *Pays-Bas* : 3 années de service de pont (dont 1 ½ an de cabotage).

Un seul cours d'une durée de 9 mois.

Un *diplôme de navigation côtière* n'est requis que pour les fonctions de *second* et de *capitaine* de petits bateaux jaugeant *moins de 500 tonnes*.

Actuellement, les cours à Ostende ne durent pas 9 mois, mais 2 ans et ne sont pas accessibles après l'école primaire mais après le cycle d'enseignement secondaire du degré inférieur. *Pratiquement*, il faut avoir terminé la 3^e année scientifique pour avoir une chance d'être admis.

Les études à l'école de navigation à Ostende sont si poussées que la partie technique est suffisante pour l'instruction de ceux qui se destinent à la navigation au long cours, tout comme la matière enseignée dans les *meilleures écoles de navigation*.

Il est *injuste*, dès lors, de ne délivrer à nos candidats qu'un diplôme correspondant à des situations révolues et sur base duquel ils ne sont pas à même de justifier vis-à-vis des pays voisins la valeur des études faites. Dans la Force navale comme dans la Marine, il faut davantage tenir compte des études faites.

C'est pourquoi il est demandé par un membre que le diplôme de « navigation côtière » soit supprimé et remplacé par le diplôme de « *marine marchande* » comme en *France*, où un capitaine de marine marchande est autorisé à commander un navire au long cours jaugeant jusqu'à 55.000 tonnes, alors que chez nous le capitaine de caboteurs ne sont même pas admis sur les lignes de *navigation côtière* ou sur la ligne Ostende-Douvres.

VRAAG :

Verder gaande op voorgaande wordt de vraag gesteld of het niet wenselijker is dat de Minister opdracht geeft aan de Raad voor Zeevaartonderwijs om een vergelijkend studie te doen van de zeevaartopleiding in de landen van de E. E. G. teneinde ook de waarde van de afgeleverde diploma's te vergelijken.

ANTWOORD :

Het opgeworpen probleem verdient alle aandacht en veronderstelt inderdaad een grondige studie. Het ware niet aan te nemen dat wij onze eigen jongeren die roeping voelen voor een zeevaartberoep zouden benadeligen.

Het wordt echter een probleem dat ook een ander uitzicht heeft.

De vraag wordt gesteld: kunnen wij in ons land nog twee zeevaartscholen in 't leven houden? Het vraagstuk dient ten spoedigste aanpak en opgelost.

VRAAG :

De afschaffing van een zeil-opleidingschip wordt terecht betreurd. Er blijven voor- en tegenstanders van een zeilschip. Maar de financiële inspanningen zijn enorm en de vraag is of ze wel verantwoord zouden zijn. De Minister heeft evenwel slechts de keuze gelaten tussen amarinage aan boord van een zeilopleidingschip of aan boord van moderne schepen behorend aan de zeevaartmaatschappijen. Ik meen dat een derde oplossing had moeten onder ogen genomen worden waardoor het element « opleiding » en het element « ploegverband » en « samenwerking », van zo groot belang in de zeevaart, toch beter tot hun recht zouden gekomen zijn. Waarom laat het Zeewezen geen modern schip bouwen voor de opleiding? De grote kosten van de amarinage aan boord der schepen van de maatschappijen zouden een eigen schip verrechtvaardigen. Er is ten andere veel kritiek op de wijze waarop onze kadetten aan boord van die schepen behandeld worden.

ANTWOORD :

Het is niet zonder grondig onderzoek en bespreking dat de beslissing werd genomen om definitief de amarinage aan boord van de schepen der grote zeevaartlijnen te laten gebeuren. Dat een nieuw zeilvaartuig financieel niet te verantwoorden is schijnt iedereen aan te nemen. Dat het romantisme pleit voor een zeilschip is zeker waar. Maar de realiteit is dat grote zeevaartlanden van West Europa sinds lang de zeilschepen als opleiding hebben opgegeven. De beslissing hebben wij genomen na nieuwe en grondige bespreking met de betrokken middelen zelf. De opleiding gebeurt met het oog op een functie in de koopvaardij en geschiedt dan ook op de koopvaardij, althans wat het technisch opzicht daarvan betreft.

VRAAG :

Welke is de uitgave verbonden, enerzijds, aan de opleiding op een zeilschip of een cargo in eigen beheer, anderzijds, aan een opleiding op een cargo toebehorend aan een rederij?

ANTWOORD :

De jaarlijkse uitgave voor de opleiding aan boord van een zeilschip mag geraamd worden op ± 19.300.000 frank, wanneer men vertrekt van de — optimistische — veronderstelling dat de aanbouw van dergelijk schip ongeveer 150.000.000 frank zou kosten (amortisatie : 25 jaar).

Voor de amarinage aan boord van vier cargoschepen toebehorend aan rederijen (capaciteit : 96 kadetten) mag de globale uitgave per jaar, die ten laste valt van de Staat geraamd worden op ongeveer 12.350.000 frank, rekening houdend met een amortisatie der aanbouwwerken op slechts 10 jaar. In dit verband dient echter opgemerkt dat deze laatste raming een maximum betekent. Inderdaad, wanneer het recrutingscijfer gedurende een bepaald jaar bvb. lager is dan 72 kan de amarinage geschieden aan boord van drie cargo-schepen. De vaste amortisatiekosten blijven dezelfde, maar de kosten inzake wedden, vergoedingen, enz. voor het 4^e schip vervallen automatisch. De raming zou dan kunnen herleid worden tot ± 10.350.000 frank.

QUESTION :

En corrélation avec ce qui précède, il est demandé s'il ne conviendrait pas que le Ministre charge le Conseil de l'enseignement maritime d'une étude comparative de la formation maritime dans les pays de la C.E.E. afin de pouvoir comparer également la valeur des diplômes délivrés.

RÉPONSE :

Le problème soulevé mérite une grande attention et suppose en effet une étude approfondie. On ne pourrait admettre que nous défavorisons nos jeunes qui se sentent une vocation pour la profession maritime.

Cela devient cependant un problème qui présente également un autre aspect.

La question se pose de savoir si nous pouvons encore assurer la viabilité, dans notre pays, de deux écoles d'enseignement maritime. Le problème demande à être examiné et résolu le plus rapidement possible.

QUESTION :

On regrette à juste titre la suppression d'un voilier-école. Le voilier a toujours ses partisans et ses adversaires. Mais les efforts financiers qu'il requiert sont énormes et l'on peut se demander s'ils se justifient réellement. Le Ministre n'a cependant laissé le choix qu'entre l'amarinage à bord d'un voilier-école ou à bord de navires modernes appartenant aux sociétés maritimes. J'estime qu'on aurait dû envisager une troisième solution mettant plus en valeur l'élément de formation et celui de cohésion et de collaboration, qui sont d'une si grande importance pour la navigation. Pourquoi la marine ne fait-elle pas construire un navire en vue de l'amarinage? Les grands frais qu'entraîne l'amarinage à bord des navires des sociétés justifieraient l'existence d'un navire propre. De nombreuses critiques sont d'ailleurs émises au sujet de la façon dont nos cadets sont traités à bord de ces navires.

RÉPONSE :

Ce n'est qu'après un examen approfondi et après discussion qu'il a été décidé de laisser définitivement se poursuivre l'amarinage à bord des navires des grandes lignes maritimes. Chacun semble admettre qu'un nouveau voilier ne se justifie pas du point de vue financier. Il est évident que le romantisme n'est pas étranger à la préférence donnée à un voilier. Mais la réalité est telle que les grandes puissances maritimes de l'Europe Occidentale ont abandonné depuis longtemps l'usage de voiliers en vue de l'amarinage. Nous avons pris la décision, après de nouveaux pourparlers approfondis avec les milieux intéressés eux-mêmes. L'amarinage a lieu en vue de remplir une fonction dans la marine marchande et il vaut dès lors mieux qu'il se fasse dans la marine marchande, du moins du point de vue technique.

QUESTION :

Quelle est la dépense afférente, d'une part, à l'amarinage à bord d'un voilier ou cargo en régie et, d'autre part, à bord d'un cargo appartenant à une maison d'armement maritime?

RÉPONSE :

La dépense annuelle afférente à l'amarinage à bord d'un voilier peut être évaluée à ± 19.300.000 francs en partant de l'hypothèse *optimiste* que la construction d'un tel navire coûterait environ 150.000.000 de francs (amortissement en 25 ans).

Pour l'amarinage à bord de quatre cargos appartenant à des armateurs (capacité : 96 cadets), la dépense globale annuelle à charge de l'État peut être estimée à quelque 12.350.000 francs, en tenant compte d'un amortissement des travaux de construction portant sur une période de 10 ans seulement. A ce sujet, il y a lieu d'observer cependant que cette dernière estimation représente un maximum. En effet, si le chiffre de recrutement au cours d'une année déterminée est inférieur, par exemple à 72, l'amarinage peut se faire à bord de trois cargos. Les frais d'amortissement fixes restent les mêmes, mais les frais de traitements, indemnités, etc. pour le quatrième navire sont éliminés automatiquement. L'estimation pourrait être ramenée dans ce cas à ± 10.350.000 francs.

Vanaf het elfde jaar mag dit bedrag verminderd worden met 4.255.000 frank zodat de globale uitgave per jaar dan slechts 8.095.000 frank zal bedragen voor 4 schepen en 6.095.000 frank voor drie.

Wordt de afschrijving over 25 jaar verdeeld zoals voor het enig zeilschip dan zou de amarinage aan boord van vier of drie cargoschepen, naargelang het geval, tot 9.797.000 frank of 7.797.000 frank herleid worden.

VRAAG :

Schoolschip Cdt Fourcault.

— Hoeveel heeft de verbouwing wel gekost? Is dit wel bij benadering te zeggen?

— Was vóór de verbouwingswerken voldoende nagezien of het schip zulke enorme uitgave nog wel waard was?

— Wat zijn de bevindingen nu, nadat het enkele reizen gedaan heeft? Heeft het reeds zware zee moeten doorstaan? Met welke gevolgen?

ANTWOORD :

1) De uitgave voor geschiktmaking en ombouw van de ex. Loodsboot 8 tot oefenschip kan op 8.000.000 frank worden geraamd.

