

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1971-1972.

26 SEPTEMBER 1972.

Begroting van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het begrotingsjaar 1972.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET
VERKEERSWEZEN
EN DE P.T.T. (1) UITGEBRACHT
DOOR DE H. COUCKE.

INHOUDSTAFEL.

	Bladz.
<i>Uiteenzetting van de Minister</i>	2
<i>Bespreking :</i>	
A. N.M.B.S.	21
B. Waterwegen	32
C. Wegtransportproblemen	33
D. Regie der Luchtwegen	38
E. Sabena	40
F. Varia	46
<i>Bijlagen :</i>	
1. Vergelijking Sabena/Swissair 1970/1971	52
2. Nota van de Minister nopens de uitvoering van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, spoorweg of de waterweg	58

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen :

De heren Claes, voorzitter; Blancquaert, Boey, Bogaerts, Conrotte, Cuvellier, Daems, Demuyter, Guillaume, Guslin, Henckaerts, Lacroix, Lavens, Meunier, Schreder, Schugens, Vanackere Leo, Vanderborgh, Van Gronsveld, Vernimmen, Verstelele en Coucke, verslaggever.

R. A 9143

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

5 XIV (Zitting 1971-1972) : Begroting.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1971-1972.

26 SEPTEMBRE 1972.

Budget du Ministère des Communications
pour l'année budgétaire 1972.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS
ET DES P.T.T. (1)
PAR M. COUCKE.

SOMMAIRE.

	Page
<i>Exposé du Ministre</i>	2
<i>Discussion :</i>	
A. S.N.C.B.	21
B. Voies navigables	32
C. Problèmes des transport par route	33
D. Régie des Voies aériennes	38
E. Sabena	40
F. Divers	46
<i>Annexes :</i>	
1. Comparaison Sabena/Swissair 1970/1971	52
2. Note du Ministre concernant l'exécution de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable	58

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission :

MM. Claes, président; Blancquaert, Boey, Bogaerts, Conrotte, Cuvellier, Daems, Demuyter, Guillaume, Guslin, Henckaerts, Lacroix, Lavens, Meunier, Schreder, Schugens, Vanackere Leo, Vanderborgh, Van Gronsveld, Vernimmen, Verstelele et Coucke, rapporteur.

R. A 9143

Voir :

Document du Sénat :

5-XIV (Session de 1971-1972) : Budget.

UITEENZETTING VAN DE MINISTER.

Ik zal er mij toe beperken een synthese te geven opdat U een algemene kijk zou hebben op de problemen waarmee wij hebben af te rekenen.

Ik zal achtereenvolgens behandelen :

- het internationaal vervoerbeleid;
- de problemen betreffende de N.M.B.S., het zeewezen, het openbaar stadsvervoer, de Regie der Luchtweegen, de Sabena en het toerisme.

Eerst wil ik U echter herinneren aan de algemene principes van het vervoerbeleid in ons land.

De verschillende takken van vervoer vormen een belangrijke sector van ons economisch bestel.

Zij moeten bijgevolg een samenhangend geheel vormen en in gelijke mededingingsvoorwaarden geplaatst worden. Dit brengt mede, dat elke vervoertak de hem eigen infrastructuurkosten moet dragen.

Verder moet bij het bepalen van de vereiste investeringen, wegens hun omvang, selectief te werk gegaan worden, ten einde dubbel gebruik te voorkomen wat vroeger wel eens het geval geweest is.

Tenslotte zijn de vervoersectoren van de verschillende landen onderling afhankelijk, waardoor een coördinatie op het gebied van de Gemeenschap noodzakelijk is.

Deze verschillende basisprincipes vormen in feite een filosofie waarbij op min of meer lange termijn moet aangeleund worden, rekening houdende met de ontwikkeling van de technische en economische structuren van de verschillende takken van vervoer, enerzijds, en de uitwerking van het internationale vervoerbeleid anderzijds.

De technische en economische vervoerstructuren ondergaan diepgaande en permanente wijzigingen wegens de technologische, wetenschappelijke en economische evolutie.

Op het gebied van het goederenvervoer komt men te staan voor een merkelijke toeneming van het vervoervolume, de concentratie van het verkeer op bepaalde verbindingen, het gebruik van steeds grotere vervoereenheden wegens het massavervoer, het gebruik van steeds snellere vervoer- en behandelingsmiddelen, de aanwending van gespecialiseerde transportmiddelen en de onderlinge aanvulling van vervoermiddelen wegens het gebruik van containers.

Internationaal vervoerbeleid.

Op het gebied van het Europees vervoerbeleid hadden de voornaamste in 1971 geboekte concrete resultaten betrekking :

- eerst op een aantal maatregelen die de drie vervoertakken over land aanbelangen;
- vervolgens op specifieke maatregelen die toepasselijk zijn op het vervoer over de weg, per spoor en over de binnenwateren.

EXPOSE DU MINISTRE.

Je me bornerai à une synthèse, afin que vous ayez une vue d'ensemble des problèmes avec lesquels nous sommes confrontés.

Je passerai successivement en revue :

- la politique internationale des transports;
- les problèmes relatifs à la S.N.C.B., à la marine, aux transports publics urbains, à la Régie des Voies aériennes, à la Sabena et au tourisme.

Je voudrais cependant vous rappeler d'abord les principes généraux de la politique des transports dans notre pays.

Les différents modes de transport constituent un secteur important de notre économie.

Par conséquent, ils doivent former un ensemble cohérent et être placés dans des conditions égales de concurrence, ce qui postule qu'ils aient à supporter chacun le coût de sa propre infrastructure.

Pour le surplus, vu l'importance des investissements à réaliser, ceux-ci doivent se faire de façon sélective, de manière à éviter, ce qui n'a pas toujours été le cas, les doubles emplois.

Enfin, il y a interdépendance entre les transports des différents pays, ce qui implique une coordination au niveau communautaire.

Ces différents principes de base constituent en fait une philosophie vers laquelle il faut tendre à plus ou moins longue échéance, compte tenu du développement des structures techniques et économiques des différents modes de transport, d'une part, et de l'élaboration de la politique des transports sur le plan international, d'autre part.

Les structures techniques et économiques du transport subissent des modifications profondes et permanentes dues aux évolutions technologique, scientifique et économique.

C'est ainsi que, pour les transports de marchandises, on constate un accroissement sensible du volume à transporter, une concentration du trafic sur certaines relations, l'utilisation d'unités de transport toujours plus grandes à cause du transport de masses, l'usage d'engins de transport et de manutention toujours plus rapides, l'emploi d'engins de transport spécialisés, la complémentarité des moyens de transport par suite de l'usage des containers.

Politique internationale des transports.

Dans le domaine de la politique européenne des transports, les principaux résultats concrets obtenus en 1971 concernent :

- d'abord, un ensemble de mesures intéressant les trois modes de transport terrestres;
- ensuite, des mesures spécifiques applicables aux transports par route, par voie ferrée et par voie navigable.

De maatregelen die betrekking hebben op de drie vervoertakken over land, hadden *eerst* tot doel de problemen te regelen die gesteld werden door de toetreding van Denemarken, Ierland, Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk tot de Europese Economische Gemeenschap. In het algemeen werd voorzien dat de bepalingen die thans bij de Zes toegepast worden, in 1973 bij onze nieuwe partners zouden worden ingevoerd. Enkele uitzonderingen werden vastgelegd. Zo zullen Groot-Brittannië en Ierland slechts in 1974 de verordeningen toepassen betreffende de compensaties ten aanzien van de met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen die aan het spoor worden opgelegd.

Ten tweede, heeft de Raad der Ministers voor Verkeer besloten dat de studies aangaande de aanrekening van de infrastructuurkosten in 1973 moeten beëindigd zijn. Daarna zal de Raad in de mogelijkheid verkeren concrete voorstellen te doen om tot een gemeenschappelijk systeem van tarifiering te komen.

Ten slotte heeft de Raad zijn werkprogramma voor 1972 vastgelegd. De hoofdpunten ervan handelen over de sanering van de spoorwegen, de capaciteit van het goederenvervoer over de weg tussen Lidstaten en het blijven toepassen van margetarieven voor het goederenvervoer over de weg.

Daar moet ik nog aan toevoegen dat België heeft aangevraagd niet enkel het verder toepassen van de margetarieven te bespreken maar ook het principe van deze tarifiering. Inderdaad, al te vaak werden de normale tarieven door bijzondere contracten uitgehold en beperkende bepalingen zouden moeten worden uitgewerkt opdat deze praktijken zouden worden afgeremd.

Dit brengt mij tot *maatregelen die specifiek zijn* voor de verschillende vervoertakken en eerst tot *het wegvervoer*.

Hier is de Raad tot een akkoord gekomen omtrent een omstreden kwestie die betrekking heeft op de eenmaking van afmetingen en gewichten van bedrijfsvoertuigen. Indien de Lidstaten deze reglementering bekrachtigen, dan zal zij er uitzien als volgt :

- het maximum gewicht per enkelvoudige as wordt tot 11 ton herleid;
- het totaal gewicht van de voertuigenstellen bedraagt maximum 40 ton;
- de maximum lengte van het voertuig mag geen 15,5 m overschrijden;
- en, ten slotte, de minimum motorkracht zal op 7 PK-DIN per toegelaten ton worden gebracht.

Deze bepalingen zouden op 1 januari 1980 van kracht worden; afwijkingen voor het nationaal en bilateraal vervoer zouden echter tot 1 januari 1985 mogelijk blijven. Dit akkoord in de Raad der Ministers van Verkeer is belangrijk en is zelfs het voornaamste van alle tot nog toe bereikte akkoorden.