2) Het was technisch en financieel volledig verantwoord de bestaande « Loodsboot-8 » welke ingevolge de reorganisatie van de loodsdienst niet meer als zodanig vereist was, terug in zeewaardige staat en van praktisch dezelfde afmetingen als de oorspronkelijke « Commandant Fourcault ». Een nieuw schip had minstens 30 miljoen gekost.

Het schip is in de vaart sedert 19 november 1962.

Uit de totnogtoe opgedane ondervinding kan besloten worden dat de reacties van het schip normaal zijn.

Tot dusver werd als zwaarste weer genoteerd: wind NNE-kracht 7, aanschietsende zee, zeeegang 7.

In volle zee hield het schip zich zeer goed. Bij de nadering van de havengeul van Oostende rolde het schip tamelijk sterk, wat, gezien de bijzondere plaatselijke toestanden van zee en stroming, evenwel normaal is in vergelijking met vaartuigen van dezelfde bouw en afmetingen.

VRAAG :

De geplande havendirectie zou volgens de Minister haar werkzaamheden voeren in overeenstemming met de voorziene Nationale Havencommissie. Welke zou de samenstelling en opdracht zijn van die commissie?

ANTWOORD :

Begin 1963 zal een koninklijk besluit verschijnen waarbij de samenstelling van de Havendirectie bepaald wordt: een beperkt aantal ambtenaren o.m. een Directeur en een viertal universitaire adviseurs zouden zijn. Zij zouden vooral statistisch en studiemateriaal verzamelen en bestuderen.

De Commissie zou bestaan uit 7 ambtenaren en 5 vertegenwoordigers van de havens Antwerpen, Brussel, Gent, Zeebrugge en Luik.

De ambtenaren zouden aangeduid worden: 3 door Verkeerswezen; 2 door Openbare Werken; 1 door Economische Zaken; 1 door Financiën.

Haar taak zal erin bestaan alle problemen te onderzoeken die haar door de havendirectie voorgelegd worden.

Telkens wanneer de belangen van een bepaalde haven besproken of betrokken worden zal een vertegenwoordiger van die haven uitgenodigd worden.

De autonomie van de steden wordt niet aangetast.

Die instelling is in elk geval nodig ten einde de Belgische Minister van Verkeerswezen enigszins te wapenen en documenteren over zijn eigen havens wanneer hij staat tegenover de andere ministers van verkeer op Europees plan.

A partir de la onzième année, ce montant peut être diminué de 4.255.000 francs, de sorte que la dépense globale annuelle ne sera plus que de 8.095.000 francs pour 4 navires et 6.096.000 francs pour trois.

Si l'amortissement est réparti sur 25 ans comme pour l'unique navire à voiles, l'amarinage à bord de quatre ou trois cargos serait réduit, selon le cas, à 9.797.000 francs ou 7.797.000 francs.

QUESTION :

Navire-école Cdt. Fourcault.

— A combien s'élève le coût de la transformation? Est-il possible de fournir des chiffres approximatifs?

— Avant de procéder aux travaux de transformation avait-on suffisamment examiné si le navire valait encore la peine de faire l'objet de cette énorme dépense?

— A quelles constatations est-on arrivé, après les quelques voyages déjà effectués? Le navire a-t-il déjà dû affronter la mer par gros temps, et qu'en est-il résulté?

RÉPONSE :

1) La dépense relative à l'aménagement et à la transformation de l'ex-bateau, pilote 8 en navire-école peut être évaluée à 8.000.000 de francs.

2) Du point de vue technique et financier, il se justifiait pleinement de remettre en état de navigabilité le « bateau pilote 8 » existant dont on n'avait plus l'usage depuis la réorganisation du service de pilotage, et de le transformer en même temps en navire-école. Il s'agissait d'un bateau construit en 1937, en assez bon état et ayant pratiquement les mêmes dimensions que le « Commandant Fourcault » initialement utilisé. Un nouveau navire aurait coûté au moins 30 millions.

3) Le navire est en service depuis le 19 novembre 1962.

L'expérience acquise jusqu'à présent permet de conclure que les réactions du navire sont normales.

Le plus gros temps noté jusqu'à présent était: vent du NNE - force 7, mer houleuse, erre 7.

En pleine mer, le navire se comportait fort bien. A l'approche du chenal du port d'Ostende, le navire roulait assez fort, ce qui, eu égard aux conditions locales particulières de la mer et des courants, est cependant normal, comparativement aux navires du même type de construction et de mêmes dimensions.

QUESTION :

D'après le Ministre, la direction portuaire projetée exercerait ses activités en accord avec la Commission Nationale Portuaire prévue. Quels seraient la composition et le but de cette commission?

RÉPONSE :

Au début de 1963 paraîtra un arrêté royal fixant la composition de la direction portuaire: un nombre restreint de fonctionnaires, notamment un directeur et quatre universitaires, qui assumeraient les fonctions de conseillers. Ils se consacraient surtout au rassemblement et à l'étude des données statistiques.

La commission se composerait de 7 fonctionnaires plus 5 délégués des ports d'Anvers, Bruxelles, Gand, Zeebrugge et Liège.

Les fonctionnaires seraient désignés: 3 par le Ministre des Communications, 2 par le Ministre des Travaux Publics; 1 par le Ministre des Affaires Economiques; 1 par le Ministre des Finances.

Sa tâche consistera à examiner tous les problèmes qui lui seront soumis par la direction portuaire.

Chaque fois qu'il sera question d'examiner ou de s'occuper des intérêts d'un port déterminé, un délégué de celui-ci sera invité.

Il n'est pas porté atteinte à l'autonomie des villes.

Cet organisme s'impose de toute manière afin d'armer le Ministre belge des Communications et de le documenter au sujet de nos ports nationaux, lorsqu'il est confronté avec d'autres Ministres des Communications sur le plan européen.

VRAAG :

Aangaande de Schelde-Rijnverbinding wordt de Minister om nadere vooruitzichten gevraagd.

ANTWOORD :

Zoals in de uiteenzetting in de Commissie gebleken is worden de besprekingen van Belgische zijde steeds opnieuw aangewakkerd. Het officieel verslag van de besprekingen en de conclusies werden gevraagd tegen einde 1962. Het groot tracé van die verbinding zal daarin vastgelegd worden. Hoewel de besprekingen niet steeds het vlot verloop hebben dat wij wensten, mag toch aangestipt dat er toch reeds vooruitgang is.

VRAAG :

De Minister heeft een wijziging van zijn standpunt medegedeeld ten aanzien van de voorgenomen autonomie van de Oostende-Doverlijn. Hij wenst nu af te wachten wat er gewordt van de kanaalverbinding per tunnel of per brug.

Maar het is onrustwekkend te moeten vaststellen hoe de uitdrukkelijke wensen van het Parlement zelf en verbintenissen aangegaan ter gelegenheid van bespreking en stemming der begrotingen van Verkeerswezen, opzij geschoven worden, door het verzet van enkele hogere ambtenaren.

De argumenten die vandaag door de Minister aangehaald worden om zijn houding te rechtvaardigen, zijn dezelfde die gebruikt werden om een autonomie te verrechtvaardigen.

Wie kan zeggen wat de feitelijke situatie is van deze Staatsdienst? Werkt hij met winst? Werkt hij met verlies? Wordt hij commercieel geleid? Kan hij dat wel? Wie kan hier nog spreken van parlementaire controlemogelijkheid? Cijfers uit het verleden hebben dat voldoende aangetoond.

De wens wordt uitgedrukt dat de Minister toch voortgang zou maken met het ontwerpen van een aangepast statuut van de Oostende-Doverlijn als commerciële organisatie, aan de hand van het verslag van de werkgroep waarover de Minister reeds gesproken heeft bij de voorgaande begroting van Verkeerswezen.

ANTWOORD :

De wijziging van het standpunt ten aanzien van de Oostende-Doverlijn is gesteund op het gemotiveerd advies van de bevoegde diensten.

Uit het huidig debat in de Commissie mag nochtans worden afgeleid dat er redenen zijn om de zaak terug te onderzoeken.

Onderrichtingen in die zin zullen dan ook worden verstrekt.

VRAAG :

Een groot aantal kandidaten voor het examen van scheepswerktuigkundige 2^e klas slaagt niet in het examen. Veelal zijn de eisen die men stelt inzake kennis van electriciteit overdreven. Men dient zich te beperken tot datgene wat op het gebied van de electriciteit van die jongens normaal moet geëist worden.

ANTWOORD :

Het programma voor het examen werd uitgewerkt door de ambtenaren die de verantwoordelijkheid dragen van de diensten. Zij moeten rekening houden met de evolutie van de techniek en vooral met de toestellen die door de onder hun bevelen staande werktuigkundigen moeten bediend worden.

Het zijn dezelfde ambtenaren die in de examenjury worden opgenomen en zij hebben er alle belang bij dat de kaders kunnen aangevuld worden, maar dan door kandidaten die een minimum van de nodige vorming bezitten.

VRAAG :

De Visserij is de Minister van Verkeerswezen dankbaar voor zijn daadwerkelijke belangstelling voor haar problemen.

QUESTION :

Au sujet de la liaison Escaut-Rhin, il est demandé au Ministre des précisions quant aux perspectives.

RÉPONSE :

Comme il ressort de l'exposé en Commission, les négociations sont, à chaque occasion, relancées du côté belge. Le rapport officiel des discussions ainsi que les conclusions ont été demandés pour la fin de 1962. Le tracé de cette liaison y sera mentionné en gros. Bien que les discussions n'aient pas toujours connu les succès que nous avions escomptés, il convient toutefois de signaler que des progrès sont déjà réalisés.

QUESTION :

Le Ministre a annoncé un changement de son point de vue en ce qui concerne l'autonomie prévue de la ligne Ostende-Douvres.

A présent, il désire attendre la décision à intervenir dans la question de la liaison de l'Angleterre au Continent au moyen d'un pont ou d'un tunnel.

Mais il est inquiétant de devoir constater comment les vœux formels du Parlement lui-même, ainsi que les engagements pris à l'occasion de la discussion et du vote des budgets des Communications, sont contrecarrés par quelques hauts fonctionnaires.