Verder valt er op te merken dat een richtlijn van de Raad van 26 juli 1971 gemeenschappelijke normen voorschrijft

Les mesures relatives aux trois modes de transport terrestres ont d'abord eu pour objectif de régler les problèmes posés par l'adhésion du Danemark, de l'Irlande, de la Norvège et du Royaume-Uni à la Communauté économique européenne. D'une manière générale, on a décidé que les dispositions actuellement applicables dans la Communauté des Six seraient introduites en 1973 chez nos nouveaux partenaires. Certaines exceptions ont été prévues. Ainsi, c'est en 1974 seulement qu'en Grande-Bretagne et en Irlande seront appliquées les réglementations relatives aux compensations pour les obligations de service public imposées aux chemins de fer.

En second lieu, le Conseil des Ministres des Transports a décidé que les études en matière d'imputation des charges d'infrastructure devront être terminées en 1973. Une fois ces études achevées, le Conseil sera alors en mesure de faire des propositions concrètes en vue de l'établissement d'un système commun de tarification.

Enfin, le Conseil a arrêté son programme de travail pour 1972. Les points principaux concernent l'assainissement des chemins de fer, la capacité dans les transports de marchandises par route entre les Etats membres et la prorogation des tarifs à fourchettes pour les transports de marchandises par route.

A cet égard, je dois signaler qu'à la demande de la Belgique, ce n'est pas seulement la prorogation des tarifs à fourchettes qui sera discutée, mais aussi le principe de cette tarification. En effet, les contrats particuliers ont trop souvent contrecarré l'application des tarifs normaux et des dispositions restrictives devront être élaborées pour en limiter la pratique.

J'en viens maintenant aux *mesures spécifiques* aux différents modes de transport. *Les transports routiers* d'abord.

Ici, le Conseil s'est mis d'accord sur une question controversée, qui concerne l'unification des poids et dimensions des véhicules utilitaires. Si les Etats membres la ratifient, la réglementation serait la suivante :

- le poids maximum par essieu simple serait limité à 11 tonnes;
- le poids total des ensembles des véhicules serait de 40 tonnes;
- la longueur maximum du véhicule ne pourrait excéder 15,5 m;
- et enfin, la puissance minimale des moteurs deviendrait 7 CV - DIN par tonne autorisée.

Ces dispositions entreraient en vigueur le 1^{er} janvier 1980; toutefois, en trafic national et bilatéral, des dérogations seraient possibles jusqu'au 1^{er} janvier 1985. Cet accord au niveau du Conseil des Ministres des Transports est important, et même le plus important de tous ceux intervenus jusqu'à présent.

Ensuite, il faut signaler qu'une directive du Conseil en date du 26 juillet 1971 impose des normes communautaires

voor de remininstallaties; de toepassing van deze normen moet binnen de 18 maanden geschieden.

Wat de spoorwegen betreft, heeft de Raad op 17-18 mei 1972 een nota gericht aan een groep samengesteld uit de zes spoorwegmaatschappijen van de Gemeenschap.

Deze nota schrijft de Europese spoorwegen voor :

- de exploitatie op lange termijn in het Europees kader uit te werken;
- de internationale tarieven te vereenvoudigen en eenvormig te maken;
- en, in het algemeen, alle operationele en handels-technische maatregelen toe te passen die de kwaliteit van de dienst kunnen verbeteren, zowel op korte als op lange afstanden, ook het rollend materiaal en het gezamenlijk gebruik ervan te standardiseren.

Ten slotte, wat de *binnenwateren* betreft, rezen er twee problemen die betrekking hadden, het eerste, op de tijdelijke immobilisatie van de Rijnschepen en, het tweede op de meting van tankschepen.

De Raad heeft op 27 januari 1970 een resolutie aangenomen die namelijk de voorrang geeft aan het opstellen van een reglementering betreffende de tijdelijke immobilisatie van de Rijnschepen.

Op 31 december 1971, is de E.E.G.-Raad het eens geworden over het doel dat bereikt moet worden met de tijdelijke immobilisatie, namelijk : de tijdelijke immobilisatie moet tot doel hebben, binnen de grenzen van het financieel evenwicht van het fonds waarvan het enig inkomen voortkomt uit bijdragen van de binnenscheepvaart, het tijdelijk onevenwicht te verminderen tussen vraag naar en aanbod van scheepsruimte, dat erge storingen op de markt zou kunnen teweeg brengen en dat niet gebonden is aan oorzaken die in het beheer zelf van de binnenscheepvaartondernemingen te vinden zijn.

De tijdelijke immobilisatie mag in feite niet tot doel hebben een permanent minimum-vrachtniveau in depressieperiodes vast te stellen of structurele gevolgen te verhelpen.

Tijdens de zitting van de E.E.G.-Raad, op 17-18 mei 1972, werd een institutioneel probleem onderzocht dat zich stelde om tot een internationaal akkoord te komen ten einde de immobilisatieregelen te kunnen in toepassing brengen.

De moeilijkheid was dat Frankrijk de Gemeenschap bij een dergelijk akkoord niet wilde betrekken, terwijl de andere afvaardigingen en de Commissie van mening zijn dat de marktorganisatie deel uitmaakt van het gemeenschappelijk vervoerbeleid en dat de Franse positie bijgevolg onverenigbaar was met de verplichtingen van het E.E.G.-Verdrag.

De Raad en de Commissie zijn overeengekomen dat het onderzoek van dit probleem door de deskundigen niet langer

en ce qui concerne les dispositifs de freinage, l'application de ces normes devant se faire dans les 18 mois.

En ce qui concerne les chemins de fer, le Conseil a approuvé, les 17 et 18 mai 1972, une note adressée à un groupe constitué des six sociétés des chemins de fer de la Communauté.

Cette note prescrit aux chemins de fer européens :

- de concevoir l'exploitation à long terme dans le cadre européen;
- de simplifier et d'unifier les tarifs internationaux;
- d'une manière générale, d'adopter toutes mesures techniques opérationnelles et commerciales susceptibles d'améliorer la qualité du service, tant sur les courtes que sur les longues distances, et aussi de standardiser le matériel roulant et son utilisation en pool.

Enfin, pour ce qui est des *voies navigables*, deux problèmes se sont posés, le premier concernant l'immobilisation temporaire des bateaux sur le Rhin, et le second le jaugeage de bateaux-citernes.

Le Conseil a adopté le 27 janvier 1970 une résolution disant notamment qu'une priorité doit être accordée à l'élaboration d'une réglementation relative à l'immobilisation temporaire de bateaux sur le Rhin.

Le 31 décembre 1971, le Conseil de la C.E.E. s'est mis d'accord sur l'objectif à atteindre par l'immobilisation temporaire et qui est de réduire, dans la limite de l'équilibre financier du fonds, dont les seules recettes sont celles provenant des cotisations de la batellerie, les déséquilibres temporaires se manifestant entre l'offre et la demande de cale et qui pourraient provoquer des perturbations graves du marché, déséquilibres qui ne sont pas liés à des causes inhérentes à la gestion même des entreprises de batellerie.

L'objectif de l'immobilisation temporaire ne peut être de fixer en fait un niveau plancher permanent des frets pendant toutes les périodes de dépression, ni de remédier à des causes structurelles.

Au cours de sa session des 17 et 18 mai 1972, le Conseil de la C.E.E. a examiné un problème institutionnel que posait la conclusion d'un accord international visant à pouvoir mettre les mesures d'immobilisation en vigueur.

La difficulté résidait dans le fait que la France voulait exclure la Communauté de la participation à un tel accord, alors que les autres délégations et la Commission sont d'avis que l'organisation du marché fait partie de la politique communautaire des transports et que la position française paraît, par conséquent, incompatible avec les obligations du Traité de la C.E.E.

Le Conseil et la Commission sont convenus que l'examen de ce problème — au niveau des experts — ne peut pas

dan zes maanden mag duren en dat die termijn gebruikt moet worden om tot een algemeen akkoord te komen over de immobilisatie.

Ten slotte heeft de Raad op 12 oktober 1971 een richtlijn aangenomen die gemeenschappelijke methodes vaststelt inzake de meting van tankschepen.

De volgende zitting van de Raad der Ministers van Verkeer zal waarschijnlijk in de herfst van 1972 bijeengeroepen worden. De Belgische afvaardiging zal weer eens aandringen opdat de nieuwe vervoertechnieken (aerotreinen, lineaire motoren, luchtkussens, enz.) vóór hun ingebruikneming, in communautair verband zouden onderzocht worden. Moest dit niet het geval zijn dan zou men kunnen komen tot infrastructuur en voertuigen die enkel op nationaal gebied kunnen gebruikt worden, wat in tegenspraak is met het Europees vervoerbeleid.

Op internationaal vlak, moet eveneens aangehaald worden dat, vóór het Verdrag van Rome, de Benelux-landen reeds het wegvervoer hadden geliberaliseerd. Dit in een eerste fase die in 1962 aangevangen werd. In een tweede fase werd voorzien dat de vervoerders van een lidstaat eveneens zaken zouden mogen vervoeren tussen een andere lidstaat en een derde land.

In een derde fase gingen de vervoerders uit een lidstaat eveneens mogen deelnemen aan het binnenlands vervoer in de andere lidstaten. Deze totale liberalisatie werd nog niet bereikt omdat zij op hinderpalen stuit op binnenlands vlak (vrees voor distorsie in de economie van het wegvervoer) en op moeilijkheden buiten Beneluxverband. Vooral van Duitse zijde zijn er aarzelingen gekomen wanneer het ging bijvoorbeeld om een Belgisch vervoerder toe te laten deel te nemen aan het vervoer tussen Nederland en de Duitse Bondsrepubliek.