Les arguments que le Ministre invoque aujourd'hui en faveur de son attitude, sont les mêmes que ceux qui ont été invoqués pour justifier une autonomie.

Qui peut dire quelle est la situation de fait de ce service public? Fonctionne-t-il à perte ou à bénéfice? Est-il géré de façon commerciale? Ceci est-il bien possible? Qui pourrait encore faire état ici de possibilité de contrôle parlementaire? Des chiffres antérieurs l'ont établi suffisamment.

Le vœu est néanmoins exprimé que M. le Ministre poursuive l'établissement d'un statut approprié de la ligne Ostende-Douvres, en tant qu'organisation commerciale, sur la base du rapport du groupe de travail dont le Ministre a déjà parlé lors de l'examen du budget précédent des Communications.

RÉPONSE :

Le changement de point de vue en ce qui concerne la ligne Ostende-Douvres se base sur l'avis motivé formulé par les services compétents.

Toutefois, on peut déduire du débat au sein de la Commission qu'il existe des raisons en faveur d'un nouvel examen de cette affaire.

Des instructions dans ce sens seront donc données.

QUESTION :

De nombreux candidats qui se présentent à l'examen de mécanicien de bord de 2^{me} classe ne réussissent pas l'examen. Les exigences imposées quant aux connaissances en matière d'électricité sont exagérées. On devrait se limiter aux exigences qui sont normalement imposées à ces jeunes gens dans le domaine de l'électricité.

RÉPONSE :

Le programme d'examen a été établi par les fonctionnaires qui ont la responsabilité de ces services. Ils doivent tenir compte de l'évolution de la technique et notamment des appareils desservis par les mécaniciens sous leurs ordres.

Ce sont ces mêmes fonctionnaires qui font partie du jury d'examen et ils ont tout intérêt à ce que les cadres puissent être remplis, toutefois par des candidats ayant un minimum de formation nécessaire.

QUESTION :

Le secteur de la pêche sait gré au Ministre des Communications de l'intérêt actif qu'il manifeste pour ses problèmes.

Toch zou er nog meer krachtadigheid moeten aan de dag gelegd worden door de verjonging en vernieuwing der visserijvloot en een werkelijk vernieuwingsplan moeten opgesteld worden.

Anderzijds duurt het wel lang vooraleer de opgerichte commissies voor type-schepen en visserij-opleidingsschip tot hun besluiten komen. Het is ondenkbaar dat opleiding van vissers moet gebeuren zonder schip.

ANTWOORD :

De verjonging van onze visserijvloot is de laatste tijd gevoelig in de hand gewerkt door een uiterst soepel toegepaste kredietpolitiek.

Wat het *type-visserijvaartuig* betreft : deze kwestie werd op mijn initiatief door een uitgebreide werkgroep onderzocht in mei 1962. De redercentrale zou de problemen in dit verband in haar schoot onderzoeken en haar bevindingen aan de administratie mededelen. Tot nog toe heeft mijn Bestuur hieromtrent geen reacties ontvangen. De zaak zal thans aan deze centrales worden herinnerd.

In verband met de inscheping der leerlingen van onze visserij scholen aan boord van een *opleidingsschip* kan ik mededelen dat deze kwestie zeer ernstig werd onderzocht. De adviezen van de directeurs der visserij scholen zijn eerder genuanceerd. Vanwege de rederscentrale, noch vanwege de beroepsverenigingen der vissers mocht ik tot nog toe een officieel advies in dit verband ontvangen niettegenstaande hun dit in juni 1962 werd gevraagd. Door mijn administratie werd daarom zelf een initiatief genomen. Op 7 december jl. werd te Ostende een vergadering belegd met de directeurs van al de visserij scholen, waarop een oplossing werd bereikt in die zin dat, per week, twee visserij scholen een dag kunnen inschepen aan boord van de hiervoor degelijk uitgeruste « Commandant Fourcault » (navigatie, bebakening, enz.) en aan boord van het visserij schip « Hinders ». Dit systeem ging in werking vanaf januari 1963.

VRAAG :

Onze handelsvloot ontwikkelt zich. Maar men zou het zo moeten aan boord leggen dat men ertoe kan komen dat het aantal in de haven van Antwerpen onder Belgische vlag varende schepen ten minste 20 % bedraagt.

ANTWOORD :

De uitbreiding of het inleggen van nieuwe regelmatige Belgische lijnen is voorzeker wenselijk. Deze taak dient vervuld te worden door de reders : de diensten voor de buitenlandse handel kunnen hun in dit verband alle nuttige inlichtingen verschaffen over de internationale Belgische handel.

Bovendien kunnen zij rekenen op de financiële steun van het Departement in het kader van de wet van 23 augustus 1948, strekkende tot het in stand houden en het uitbreiden van de koopvaardijvloot.

VRAAG :

Wat het zeevaartonderwijs betreft, zou een lid de aandacht van de heer Minister willen vestigen op het feit dat wij over een uitstekende Zeemacht beschikken en dat men er zich moet van bedienen voor de vorming van het nodige personeel.

ANTWOORD :

De Minister is zo vrij het achtbaar lid erop te wijzen dat ons land het voordeel heeft te beschikken over uitstekende zeevaartscholen voor de opleiding van zeelieden van alle graden voor de koopvaardijvloot.

Het spreekt vanzelf dat dit feit een eventuele samenwerking met de Zeemacht, voor sommige praktische aspecten van die vorming, niet uitsluit, indien daaraan behoefte mocht blijken te zijn.

VRAAG :

Fonds van de Vloot.

Kan de Minister mij mededelen of er geen maatregelen kunnen genomen worden om de afwerking van de dossiers voor kredietaanvraag

Il faudrait cependant faire preuve de plus d'énergie encore en vue du rajeunissement et du renouvellement de la flotte de pêche, et il conviendrait de dresser un plan de renouvellement effectif.

D'autre part, il s'écoule beaucoup de temps avant que les commissions créées en vue de l'examen des navires-types et du navire-école de pêche, ne déposent leurs conclusions. Il est inconcevable que la formation de pêcheurs doive se faire sans bateau.

RÉPONSE :

Le rajeunissement de notre flotte de pêche a été favorisé sensiblement ces temps derniers grâce à une politique de crédit, appliquée d'une manière extrêmement souple.

Quant au *bateau de pêche type*, cette question a été examinée à mon initiative en mai 1962 par un groupe de travail élargi. La centrale des armateurs examinerait les problèmes qui s'y rapportent et communiquerait ses conclusions à l'administration. Jusqu'à présent, mon administration n'a pas reçu des réactions sur ce point. La question fera maintenant l'objet d'un rappel adressé à ladite centrale.

En ce qui concerne l'embarquement des élèves de nos écoles de pêche à bord d'un *navire-école*, je peux certifier que cette question a été examinée très attentivement. Les avis des directeurs des écoles de pêche sont plutôt nuancés. Jusqu'à présent, je n'ai pas encore reçu, ni de la part de la centrale des armateurs, ni de celle des organisations professionnelles des pêcheurs, un avis officiel à ce sujet, malgré la demande qui leur a été adressée en juin 1962. C'est pour cette raison qu'une initiative a été prise par mon administration elle-même. Le 7 décembre dernier, une réunion a été organisée à Ostende avec les directeurs de toutes les écoles de pêche, au cours de laquelle on est arrivé à une solution en ce sens que, hebdomadairement, deux écoles de pêche peuvent s'embarquer une journée à bord du « Commandant Fourcault », convenablement équipé à cette fin (navigation, balisage, etc.), et à bord du bateau de pêche « Hinders ». Ce système est entré en vigueur à partir de janvier 1963.

QUESTION :

Notre flotte marchande se développe. Mais il faudrait faire en sorte que le nombre de bateaux battant pavillon belge au port d'Anvers atteigne au moins 20 %.

RÉPONSE :

Le développement ou la création de nouvelles lignes régulières belges est certes souhaitable. Cette tâche doit être remplie par les armateurs : les services du Commerce Extérieur peuvent, à ce sujet, leur fournir tous les renseignements utiles sur le commerce belge international.

En outre ils peuvent compter sur l'appui financier du Département dans le cadre de la loi du 23 août 1948 tendant à assurer le maintien et le développement de la marine marchande.

QUESTION :

Au sujet de l'enseignement maritime, un membre a tenu à attirer l'attention de M. le Ministre sur le fait que nous disposons d'une excellente Force navale et qu'il faut s'en servir pour la formation du personnel nécessaire.

RÉPONSE :

Le Ministre se permet de faire remarquer à l'honorable membre que notre pays a l'avantage de disposer d'excellentes écoles de navigation pour la formation des marins de la marine marchande de tous grades.

Il est évident que ce fait n'exclut pas une collaboration éventuelle avec la Force navale, si le besoin s'en fait sentir, pour certains aspects pratiques de cette formation.

QUESTION :

Fonds de la Flotte.

Le Ministre pourrait-il me faire savoir si des mesures peuvent étre prises afin de hâter la liquidation des dossiers de demande de crédits ?

sneller te laten verlopen? Wij kennen gevallen in de visserij die bijna een jaar in beslag nemen tussen het ogenblik waarop de kredietaanvraag gedaan wordt en de definitieve beslissing genomen wordt. In een bepaald geval werden de wissels van de N.M.K.N. reeds door de betrokkene getekend 6 maand voor de Minister zijn laatste handtekening heeft kunnen zetten.

ANTWOORD :

De toekenning van scheepskrediet aan gunstiger voorwaarden dan bij privé kredietverleningen, vergt vanzelfsprekend een nauwkeurig voorafgaand onderzoek, des te meer dat de Staat de goede afloop waarborgt. Om die reden voorzien de wet en de uitvoeringsbesluiten de vereiste procedures van behandeling. Hiervan kan niet afgeweken worden.

In de meeste gevallen geschiedt de afhandeling zonder tijdverlies. Het komt evenwel voor dat zowel mijn diensten als de N. M. K. N. alle moeite hebben om vanwege sommige kredietaanvragers alle inlichtingen te bekomen die vereist zijn om het volledig dossier samen te stellen dat mij moet toelaten met kennis van zaken te oordelen en te beslissen. Indien de kredietaanvragers uit eigen beweging en van meet af alle gegevens — die trouwens op een vragenlijst voorkomen — verstrekken, zal ongetwijfeld een normale afhandeling kunnen geschieden.