Wat het havenbeleid betreft, hadden besprekingen plaats in maart en oktober 1971 tussen de betrokken ministers en de havenoverheden. Deze besprekingen waartoe besloten werd op de vergadering van juli 1970 tussen de Regeringshoofden, beoogden het verzamelen van alle elementen die zouden toelaten een gemeenschappelijk havenbeleid tussen beide landen tot stand te brengen. Een procedure werd tot stand gebracht wat betreft de aard van de vereiste gegevens en de datum waarop zij aan de partners dienen overgemaakt.

Ten slotte past het de werkzaamheden van 1971 van de « Europese Conferentie van de Ministers van Verkeer » in herinnering te brengen.

Er werden twee zittingen gehouden, in juni en in december 1971, tijdens dewelke de Ministers een tweejaarlijks werkplan hebben goedgekeurd, dat vooral betrekking had op de liberalisering van het internationaal vervoer en op de *harmonisatie van de concurrentievoorwaarden*.

Vervolgens werd besloten de studie voort te zetten van het *gemengd vervoer*.

Wat het *vervoer per spoor* betreft, zal de E.C.M.V. zich in het bijzonder bezig houden met de normalisatie van de rekeningen, de verplichtingen van de openbare dienst en het autonoom beheer van de spoorwegmaatschappijen.

durer plus de six mois, et que ce temps doit être mis à profit pour élaborer un accord global sur l'immobilisation.

Enfin, le Conseil a adopté le 12 octobre 1971 une directive fixant des méthodes communes en matière de jaugeage des bateaux-citernes.

La prochaine réunion du Conseil des Ministres des Transports sera probablement convoquée au cours de l'automne 1972. La délégation belge insistera à nouveau pour que les techniques nouvelles de transport (aérotreains, moteurs linéaires, coussins d'air, etc.) soient, avant leur mise en application, discutés dans le contexte communautaire. Si ce n'était pas le cas, on pourrait en arriver à des infrastructures et à des véhicules seulement utilisables sur le territoire national, ce qui va à l'encontre d'une politique européenne des transports.

Sur le plan international, il faut aussi rappeler qu'antérieurement au Traité de Rome, les pays constituant le Benelux avaient libéralisé leurs transports routiers, et ce dans une première phase qui a débuté en 1962. Dans une seconde phase, il était prévu que les transporteurs d'un pays partenaire pourraient effectuer des transports entre un autre pays partenaire et un pays tiers.

Dans une troisième phase, les transporteurs des Etats membres auraient été autorisés à participer aux transports intérieurs dans les autres Etats membres. Cette libéralisation intégrale n'est pas encore acquise, car elle se heurte à des obstacles intérieurs (crainte de distorsions dans l'économie des transports routiers) ainsi qu'à des difficultés extérieures au Benelux. C'est surtout du côté de la République Fédérale d'Allemagne que des réticences se manifestent à voir, par exemples, des routiers belges participer aux transports entre les Pays-Bas et la République Fédérale d'Allemagne.

Sur le plan de la politique portuaire, les consultations ont eu lieu, en mars et en octobre 1971, entre les Ministres responsables et les autorités portuaires. Ces consultations, décidées lors de la réunion de juillet 1970 au niveau des chefs de Gouvernement, avaient pour objet de réunir tous éléments d'information permettant d'élaborer une politique portuaire commune aux deux pays. Une procédure a été décidée quant à la nature des informations nécessaires et quant à la date de leur transmission à l'Etat partenaire.

Enfin, il convient de rappeler l'activité en 1971 de la « Conférence Européenne des Ministres des Transports ».

Deux sessions ont eu lieu, en juin et en décembre 1971, au cours desquelles les Ministres ont approuvé un plan de travail de deux ans, portant notamment sur les mesures permettant la libéralisation des transports internationaux ainsi que sur l'*harmonisation des conditions de concurrence*.

Ensuite, il a été décidé de poursuivre les études en matière de *transports combinés*.

Dans le domaine des transports par chemin de fer, la C.E.M.T. s'attachera particulièrement à la normalisation des comptes, aux obligations du service public et à l'autonomie de gestion des entreprises de chemins de fer.

De *wegveiligheid* staat eveneens op de agenda en een diepgaand onderzoek van de in de lidstaten genomen maatregelen heeft een gunstige conclusie aan het licht gebracht aangaande de snelheidsbeperking.

De problemen van het *stedelijk vervoer* werden bestudeerd en een resolutie werd door de Conferentie opgesteld, die handelt over de door de bevoegde overheid te nemen maatregelen bij de opbouw van een stedelijk vervoerbeleid.

Als conclusie dient gesteld dat de E.C.M.V. door de behandelde onderwerpen en de deelneming van 18 staten (waarvan 10 leden van de uitgebreide Europese Gemeenschap) een uiterst belangrijke rol wordt toebedeeld in het Europese vervoerbeleid.

N.M.B.S.