Van de kredietaanvragers worden nooit geldige promessen gevraagd vooraleer de Minister zijn handtekening gezet heeft. Dit wordt door de N.M.K.N. bevestigd.

VRAAG :

Bebakening en vernietiging van wrakken.

Heeft de Directie van Zeeuwen reeds contact opgenomen met de betrokken visserijmiddens om die voorziene bebakening, desnoods met voorlopige betonningsmiddelen, ten spoedigste te doen?

ANTWOORD :

Met de visserijmiddens werden de nodige contacten gelegd ten einde tot de voorlopige betonning van een eerste serie van vijf, voor de kustvisserij gevaarlijke wrakken, te bewerkstelligen. De kustbebakeningdienst rekent er op onverwijld nog de werkloze posities te vernemen. De vijf boeien liggen klaar en kunnen onmiddellijk — behoudens ongunstige weergesteldheid — worden uitgelegd.

VRAAG :

In toepassing van de wet op de bevuilding van de zeevaten, moet de mogelijkheid geboden worden aan de zeeschepen om in de havens hun afvaloliën kwijt te geraken.

Werden daartoe reeds de nodige voorzieningen in onze havens genomen? En ware het niet aangewezen dat door middel van lichtertjes welke van schip tot schip kunnen gaan, die aftap kan gebeuren?

ANTWOORD :

Artikel 17 van de wet van 4 juli 1962 legt aan de havenautoriteiten de verplichting op ervoor te zorgen dat hun havens uitgerust zijn met deze ontvangstinrichtingen voor zover dergelijke inrichtingen werkelijk nodig zijn. Er dient inderdaad hier opgemerkt dat alleen persistente oliën (bv. ruwe olie en fuel oil) hier bedoeld worden en geenszins niet persistente oliën zoals gasolie bv. Onze havens beschikken in 't algemeen over de nodige lichters om bedoelde afvalstoffen af te halen.

VRAAG :

Een ernstig onderzoek werd ook gevraagd enige tijd geleden naar de schadelijke gevolgen welke voor de zeevisserij en misschien ook voor badgasten zou kunnen voortvloeien uit de dagelijkse uitstorting in zee van enorme hoeveelheden zwavelzuur, door een onderneming aan de vaart Gent-Terneuzen. Er werd daartoe een schip speciaal in de vaart gebracht.

Nous connaissons, dans le domaine de la pêche, certains cas où il s'est écoulé presque un an entre le moment de l'introduction de la demande de crédits et celui de la décision définitive. Dans un cas précis, l'intéressé avait déjà signé les lettres de change de la S.N.C.I. depuis six mois avant que le Ministre n'ait pu apposer sa dernière signature.

RÉPONSE :

L'octroi de crédit maritime à des conditions plus favorables que celles consenties dans le privé requiert naturellement un examen préalable détaillé, d'autant plus que l'Etat est garant de la bonne fin. C'est pourquoi la loi et les arrêtés d'exécution prévoient les procédures requises auxquelles il ne peut être dérogé.

Dans la plupart des cas, la liquidation se fait sans délai. Il peut arriver, cependant, que soit mes services, soit la S.N.C.I., éprouvent de grandes difficultés à obtenir de certaines personnes qui ont sollicité des crédits, tous les renseignements requis pour l'établissement d'un dossier complet devant me permettre de juger et de décider en connaissance de cause. Si toutes les personnes qui sollicitent des crédits fournissaient de leur propre initiative et dès le départ tous les renseignements — qui sont d'ailleurs demandés dans un questionnaire — une liquidation normale pourrait se faire sans aucun doute.

Il n'est jamais demandé de promesse valable des personnes qui sollicitent un crédit avant que le Ministre n'ait apposé sa signature. La S.N.C.I. le confirme.

QUESTION :

Balisage et destruction des épaves.

La direction de la Marine a-t-elle déjà pris contact avec les milieux de pêcheurs intéressés afin de réaliser ce balisage le plus rapidement possible, à la rigueur au moyen d'un balisage provisoire?

RÉPONSE :

Les contacts requis ont été pris avec les milieux de pêcheurs afin d'exécuter le balisage provisoire d'une première série de cinq épaves dangereuses pour la pêche le long des côtes. Le service de balisage des côtes compte recevoir incessamment communication des positions choisies. Les cinq bouées sont prêtes et peuvent être placées immédiatement — sauf en cas de temps défavorable.

QUESTION :

En application de la loi sur la pollution des eaux de mer, il convient de donner aux navires de mer la possibilité de se débarrasser de leurs résidus dans les ports.

Les précautions nécessaires ont-elles déjà été prises dans nos ports? Et n'est-il pas recommandable que cette vidange puisse se faire au moyen d'allèges pouvant se rendre d'un navire à l'autre?

RÉPONSE :

L'article 17 de la loi du 4 juillet 1962 impose aux autorités portuaires l'obligation de veiller à ce que leurs ports soient pourvus de ces installations de réception, pour autant que celles-ci soient effectivement nécessaires. Il convient de faire observer ici que seuls les hydrocarbures persistants (p. ex. l'huile lourde et le fuel-oil) sont visés ici et nullement les hydrocarbures non persistants, tels que la gasoline. Nos ports disposent en général des allèges nécessaires pour le chargement de ces résidus.

QUESTION :

Il y a quelque temps, il fut demandé de procéder à une enquête au sujet des conséquences dommageables pour la pêche maritime et, peut-être aussi pour les baigneurs, pouvant résulter du déversement quotidien en mer d'énormes quantités d'acide sulfurique par une entreprise travaillant au canal Gand-Terneuzen. Un bateau fut mis tout spécialement en service à cet effet.

Een lid heeft inlichtingen genomen of het waterschoutambt reeds opdracht kreeg enig onderzoek in te stellen over het zwavelzuurgehalte. Men weet daar echter van geen opdracht.

Wordt die zaak niet onderzocht? Of acht men die van geen belang? Is men zo zeker dat er in het voorgelegde geval zich niets kan voordoen die zware gevolgen kan hebben voor de visstand en de visserij?

ANTWOORD :

De Minister verwijst naar zijn antwoord op de parlementaire vraag n° 103 van 19 oktober 1962 waarbij aan een lid reeds inlichtingen omtrent het lozen van bedoeld afvalwater gegeven werden en inzonderheid gewezen werd op de instemming van de Ministers van Volksgezondheid en van Landbouw.

Het Waterschoutambt kan niet belast worden met een onderzoek omtrent het zwavelzuurgehalte van het geloosd afvalwater; dergelijk eventueel onderzoek valt in bevoegdheid van het Zeewetenschappelijk Instituut.

VRAAG :

Hoever staat het onderzoek omtrent de afvalwateren met radioactiviteit welke op Nederlands grondgebied, door middel van pijpleidingen in zee zouden gestort worden?

ANTWOORD :

De zaak valt in werkelijkheid onder de bevoegdheid van het Ministerie van Volksgezondheid wat het radiologisch gevaar betreft, alsook desgevallend van het Ministerie van Landbouw wat de gebeurlijke gevolgen op de kwaliteit van de vis betreft.

Volgens door mijn diensten ingewonnen inlichtingen werd de door het « Reactor Centrum Nederland » gevraagde toelating door Euratom onderzocht en ingewilligd. In principe zouden wij ons daarmede tevreden moeten stellen. Nochtans heeft de Minister met tussenkomst van het Commissariaat voor Kernenergie, het Ministerie van Buitenlandse Zaken uitgenoodigd bijkomende inlichtingen in Nederland te verzamelen. Deze zijn hem nog niet toegekomen.

VRAAG :

In de maanden april en mei 1962 en reeds vroeger, werden besprekingen gevoerd op het Kabinet van de Minister, aangaande een noodzakelijke herziening van de geldelijke en statutaire toestand van het Korps der Zeevaartpolitie.

Nieuwe pogingen om die besprekingen opnieuw te hervatten stuiten steeds op het feit dat de bevoegde administratie nog steeds geen gevolg heeft gegeven aan de vraag om advies. Wil de administratie hierdoor aantonen dat men ernstige vraagstukken, opgeworpen door parlementairen, niet ernstig heeft op te nemen?

ANTWOORD :

Het verslag betreffende de toestand van het personeel der zeevaartpolitie is thans in mijn bezit.

Teneinde de Minister in staat te stellen een definitieve houding ten overstaan van deze problemen te bepalen heeft hij opdracht gegeven een grondige taak- en functie analyse op te maken van de onderscheiden graden bij de zeevaartpolitie.

VRAAG :

De toestand van de zeevaartpolitie verdient de aandacht van de Minister en van de Commissie. Het is dringend nodig hun statutaire toestand en hun geldelijke situatie te herzien. De vraag voor gelijkstelling met de gerechtelijke politie der parketten is opgeworpen en moet beantwoord worden. Een uitvoeriger opsomming wordt gegeven van alle taken en opdrachten van gerechtelijke aard. Daaruit wordt het besluit getrokken dat de eigenlijke functie meer van gerechtelijke dan van administratieve aard is. Wat daarbij opvalt, is : dat het Zeewezen over al de opgesomde activiteiten van gerechtelijke aard geen de minste bevoegdheid heeft noch enige verantwoordelijkheid. Alles geschiedt onder verantwoordelijkheid van de gerechtelijke instanties.

Un membre s'est informé afin de savoir si le commissariat maritime avait déjà reçu mission de procéder à une quelconque enquête relative à la teneur en acide sulfurique. On y ignore tout de celle-ci.

Cette question ne sera-t-elle pas examinée? Ne lui accorde-t-on aucune importance? A-t-on la certitude que dans le cas incriminé il ne se produira rien de nature à avoir des conséquences graves pour la profession de pêcheur et pour les pêcheries?

RÉPONSE :

Le Ministre se réfère à sa réponse à la question parlementaire n° 103 du 19 octobre 1962, laquelle donnait déjà à un membre des informations relatives au déversement des eaux résiduaires en question et qui, en particulier, soulignait l'acquiescement des Ministères de la Santé publique et de l'Agriculture.

Le Commissariat maritime n'a pas été chargé de procéder à une enquête au sujet de la teneur en acide sulfurique des eaux résiduaires ainsi déversées; une telle enquête serait éventuellement de la compétence de l'Institut d'Etudes Maritimes.

QUESTION :

Où en est l'enquête relative aux eaux résiduaires radioactives qui, en territoire néerlandais, seraient déversées en mer au moyen de pipelines?

RÉPONSE :

La question, en réalité, est du ressort du Ministère de la Santé publique en ce qui concerne le danger radioactif et, éventuellement, également de la compétence du Ministère de l'Agriculture lorsqu'il s'agit d'éventuelles répercussions sur la qualité du poisson.

D'après les renseignements obtenus par mes services, l'autorisation sollicitée par le « Reactor Centrum Nederland » a été examinée et accordée par l'Euratom. Nous devrions, en principe, nous en contenter. A l'intervention du Commissariat à l'Energie atomique, le Ministre a invité le Ministère des Affaires Étrangères à rassembler des informations complémentaires aux Pays-Bas. Celles-ci ne lui sont pas encore parvenues.

QUESTION :

Aux mois d'avril et de mai 1962, et antérieurement déjà, des pourparlers ont eu lieu au Cabinet du Ministre au sujet de l'indispensable révision de la situation pécuniaire et statutaire du Corps de la Police maritime.

De nouveaux efforts en vue de reprendre les négociations se sont toujours heurtés au fait que l'administration compétente n'a toujours pas donné suite à la demande d'avis qui lui a été adressée. L'administration voudrait-elle prouver par là qu'il n'y a pas lieu de prendre au sérieux les graves problèmes soulevés par des parlementaires?

RÉPONSE :

Le rapport concernant la situation du personnel de la police maritime est actuellement en possession du Ministre.

Afin de permettre au Ministre d'adopter une position définitive au sujet de ces problèmes, celui-ci donne ordre de procéder de manière approfondie à une analyse des tâches et fonctions des divers grades existant dans la police maritime.

QUESTION :

La situation de la police maritime mérite l'attention du Ministre et de la Commission. Une révision de sa situation statutaire et pécuniaire s'impose d'urgence. La question de son assimilation à la police judiciaire des parquets a été soulevée et doit recevoir une réponse. Une énumération plus détaillée de toutes les tâches et missions d'ordre judiciaire qui lui sont confiées, a été donnée. La conclusion qui s'impose est que sa véritable fonction est plutôt d'ordre judiciaire qu'administratif. Ce qui frappe l'attention, c'est que la Marine n'a aucune espèce de compétence ni de responsabilité en ce qui concerne toutes les activités énumérées d'ordre judiciaire. Tout se passe sous la responsabilité des instances judiciaires.

De administratie van Zeewezen heeft niet het minste belang bij het goed functioneren van de politionele taak van de zeevaartpolitie. De administratie van Zeewezen hecht dan ook weinig belang aan die taak van haar bedrijvigheid. Zij laat de agenten van de zeevaartpolitie aanwerven maar voor haar opleiding, haar kennis, haar vorming, wordt de zeevaartpolitie volledig aan zichzelf overgelaten.

Daarom is het noodzakelijk de zeevaartpolitie te reorganiseren, te moderniseren en bijzonderlijk na te gaan of het Bestuur van Zeewezen wel de aangewezen hiërarchische overheid moet zijn.

Mijn eigen oordeel is: dat de zeevaartpolitie, verworven met de zeevaart en de instellingen van Zeewezen, wellicht beter niet los gemaakt wordt van Verkeerswezen, maar losser en onafhankelijker zou moeten staan van Zeewezen om reden van haar politionele taak en opdrachten.

Bovendien is de geldelijke regeling van het personeel van de Zeevaartpolitie onvoldoende. Reeds in 1951 werd door de Minister van Verkeerswezen een gelijkstelling of benadering van de gerechtelijke politie vooropgesteld.

Er is nooit voortgang gemaakt. Nochtans moet die toestand dringend herzien worden. Budgettair kan de last van een herziening goed opgevangen worden door de herziening van de zeevaartpolitierechten. De laatste herziening gebeurde in 1951. Een nieuwe herziening zou niet alleen een aanpassing maar ook een verschil volgens tonnemaat moeten invoeren. Een behoorlijke wedde aan de Zeevaartpolitie zou aldus goed gecompenseerd worden.

Tenslotte moet er nog op gewezen worden dat de verantwoordelijkheid van de zeevaartpolitie nog stijgt in het kader van de enige grenscontrole in Benelux-verband aan morgen in E. E. G.-verband.

ANTWOORD :

De taak van de zeevaartpolitie is *niet* overwegend van gerechtelijke aard. Het moge volstaan hieromtrent te verwijzen naar hun opdrachten zoals die bepaald zijn in de wet van 27 september 1842 en in het organiek reglement (Koninklijk besluit, 10 september 1929) en waarover ze regelmatig bij het Zeewezen moet rapporteren. De Minister vermoedt dat hier verwarring is ontstaan tussen de taken van gerechtelijke politie en deze van het preventief toezicht op het vreemdelingenverkeer.

Hij kan niet akkoord gaan met de bewering dat de administratie van het Zeewezen niet het minste belang heeft bij het goed functioneren van de politionele taak van de zeevaartpolitie. Het Bestuur heeft zich steeds om deze opdracht bekommerd en er voor gezorgd dat ze in de beste voorwaarden kon geschieden. De Waterschoutambten maken trouwens een integrerend deel uit van het Bestuur van het Zeewezen. Er is geen reden om ze ervan af te scheiden.

Wat de reden betreft verwijst de Minister naar zijn antwoord op de vroegere desbetreffende vraag.

Een verhoging van de zeevaartpolitierechten kan in overweging genomen worden. De Minister aarzelt echter om tot deze maatregel over te gaan omdat ze in strijd is met de algemene strekking in het kader van de E. E. G. Ze zou overigens de concurrerende positie van de Belgische havens verzwakken en tevens de reeds zodzakkende exploitatiekosten van onze reders (koopvaardij en visserij) nog meer verzwakken.

VRAAG :

Toevallig vind ik een brochure over de activiteit van de « Garde Maritime ».

De activiteit van die instelling was mij onbekend. Is het wel wenselijk dat een politiedienst, die dergelijke activiteiten vervult zoals in die brochure aangegeven wordt, overgelaten wordt aan een commercieel organisme ?

ANTWOORD :

De « Garde Maritime & Commerciale » is een algemene onderneming van bewaking van de goederen van personen die op deze onderneming beroep doen en daarvoor betalen. Ze treedt alleen op om nachtronden te doen voor schepen, gebouwen, fabrieken, enz. waarvan de eigenaars haar de bewaking hebben toevertrouwd.

De Minister ziet niet in hoe het in dienst nemen of het huren van een nachtwaker de bevoegdheden van een openbaar politiedienst kan aantasten.

VRAAG :

Ieder jaar zijn er mensenlevens die op zee verloren gaan. Dit jaar zijn er meerdere vissers in zee gebleven. Van de 5 vissers die in

L'administration de la marine n'a pas le moindre intérêt à ce que la police maritime prenne à cœur l'accomplissement de sa tâche de police. Ceci explique pourquoi l'administration de la Marine attache peu d'importance à cette branche de son activité. Elle organise le recrutement de la police maritime, mais celle-ci est complètement abandonnée à elle-même pour tout ce qui concerne sa formation, ses connaissances théoriques et son instruction.

C'est pourquoi il est indispensable de réorganiser la police maritime, de la moderniser et, en particulier, d'examiner si l'administration de la Marine constitue bien l'autorité hiérarchique qualifiée.

A mon avis, la police maritime, liée à la navigation et aux institutions de la Marine, ne devrait pas être distraite du Ministère des Communications, mais rendue plus libre et moins dépendante de l'administration de la Marine, eu égard aux tâches et aux missions de police qui lui incombent.

En outre, le régime pécuniaire dont bénéficie le personnel de la police maritime est insuffisant. Déjà en 1951 le Ministre des Communications avait proposé une assimilation ou, du moins, un rapprochement avec le régime de la police judiciaire.

On n'a jamais progressé. Il convient cependant de réexaminer d'urgence cette situation. Budgetairement parlant, il peut bien être paré à la charge résultant d'une révision par la révision des droits de police maritime. La dernière révision a eu lieu en 1951. Une nouvelle révision devrait instaurer non seulement une adaptation mais également une différence d'après le tonnage.

De cette manière, il serait possible de récupérer entièrement l'octroi d'un traitement convenable à la police maritime.

Enfin, il convient encore de signaler que la responsabilité de la police maritime augmente encore dans le cadre de l'unique contrôle frontalier de Benelux et demain de la C. E. E.

RÉPONSE :

La tâche de la police maritime n'est pas principalement d'ordre judiciaire. A ce sujet, il suffit de renvoyer à leur mission, telle qu'elle est décrite dans la loi du 27 septembre 1842 et dans le règlement organique (A. R. du 10 septembre 1929) et au sujet de laquelle ils doivent régulièrement faire rapport à l'administration centrale de la Marine. Le Ministre pense qu'il y a eu ici confusion entre la tâche de la police judiciaire et celle du contrôle préventif de la circulation des étrangers.

Il ne peut se déclarer d'accord avec l'affirmation selon laquelle l'administration centrale de la Marine n'aurait pas le moindre intérêt au bon accomplissement de la mission dans le domaine de la police maritime. L'administration s'est toujours préoccupée de cette tâche et a veillé à ce qu'elle puisse s'accomplir dans les meilleures conditions. Les commissariats maritimes font d'ailleurs partie intégrante de l'Administration centrale de la Marine. Il n'y a aucune raison pour qu'on les en sépare.

En ce qui concerne les traitements, le Ministre renvoie à sa réponse relative à la question antérieure.