Sedert het einde van de oorlog heeft de N.M.B.S. gestreefd naar een uitgebreide hervorming en modernisering van haar net.

Daartoe heeft zij er zich op toegelegd :

1. de produktiviteit van haar personeel op te voeren;
2. de deficitaire lijnen van het reizigersvervoer af te schaffen en ze te vervangen door vervangingsautobusdiensten;
3. de axiale lijnen met een hoge verkeersdichtheid te elektrificeren;
4. de signalisatie te automatiseren;
5. de stoomtractie volledig af te schaffen.

Het verkeersonderzoek voor 1971 toont een stijging aan van het reizigersvervoer met 2 pct. Daarentegen wegens een verzwakking van de economische wereldconjunctuur heeft het goederenvervoer een vermindering ondergaan van 6,2 pct.

Men moet echter niet te pessimistisch zijn wanneer het om de toekomst van het spoor gaat.

Inderdaad kan het spoor dank zij zijn constant aanpassingsvermogen aan de nieuwe technieken, elke dag, de voorwaarden van het reizigersvervoer verbeteren.

Zo ook, dank zij het in gebruik nemen van gespecialiseerde infrastructuur, zoals containerterminals, kan het goederenvervoer opnieuw in volume gaan toenemen.

Dit alles legt de N.M.B.S. de verplichting op steeds haar materieel te onderhouden, het tijdig te vernieuwen en het aan de verplichtingen van de steeds evoluerende techniek aan te passen. Dit is trouwens de rol van het Hernieuwingsfonds dat ervoor moet zorgen dat de uitrusting van het net niet veroudert.

Dit brengt ons ertoe terloops te wijzen op de belangrijke rol die de N.M.B.S. in ons economisch leven speelt.

Inderdaad kunnen de spoorwegen aan firma's zoals A.C.E.C., A.B.R., la Brugeoise et Nivelles, belangrijke bestellingen doen waarvan de gevolgen de economie in verschillende streken van ons land beïnvloeden.

La *sécurité routière* est également inscrite à l'ordre du jour et un examen approfondi des mesures prises dans les Etats membres a dégagé une conclusion favorable aux limitations de vitesse.

Les problèmes des transports urbains ont été étudiés et une résolution a été formulée par la Conférence au sujet des actions à entreprendre par les autorités compétentes lors de l'élaboration d'une politique de transports urbains.

En conclusion, les sujets traités et la participation de 18 Etats (dont 10 membres de la Communauté Européenne élargie) assurent à la C.E.M.T. un rôle essentiel dans la politique européenne des transports.

S.N.C.B.

Depuis la fin de la guerre, la S.N.C.B. s'est attelée à une vaste action de réorganisation et de modernisation de son réseau.

Pour réaliser cet objectif, elle a visé :

1. à augmenter la productivité de ses agents;
2. à supprimer sur les lignes déficitaires l'exploitation ferroviaire « voyageurs », qu'elle a remplacée par des autobus de substitution;
3. à électrifier les lignes axiales à forte densité de trafic;
4. à automatiser la signalisation;
5. à supprimer complètement la traction vapeur.

L'analyse du trafic pour l'année 1971 fait apparaître une hausse de 2 p.c. du trafic voyageurs. Par contre, en raison du ralentissement de la conjoncture économique mondiale, le trafic marchandises a accusé une baisse de 6,2 p.c.

Nous ne devons cependant pas nous montrer trop pessimistes quant à l'avenir du rail.

En effet, le chemin de fer, par son adaptation constante à la technicité nouvelle, peut, chaque jour, améliorer les conditions de transport des voyageurs.

De même, par la mise en service d'appareillages spécialisés, tels les terminaux pour containers, le trafic marchandises peut s'accroître à nouveau.

Tout ceci implique dans le chef de la S.N.C.B. l'obligation d'entretenir son matériel, de le renouveler en temps utile et de l'adapter aux exigences d'une technicité en perpétuel progrès. C'est du reste le rôle du Fonds de Renouvellement de veiller à pallier le vieillissement de l'équipement du réseau.

Ceci nous amène à souligner, au passage, l'importance de la S.N.C.B. pour notre économie.

En effet, le chemin de fer est à même d'assurer à des firmes comme les A.C.E.C., les A.B.R., la Brugeoise et Nivelles, d'importantes commandes dont les effets se répercutent sur l'économie des diverses régions du pays.

Daarom acht ik het uiterst belangrijk het Hernieuwingsfonds van de N.M.B.S. te behouden dat jaarlijks op 5.500 miljoen wordt geschat.

Deze financiële inspanning moet gedaan worden om haar exploitatierekeningen niet uit het evenwicht te brengen en vooral om haar toe te laten ontwikkelingscontracten te tekenen.