On peut prendre en considération une augmentation des droits de police maritime. J'hésite cependant à recourir à une telle mesure parce qu'elle va à l'encontre de la tendance générale qui se manifeste dans le cadre de la C. E. E. Elle affaiblirait d'ailleurs la position concurrente des ports belges et aggraverait encore plus les frais d'exploitation, déjà si lourds, de nos armateurs (marine marchande et de pêche).

QUESTION :

Par hasard, je trouve une brochure traitant de l'activité de la « Garde Maritime ».

J'ignorais tout au sujet de l'activité de cette institution. Est-il bien souhaitable qu'un service de police, qui exerce de telles activités, ainsi qu'il est stipulé dans cette brochure, soit confié à un organisme commercial ?

RÉPONSE :

La « Garde Maritime et Commerciale » est une entreprise générale de surveillance des biens des personnes qui font appel à cette entreprise et qui paient à cette fin. Elle n'intervient que pour effectuer des rondes de nuit intéressant les navires, bâtiments, usines, etc., dont les propriétaires leur ont confié la surveillance.

Le Ministre ne voit pas en quoi le fait de prendre en service ou de louer les services d'un veilleur de nuit puisse porter atteinte aux prérogatives d'un service de police public.

QUESTION :

Chaque année, on signale des pertes en vie humaines en mer. Cette année, plusieurs pêcheurs ont trouvé la mort. J'ai, en octobre dernier,

januari met de Z.227 vergaan zijn, heb ik het overlevingspensioen van één weduwe in orde gekregen in oktober jl., met het pensioen van twee andere weduwen ben ik nog steeds bezig.

Er schijnt wel een fonds te bestaan om tijdelijk hulp te bieden aan de families van verongelukte zeelieden. Maar mijn vraag om ook de weduwen en wezen van vissers een steun te verlenen is afgewezen.

Lijkt het wel menselijk dat op een begroting van 7,5 miljard, niet een paar honderd duizend frank voor een fonds aan weduwen en wezen van vissers kan gevonden worden?

ANTWOORD :

Het regime van de overlevingspensioenen voor overleden vissers valt onder de bevoegdheid van de Minister van Sociale Voorzorg, evenals trouwens het regime der vergoedingen voor arbeidsongevallen overkomen aan zeevissers. Dienomtrent kunnen geen uitgaven op de begroting van Verkeerswezen worden gebracht.

VRAAG :

Reddingsdiensten : matrozen.

a) Wanneer zij opgeroepen worden voor noodweer, gedurende hun vrije uren, ontvangen zij als vergoeding 120 frank in 24 uren :

48 frank voor dag;
72 frank voor nacht;

120 frank = 5 frank per uur.

Vrijwilligers : 217 frank voor 24 uren.

Is dat eigenlijk nog te verrechtvaardigen?

b) Wanneer zij dringend opgeroepen worden moeten zij altijd eten meenemen van huis, voor onbepaalde duur. Dit kan 24 uren of 48 uren duren. Kan niet gezorgd worden dat eten verzekerd wordt?

ANTWOORD :

a) De matrozen die tot het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart behoren en in dezelfde hoedanigheid deel uitmaken van de reddingsdienst ontvangen thans, rekening houdend met het indexcijfer der kleinhandelsprijzen, fr. 144,52 voor een vacatie van 24 uren wanneer de aan de reddingsdienst bestede uren niet samenvallen met hun normale prestaties bij het Zeewezen. Voor de andere vrijwillige matrozen-redders bedraagt die bezoldiging fr. 261,95.

De bezoldiging is vastgesteld *per dag*, ongeacht de duur van de vacatie. Voormelde bedragen worden dus eveneens toegekend voor dag- en nachtoproepen voor vacaties van geringe duur, zodat in dit geval de gemiddelde uurbezoldiging merkkelijk hoger ligt.

Het verschil in bezoldiging voor de matrozen-redders en de vrijwillig matrozen-redders is te rechtvaardigen door het feit dat eerstgenoemden meestal reeds tot de reddingsdienst behoren door de aard van hun functies bij het Zeewezen, waardoor in algemene regel een gedeelte van hun wachtdiensten van lange duur vergoed wordt door hun normale bezoldiging voor hun hoofdfunctie. Voor de vrijwillige redders evenwel kunnen de prestaties bij de reddingsdienst in het nadeel uitvallen van hun hoofdberoep.

b) Tijdens de wachtdiensten van reddersploegen komt het Bestuur niet tussen in de voeding van het betrokken personeel. In geval van langdurige wachten worden zij door een lid van hun familie bevoorrad. Voor het verwarmen — eventueel bereiden — van hun eten beschikken zij over een ingerichte keuken. Het zou noch praktisch, noch te verantwoorden zijn, dat het Bestuur zelf voor de voeding van het redderspersoneel zou moeten zorgen, gezien de aard en de grote wisselvalligheid van zijn vacaties.

VRAAG :

Twee matrozen lukten in hun examen en werden niet aangeworven wegens te kleine gestalte. Een daarvan vaart reeds 4 jaar in de drukste periode van het jaar.

obtenu le paiement de la pension de survie à une seule des veuves des 5 pêcheurs ayant coulé avec le « Z 227 » et me préoccupe actuellement encore de la pension de deux autres veuves.

Il semble bien exister un fonds destiné à apporter une aide temporaire aux familles de marins accidentés, mais ma requête tendant à faire bénéficier également les veuves et orphelins de pêcheurs d'un secours s'est heurtée à un refus.

Serait-ce bien une attitude humaine que de ne pas consentir à trouver, sur un budget de 7,5 milliards, quelques centaines de milliers de francs pour la constitution d'un fonds d'assistance aux veuves et orphelins de pêcheurs?

RÉPONSE :

Le régime des pensions de survie de pêcheurs décédés est du ressort du Ministre de la Prévoyance sociale, tout comme d'ailleurs le régime des indemnités d'accidents du travail survenus aux pêcheurs. Aucune dépense relative à ce secteur ne peut être portée au budget des Communications.

QUESTION :

Service de sauvetage : matelots.

a) Lorsque, pendant leurs heures de repos, ils sont convoqués par gros temps, ils perçoivent une allocation de 120 francs en 24 heures, soit :

48 francs pour la journée;
72 francs pour la nuit;

120 francs = 5 francs par heure.

Volontaires : 217 francs pour 24 heures.

De tels taux sont-ils encore admissibles?

b) Lorsqu'ils sont convoqués d'urgence, ils sont toujours tenus d'emporter de la nourriture pour une durée indéterminée. Cette durée peut être de 24 heures ou de 48 heures. Ne pourrait-on veiller à ce qu'ils soient certains de recevoir de la nourriture?

RÉPONSE :

a) Les matelots appartenant à l'administration de la Marine et de la Navigation intérieure et qui, en cette qualité, font partie du service de sauvetage perçoivent actuellement, compte tenu de l'indice des prix de détail, fr. 144,52 par vacation de 24 heures lorsque les heures consacrées au service de sauvetage ne coïncident pas avec leurs prestations normales à l'Administration de la Marine. Pour les autres matelots-sauveteurs volontaires, cette rémunération est de fr. 261,95.

La rémunération est fixée à la journée, sans qu'il soit tenu compte de la durée de la vacation. Les sommes précitées sont donc attribuées aussi bien pour des appels de jour et de nuit motivées par des vacations de durée réduite, si bien que, dans ce cas, la moyenne de rémunération horaire se situe à un niveau nettement supérieur.

La différence entre les rémunérations attribuées aux matelots-sauveteurs et celles des matelots-sauveteurs volontaires est justifiée parce que les uns appartiennent déjà généralement au service de sauvetage en raison de la nature de leurs fonctions à l'Administration de la Marine et que, de ce fait, une partie de leur service de garde de longue durée se trouve déjà rétribuée par la rémunération normale qui leur est due pour leur fonction principale.

b) Pendant les services de garde des équipes de sauvetage, l'Administration de la Marine n'assure pas la nourriture du personnel en question. En cas de garde de longue durée, les membres de ce personnel sont approvisionnés par un parent. Ils disposent d'une cuisine aménagée leur permettant de réchauffer et, éventuellement, de préparer leur repas. Que l'Administration veille elle-même à assurer la nourriture du personnel de sauvetage serait, du point de vue pratique, dénué d'intérêt et ne pourrait se justifier en raison du caractère trop variable des vacations.

QUESTION :

Deux matelots ont réussi leur examen et n'ont pas été recrutés en raison de leur trop petite taille. L'un d'eux navigue déjà depuis 4 ans pendant la période la plus chargée de l'année.

Ieder jaar wordt hij geneeskundig gekeurd en goed bevonden. Voor zijn vaste aanwerving wordt hij een paar centimeter te klein bevonden. Alle pogingen om die onaannemelijke beslissing ongedaan te maken mislukten.

Het is beschamend te moeten vaststellen welke uitvluchten door het Vast Wervingssecretariaat aangevoerd werden. Kan de Minister hier dan werkelijk niets in doen?

ANTWOORD :

De procedure tot herziening van de voorwaarden inzake lichamelijke geschiktheid voor het varend lager personeel werd ingezet. De vereisten welke bij de Koopvaardij gelding hebben — bvb. lichaams-gestalte voor een matroos van 1,52 m — werden vooropgesteld. Dit voorstel werd voor een paar weken gunstig geadviseerd door de Departementale Raad voor Syndicaal Advies.

De twee matrozen welke te klein bevonden werden zullen als tijdelijke in dienst behouden blijven tot dat zij in de gelegenheid zullen gesteld zijn aan een nieuw examen — ingericht met gewijzigde voorwaarden inzake lichamelijke geschiktheid — deel te nemen.

De Vaste Wervingssecretaris heeft aan het achtbaar lid laten weten dat beide belanghebbenden niet kunnen in stage benoemd worden, op basis van het vroeger afgelegd examen.

VRAAG :

Loodsen.

Het lijkt mij niet verantwoord loodszen te betalen aan 102.000 — 146.000 te Nieuwpoort. Dit minderwaardig loon kan niet aangevuld worden met loodsgeld, gezien het geringe aantal beloodsingen.

Anderzijds is de Oostendse loods ook niet zoveel benomen met de beloodsing van schepen, maar daar heeft men gans de dispatching van de haven te verzorgen.

Kan het niet geregeld worden dat de loodszen te Nieuwpoort en Oostende hetzelfde barema hebben? Dit lijkt mij toch het minimum-minimorum?

ANTWOORD :

De loodszen te Nieuwpoort hebben sedert 1 januari 1951 steeds een lager barema genoten dan hun collega's te Zeebrugge en te Oostende. Dit verschil werd destijds gemotiveerd in het licht van hun zeer geringe beloodsingsactiviteit. Hun prestaties bestaan thans nog hoofdzakelijk uit wachtdienst.

Een werkgroep is thans opgericht die voor het varend personeel nieuwe schalen zal uitwerken, welke vanaf 1 juli 1962 van kracht zijn. De verhouding tussen de verschillende schalen zal, bij die gelegenheid, opnieuw onderzocht worden.

VRAAG :

Vergoeding hogere functies.

Er staat een lijst van 190 man varend personeel in uw begroting, die een vergoeding voor hogere functies moeten ontvangen. Meent U niet dat dit stilaan een toestand wordt waarin men zich al te gemakkelijk blijft installeren en dat het administratief apparaat veel te zwaar weegt, vooral op een commerciële uitoebating als de Oostende-Doverlijn. Kunnen er geen maatregelen gevonden worden om de aanwervingen en bevorderingen wat spoediger te laten verlopen?

ANTWOORD :

Het gaat hier over dek- en machinepersoneel der pakketboten, die gedurende tamelijk korte tijdruimten, een hoger ambt moeten ontvangen om hun met rust of verlof zijnde overste te vervangen. Hieruit volgt dat zij hogere werkzaamheden verrichten gedurende korte tijdspannen van slechts 1 of 2 dagen, maar die elkaar, na regelmatige tussenpozen, opvolgen. Deze toestand verergert gedurende de zomerperiode aangezien de tussenpozen, die twee tijdruimten van uitoefening van hoger ambt scheiden, verminderen in tegenovergestelde mate van de verhogingen van het aantal overvaarten.

Nu dat bevorderingen mogelijk zijn geworden, kan de verzekering gegeven worden dat zij, evenals de nodige aanwervingen, met de vereiste spoed zullen doorgevoerd worden.

Chaque année il est soumis à un examen médical et déclaré apte. Il est seulement trop petit de quelques centimètres pour être engagé définitivement. Toutes les tentatives en vue de faire annuler cette décision inacceptable ont échoué.

Il est désolant de constater quels subterfuges le Secrétariat permanent au Recrutement invoque. Le Ministre ne peut-il réellement rien faire dans ce cas?

RÉPONSE :

La procédure en revision des conditions d'aptitude physique du personnel navigant subalterne a été entamée. Les conditions exigées par la marine marchande — par exemple taille du matelot : 1 m 52 — ont été proposées. Il y a quelques semaines le Conseil départemental de consultation syndicale a émis un avis favorable sur cette proposition.

Les deux matelots dont la taille est insuffisante seront maintenus en service en tant qu'agents temporaires jusqu'à ce qu'ils aient l'occasion de se présenter à un nouvel examen, organisé en tenant compte de la modification des conditions d'aptitude physique.

Le Secrétariat permanent au Recrutement a fait savoir à l'honorable membre que les deux intéressés ne peuvent pas être nommés en qualité de stagiaires sur la base de l'examen subi antérieurement.

QUESTION :

Pilotes.

Il me paraît injustifiable que la rémunération des pilotes à Nieuport soit fixée entre 102.000 et 146.000 francs. Il n'est pas possible de compléter ce salaire de misère par des droits de pilotage, le nombre de pilotages étant trop limité.

D'autre part, le pilote d'Ostende n'est, lui aussi, pas tellement absorbé par le pilotage de navires, mais il est tenu de s'occuper également du dispatching complet du port.

Ne pourrait-on faire en sorte que les pilotes de Nieuport et d'Ostende bénéficient d'un barème identique? Cela me paraît, en tout cas, un minimum minimorum.

RÉPONSE :

Depuis le 1^{er} janvier 1951, les pilotes de Nieuport ont toujours eu un barème inférieur à ceux de leurs collègues de Zeebrugge et d'Ostende. A ce moment-là, cette différence avait été motivée par le nombre très restreint de pilotages à effectuer. Actuellement encore, leurs prestations se bornent essentiellement à des services de garde.

Un groupe de travail a été créé en vue d'élaborer, pour le personnel navigant, de nouveaux barèmes qui entreranno en vigueur avec effet au 1^{er} juillet 1962. A cette occasion, les rapports entre les divers barèmes seront à nouveau examinés.

QUESTION :

Rémunération pour fonctions supérieures.

Au budget figure une liste de 190 hommes du personnel navigant, qui doivent toucher une indemnité pour fonctions supérieures. Le Ministre n'estime-t-il pas qu'il s'agit là d'une situation dans laquelle on a trop facilement tendance à s'installer et que l'appareil administratif pèse beaucoup trop lourd, surtout sur une exploitation commerciale comme la ligne Ostende-Douvres? Ne serait-il pas possible de trouver des mesures pour accélérer un peu les recrutements et les promotions?

RÉPONSE :

Il s'agit ici de personnel de pont et de machinistes des paquebots, appelés à assurer, pendant des périodes assez courtes, une fonction supérieure en remplacement de leurs supérieurs en retraite ou en congé. Il en résulte qu'ils exercent des fonctions supérieures pendant de courtes périodes de 1 ou 2 jours seulement, mais qui se suivent après des intervalles réguliers. Cette situation s'aggrave en été du fait que les intervalles séparant deux périodes d'exercice de fonctions supérieures diminuent en raison inverse de l'augmentation du nombre des traversées.

Maintenant que des possibilités de promotion sont prévues, on peut être assuré qu'il sera procédé, avec toute la diligence requise, à ces promotions, de même qu'aux recrutements nécessaires.

VRAAG :

Het tijdelijk *varend* personeel wordt na het seizoen veelal afgedankt, dit volgens bepaalde criteria. Daarin komt o.a. voor : soldaat geweest of niet. Iemand echter, die lang genoeg gevaren heeft is ontslagen van gewone legerdienst, juist omdat hij *zeeman* is en in oorlogstijd als *zodanig* kan opgeroepen worden.

Het is dan ook niet logisch dat voor *varende* personeelsleden, het feit van *zeeman* te zijn, nadelig is tegenover iemand die geen *zeeman* is en soldaat is geweest.

ANTWOORD :

De bepaalde criteria « maatschappelijke criteria » genaamd, zoals die thans worden opgevat, werden in ministerraad bekrachtigd.

De onderrichtingen in dit verband worden zowel door het Vast Wervingssecretariaat als door andere departementen, wegens hun eenvormigheid, aangewend bij de wedertewerkstelling van tijdelijke personeelsleden die door het toedoen van een Rijksbestuur ontslagen worden. Dezelfde punten welke deze tijdelijken bekomen bij hun afdanking worden dus weder aangewend bij hun eventuele wedertewerkstelling.

Om die reden is het praktisch niet mogelijk hogerbedoelde criteria te wijzigen en een aantal punten toe te kennen wegens vaart (voor het *varend* personeel), noch de verhouding der punten die gehecht worden aan de verschillende criteria te herzien, zonder deze kwestie op de agenda van de ministerraad te brengen.

Het staat vast dat het aantal af te danken personeelsleden gevoelig zal verminderen, zodra de laureaten van de verschillende afgenomen of nog aan de gang zijnde vergelijkende examens de vacante betrekkingen van het vast kader zullen ingenomen hebben. Voor het eigenlijke zomerpersoneel in varende dienst ben ik evenwel bereid een poging te doen om tot een herziening van de afdankingscriteria te komen.

VRAAG :

School voor Radionavigatie.

Ik zie in de begroting een som voor studiebeurzen voor die school. Is het juist dat die school nog steeds een eentalig franse school is? Mag ik vernemen van waar de leerlingen van die school afkomstig zijn (per provincie de getallen)? Mag ik tevens vernemen welke de toegangsvoorwaarden zijn voor die school en welke de waarde is van het diploma dat in die school afgeleverd wordt? Hoeveel studiebeurzen worden verleend en welke zijn de bedragen? Hoeveel leerlingen volgen die school? Is die school verbonden aan een handelsmaatschappij die de levering, herstelling en verhuur van elektronische apparatuur verzorgt?

ANTWOORD :

1) Met het vooruitzicht op een eventuele subsidiëring van de Hogere Radio Navigatie School werd op de begroting ook een bedrag voorzien voor studiebeurzen. De aanvraag tot subsidiëring wordt nog verder grondig onderzocht onder meer in samenwerking met het departement van Nationale Opvoeding en Cultuur;

2) Sedert het schooljaar 1958-1959 werd met een vlaamse afdeling van wal gestoken en sinds het schooljaar 1960-1961 zijn in ieder der 3 studiejaar een franse en een vlaamse afdeling;

3) Het getal leerlingen per provincie is niet gekend;

4) De toegangsvoorwaarden zijn : volledige humaniora of Technische school A2 afdeling elektriciteit. De leerlingen behalen het brevet van radiotelegrafist voor de centrale jury van de R. T. T.;

5) Er werden nog geen studiebeurzen toegekend, zie 1° hierboven;

6) Gedurende het schooljaar 1961-1962 volgden 54 leerlingen de cursussen. Dit getal is onder te verdelen als volgt :

1° studiejaar : 14 franstaligen — 7 ned. taligen;

2° studiejaar : 10 franstaligen — 7 ned. taligen;

3° studiejaar : 10 franstaligen — 6 ned. taligen.

7) De school is een vereniging zonder winstbejag.

QUESTION :

La saison terminée le personnel *navigant* est, en général, congédié selon des critères déterminés, notamment le fait d'avoir accompli son service militaire ou non. Cependant, celui qui a navigué pendant une période assez longue, est exempté du service militaire ordinaire, précisément pour cette raison qu'étant *marin* il est susceptible d'être mobilisé à ce titre en temps de guerre.

Dès lors, il est illogique que le fait d'avoir été *marin* défavorise le personnel *navigant* par rapport à ceux qui, n'étant pas marins, ont accompli leur service militaire.