De moeilijke financiële toestand van de N.M.B.S. heeft de Regering ertoe gebracht enkele tarifaire maatregelen te treffen. Ik wens er de nadruk op te leggen dat deze beslissing zeer voorzichtig genomen werd daar ik goed weet dat het spoor het traditioneel vervoermiddel is van duizenden arbeiders die verplichte klanten van de N.M.B.S. zijn. Daarom heeft de Regering geen verhoging willen toestaan van de sociale abonnements, en ook niet trouwens van de schoolabonnements.

Ik zou niet graag dit financieel overzicht willen besluiten zonder uw aandacht te willen vestigen op de omvang van de zeer zware lasten die de N.M.B.S. opgelegd worden en waarvoor onmiddellijk het door de E.E.G. voorgeschreven normalisatiebeleid van de rekeningen zou moeten toegepast worden, wat aan de N.M.B.S. zou toelaten de compensatie te krijgen van alles wat haar ten laste wordt gelegd.

Ik hoop dit jaar nog het normalisatiedossier aan het M.C.E.S.C. te kunnen voorleggen.

Daarnet heb ik gezegd dat het zou passen het moderniseringsbeleid voort te zetten dat nodig is om het spoor de mogelijkheid te bieden zijn taak van openbare vervoerder te vervullen zoals dit van hem mag verwacht worden.

Dit betekent de verwezenlijking van een zeker aantal bestellingen van een zeker aantal werken.

Zo moet verder gewerkt worden aan de elektrificatie van de grote verbindingssassen van het spoor; dit zal namelijk het geval zijn voor de verbindingen Antwerpen-Zuid - Boom - Mechelen, 's Gravenbrakel-Luttre (ter ontlasting van het goederenvervoer van de lijn Charleroi-Brussel), Saint-Ghislain - Doornik (om de lijn dwars door Wallonië verder te moderniseren), Visé-Hasselt-Aarschot-Antwerpen (om het goederenvervoer naar Duitsland te versnellen), Gent-Kortrijk.

Naast deze werken, zou men er ook moeten voor zorgen dat een maximum aantal kilometer spoor onder het dispatchingregime kunnen geëxploiteerd worden. Dit moet evenwel geschieden zonder onderbreking van de inspanningen strekkend tot de automatisering van het net door het gehele land.

Sedert verschillende jaren reeds, gaat de N.M.B.S. verder met het afschaffen van spooroverwegen. Dit brengt mede de bouw van kunstwerken of de verlegging van de bestaande wegen.

Ongeveer 300 spooroverwegen met druk verkeer moeten in de komende jaren afgeschaft worden; maar wegens de ernst van bepaalde ongevallen die de jongste tijd aan onbewaakte overwegen zijn voorgevallen, voel ik mij verplicht een bijzondere oproep te doen tot alle weggebruikers opdat zij nauwgezet de signalen zouden in acht nemen die een onbewaakte overweg aankondigen.

Pour cela, il me paraît primordial de maintenir le Fonds de Renouvellement de la S.N.C.B., qui peut s'évaluer annuellement à 5.500 millions.

Cet effort financier doit être consenti afin de ne pas déséquilibrer son compte exploitation, et surtout afin de lui permettre de passer des contrats de progrès.

La situation financière difficile de la S.N.C.B. a amené le Gouvernement à prendre certaines mesures tarifaires. Je tiens à souligner que cette décision a été prise avec une extrême prudence, car je sais bien que le chemin de fer est le mode de transport traditionnel de milliers de travailleurs qui sont les clients obligés de la S.N.C.B. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement n'a pas voulu appliquer une hausse sur les abonnements sociaux, pas plus d'ailleurs que sur les abonnements scolaires.

Je ne voudrais pas terminer cet aperçu financier du problème sans attirer votre attention sur l'importance des charges extrêmement lourdes qui sont imposées à la S.N.C.B. et à l'égard desquelles il conviendra de pratiquer, sans plus attendre, la politique de normalisation des comptes imposée par la C.E.E. et qui permettra à la S.N.C.B. de recevoir la compensation de tout ce qui est mis à sa charge.

J'espère soumettre, cette année encore, le dossier de normalisation au C.M.C.E.S.

J'ai dit tout à l'heure qu'il convenait de poursuivre la politique de modernisation indispensable pour permettre au chemin de fer d'être le transporteur public qu'il doit être.

Ceci implique la réalisation d'un certain nombre de commandes, d'un certain nombre de travaux.

Ainsi, il faut continuer l'effort d'électrification des grands axes de communications ferroviaires; tel sera le cas notamment des liaisons Anvers-Sud - Boom - Malines, Braine-le-Comte - Luttre (afin de soulager le trafic marchandises de la ligne Charleroi-Bruxelles), Saint-Ghislain - Tournai (pour compléter l'équipement de la transversale wallonne), Visé-Hasselt-Aarschot-Anvers (afin d'accélérer le trafic marchandises vers l'Allemagne) et Gand-Courtrai.