RÉPONSE :

Les critères en question, dits « critères sociaux », tels qu'on les conçoit actuellement, ont été ratifiés par le conseil des ministres.

Les instructions à ce sujet sont appliquées tant par le Secrétariat Permanent au Recrutement que par les autres départements en raison de leur uniformité, à l'occasion du réembauchage d'agents temporaires, licenciés par une administration de l'Etat. Les mêmes points obtenus par ces agents temporaires lors de leur licenciement, sont donc pris en considération lors de leur réembauchage éventuel.

C'est pourquoi il est pratiquement impossible de modifier les critères cités ci-dessus et d'attribuer un certain nombre de points en raison des périodes passées en mer (pour le personnel *navigant*), ni de reviser la proportion des points correspondant aux divers critères, sans que la question soit mise à l'ordre du jour du Conseil des Ministres.

Il est certain que le nombre d'agents à licencier diminuera sensiblement, dès que les lauréats des différents concours passés ou actuellement en cours auront occupé les emplois vacants du cadre permanent. Pour le personnel d'être proprement dit, affecté au service *navigant*, je suis cependant disposé à faire un effort en vue de la révision des critères de licenciement.

QUESTION :

Ecole de Radio-navigatie.

Je trouve dans le budget une somme réservée aux bourses d'études destinées à cette école. Est-il exact que le régime de cette école soit encore unilingue français? Pourrais-je savoir d'où les élèves de cette école sont originaires (nombre par province)? J'aimerais également connaître les conditions d'admission à cette école ainsi que la valeur du diplôme qu'elle délivre. Quel est le nombre des bourses d'études accordées et quels montants celles-ci atteignent-elles? Combien d'élèves fréquentent cette école? Cette école est-elle attachée à une compagnie commerciale qui assure la livraison, la réparation et la location de l'appareillage électronique?

RÉPONSE :

1) Dans l'attente de l'octroi éventuel d'une subvention à l'Ecole supérieure de Radio-Navigation, une somme, destinée aux bourses d'études, a été inscrite au budget. La demande de subvention doit encore être examinée soigneusement, notamment en collaboration avec le département de l'Education nationale et de la Culture;

2) Dès l'année scolaire 1958-59, une section flamande a été créée, et depuis l'année scolaire 1960-61, il existe pour chacune des trois années d'étude une section française et une section néerlandaise;

3) Le nombre des élèves par province n'est pas connu;

4) Les conditions d'admission sont : humanités complètes ou école technique A2, section électricité. Les élèves obtiennent le brevet de radiotélégraphiste devant le jury central de la R. T. T.;

5) Aucune bourse d'étude n'a encore été accordée, voir le n° 1 ci-dessus;

6) Pendant l'année scolaire 1961-1962, 54 élèves ont suivi les cours. Ce nombre se répartit comme suit :

1° année d'études : 14 élèves d'expression française, 7 élèves d'expression néerlandaise;

2° année d'étude : 10 élèves d'expression française, 7 élèves d'expression néerlandaise;

3° année d'étude : 10 élèves d'expression française, 6 élèves d'expression néerlandaise.

7) L'école est une association sans but lucratif.

Stemming over de Begroting.

De Voorzitter geeft er de Commissie kennis van dat de Regering een amendement op de begroting heeft ingediend dat evenwel geen invloed heeft op het totale bedrag van de uitgaven en inkomsten.

Het betreft Titel II. Buitengewone begroting. Hoofdstuk III. Kredieten betreffende de participaties.

Een artikel 63.433 (nieuw) wordt ingelast waarbij een betalingskrediet van 1.960.000 frank aangevraagd wordt ter overname door de Staat van sommige deelgemeenschappen in de « Electrische Tramwezen van Gent ». Twee gemeenten hebben gebruik gemaakt van het recht dat hen door de wet van 22 februari 1961 werd toegekend.

In Hoofdstuk IV betreffende de beleggingen wordt artikel 63.473 verminderd met 1.960.000 frank.

In hetzelfde hoofdstuk wordt een wijziging gebracht aan artikel 63.477 en 63.481. Het vastleggingskrediet van 69.064.000 frank wordt verminderd met 9.000.000 frank tot compensatie van een bijkomend vastleggingskrediet op 63.481 van 9.000.000 frank ingevolge een nieuwe raming van de werken welke moeten voortgezet worden voor de afschaffing van verscheidene overwegen te Kortrijk.

Deze amendementen werden door de commissie eenparig aangenomen.

De artikelen zijn eveneens aangenomen.

De gehele begroting wordt met 11 stemmen en een onthouding aangenomen.

De Verslaggever.

A. CLAEYS.

De Voorzitter,

P. DE PAEPE.

Vote sur le budget.

Le Président signale à la Commission que le Gouvernement a proposé un amendement au budget, amendement qui n'exerce toutefois aucune influence sur le total des dépenses et des recettes.

Il s'agit d'un amendement au Titre II. Dépenses extraordinaires. Chapitre III. Crédits relatifs aux participations.

Un article 63.433 (nouveau) est inséré, par lequel un crédit de paiement de 1.960.000 francs est demandé, en vue de la reprise par l'Etat de certaines participations dans les « Electrische Tramwegen van Gent ». Deux communes ont fait usage de la faculté qui leur est accordée par la loi du 22 février 1961.

Au chapitre IV relatif aux immobilisations, le montant prévu à l'article 63.473 est diminué de 1.960.000 francs.

Au même chapitre, une modification est apportée à l'article 63.477 et à l'article 63.481. Le crédit d'engagement de 69.064.000 francs est diminué de 9.000.000 francs pour compenser le supplément de crédit de 9.000.000 de francs à l'article 63.481, suite à une nouvelle estimation du coût des travaux qui doivent être poursuivis en vue de la suppression de divers passages à niveau à Courtrai.

La Commission a adopté ces amendement à l'unanimité.

Les articles sont également adoptés.

L'ensemble du budget est adopté par 11 voix contre une et une abstention.

Le Rapporteur,

A. CLAEYS.

Le Président,

P. DE PAEPE.

AMENDEMENTEN

AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE.

Tabel.

TITEL II. — BUITENGEWONE UITGAVEN.

HOOFDSTUK III.

Kredieten betreffende de participaties (blz. 26).

Na artikel 60.432, volgend nieuw artikel inlassen :

Artikel 63.433. — *Overname door de Staat van goederen waarvan de gemeenten Sint-Amandsberg en Ledeberg, krachtens vroegere akten van concessie van de N. V. « Elektrische Tramwegen van Gent », eigenaars werden en waarvan de waarde, overeenkomstig de beschikkingen van artikel 4 van de wet van 22 februari 1961 betreffende de oprichting van maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer, aan deze gemeenten dient terugbetaald.*

Aangevraagd betalingskrediet : (Kolom 11) :

1.960.000 frank.

HOOFDSTUK IV.

Kredieten betreffende de beleggingen.

A. Nieuwe beleggingen.

§ 1. — Kredieten die patrimoniale goederen voortbrengen ten behoeve van de Staat.

Artikel 63.473. — *Tussenkoms van de Staat in de uitgaven (blz. 31) :*

2. voor de opheffing van overwegen op de niet geëlektrificeerde lijnen van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (vroeger artikel 62.473.3).

Het betalingskrediet (kolom 11) van 30.086.000 frank terugbrengen op 28.126.000 frank.

(Vermindering van 1.960.000 frank.)

Art. 63.477. — *Uitgaven betreffende de elektrificering van een gedeelte van het net van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, enz...*

Het vastleggingskrediet (kolom 7) van 69.064.000 frank terugbrengen op 60.064.000 frank.

(Vermindering van 9.000.000 frank.)

Art. 63.481. — *Kortrijk. — Afschaffing van overwegen en bouw van een tunnel (vroeger art. 58.572) (blz. 33).*

Het vastleggingskrediet (kolom 7) van 2.533.000 frank brengen op 11.533.000 frank.

(Vermeerdering met 9.000.000 frank.)

AMENDEMENTS

ADOPTÉS PAR LA COMMISSION.

Tableau.

TITRE II. — DEPENSES EXTRAORDINAIRES.

CHAPITRE III.

Crédits relatifs aux participations (p. 26).

Après l'article 60.432, insérer le nouvel article suivant :

Article 63.433. — *Reprise par l'Etat des biens dont les communes de Sint-Amandsberg et de Ledeberg sont devenues propriétaires en vertu des anciens actes de concession de la S. A. « Electrische tramwegen van Gent » et dont la valeur est à rembourser à ces communes conformément aux dispositions de l'article 4 de la loi du 22 février 1961 relative à la création de sociétés de transports en commun urbains.*

Crédit de paiement sollicité (colonne 11) :

1.960.000 francs.

CHAPITRE IV.

Crédits relatifs aux immobilisations.

A. Immobilisations nouvelles.

§ 1. — Crédits générateurs de biens patrimoniaux de l'Etat.

Article 63.473. — *Intervention de l'Etat dans les dépenses : (p. 30).*

2. de suppression de passages à niveau sur les lignes non électrifiées de la Société Nationale des Chemins de fer belges (ancien article 62.473.3).

Ramener le crédit de paiement (colonne 11) de 30.086.000 francs à 28.126.000 francs.

(Diminution de 1.960.000 francs.)

Art. 63.477. — *Dépenses afférentes à l'électrification d'une partie du réseau de la Société Nationale des Chemins de fer belges, etc...*

Ramener le crédit d'engagement (colonne 7) de 69.064.000 francs à 60.064.000 francs.

(Diminution de 9.000.000 de francs.)

Art. 63.481. — *Courtrai. — Suppression de passages à niveau et construction d'un tunnel (ancien art. 58.572) (p. 32).*

Porter le crédit d'engagement (colonne 7) de 2.533.000 francs à 11.533.000 francs.

(Augmentation de 9.000.000 francs.)

ERRATUM

Bladzijde 10 :

In plaats van :

Totaal voor hoofdstuk II : 2.660.538

leze men :

Totaal voor hoofdstuk II : 2.667.538.

ERRATUM

Page 10 :

Au lieu de :

Total pour le chapitre II : 2.660.538

lire :

Total pour le chapitre II : 2.667.538.