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

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

Près de 300 passages à niveau à trafic intense doivent être supprimés dans les années à venir; mais, en raison même de la gravité de certains accidents survenus ces derniers temps à des passages à niveau non gardés, je me dois de lancer un appel tout particulier aux usagers de la route pour qu'ils respectent scrupuleusement les indications annonçant les passages à niveau non gardés.

Deze overwegen worden in 4 categorieën ingedeeld naar mate de weg die ze kruisen.

De N.M.B.S. wenst de signalisatie volledig in overeenstemming te brengen met de categorie van de betrokken overwegen. Daar ongevallen echter altijd kunnen voorkomen, is enkel de autobestuurder verantwoordelijk voor de beslissing die hij neemt wanneer hij een spooroverweg wil kruisen.

De N.M.B.S. zal verder het nodige doen om haar stations beter uit te rusten en om de sporen te hernieuwen. In dit verband is zij van plan de verbindingen met de havens, de industriegebieden, de containerterminals, enz. te moderniseren en aan te passen.

De spoorwegen die hun klanten zo dicht mogelijk bij hun werk willen brengen, hebben een penetratieprogramma tot stand gebracht om tot in het hartje van de grote agglomeraties te kunnen doordringen; dit zal het geval zijn te Brussel, Luik, Antwerpen en Gent.

Het hernieuwingsprogramma van het materieel voorziet voor de komende jaren dat onze nationale industrie aan de spoorwegen zal moeten leveren : ongeveer 3.000 wagens van de meest uiteenlopende types, 30 dubbele zelfrijdende motorstellen en 6 elektrische meerstroomlocomotieven.

Op internationaal vlak spant de Internationale Spoorwegunie zich zonder ophouden in om de betrekkingen te verbeteren tussen de verschillende Europese landen.

Thans is men bezig een groots opgezet plan te ontwerpen : het gaat namelijk om de Z.G.S.-verbinding. Deze verbinding tussen Frankrijk en Engeland via België zou Brussel op 1.29 h van Parijs brengen en Londen op 2.12 h, dit dank zij het gebruik van de tunnel onder het Kanaal.

Deze zeer hoge snelheidslijn zal in België parallel lopen met de welbekende lijn 94 en zou daarvan ook als ontdubbelingslijn kunnen dienen.

Het spreekt vanzelf dat bij het tracé van een dergelijke lijn ook de diensten van Openbare Werken en van de Ruimtelijke Ordening zullen betrokken worden.

In verband met deze snelle verbinding ben ik blij te mogen zeggen dat de inspanning voor het bekomen van de elektrificatie van de lijn Gent-Kortrijk weldra een gunstige oplossing zal krijgen.

Verder schijnen de Nederlandse en Duitse spoorwegen veel belang te hechten aan deze Z.G.S.-verbinding en zouden graag op ons grondgebied verbindingpunten ermee hebben.

Dit zou uiteindelijk de mogelijkheid bieden op het vlak van de internationale spoorverbindingen, treinen doorheen het Europa van de Zes te zenden met een snelheid die 200 km/u overschrijdt.

Tot besluit wens ik nog de nadruk te leggen op de zorgwekkende financiële toestand van de N.M.B.S.

Daar het tekort voor 1972 op 2.554 miljoen geschat wordt, is een bijzondere financiële steun nodig om het evenwicht in de rekeningen van de N.M.B.S. te verzekeren.

Ceux-ci sont classés en 4 catégories différentes, d'après l'importance de la voirie qui franchit les voies ferrées.

La S.N.C.B. a le souci de mettre sa signalisation en parfaite concordance avec la catégorie de passages à niveau concernée. Il n'empêche que, des accidents pouvant toujours survenir, seuls les automobilistes sont responsables de la décision qu'ils prennent au moment de franchir le passage à niveau.

La S.N.C.B. entend poursuivre son effort d'équipement des gares, de même qu'elle continue à veiller au renouvellement des voies. Dans cet ordre d'idées, elle entend accentuer son effort de modernisation et d'adaptation de ses liaisons avec les ports, les zonings industriels, les terminaux pour containers, etc.

Les chemins de fer, soucieux d'amener leurs clients aussi près que possible de leur lieu de travail, ont mis sur pied un programme de pénétration au cœur des grandes agglomérations; tel sera le cas à Bruxelles, Liège, Anvers et Gand.

Le programme de renouvellement du matériel prévoit que, dans les années à venir, notre industrie nationale sera appelée à fournir au chemin de fer quelque 3.000 wagons des types les plus divers, de même que 30 automotrices électriques doubles et 6 locomotrices électriques polycourant.

Sur le plan international, l'Union internationale des Chemins de Fer améliore sans cesse les relations entre les divers pays européens.

Pour l'instant, un plan ambitieux est sur le métier, celui de la liaison T.G.V. Cette liaison entre la France et l'Angleterre via la Belgique mettrait Bruxelles à 1.29 h de Paris et à 2.12 h de Londres, et ce grâce à l'utilisation du tunnel sous la Manche.

Sur le parcours belge, la T.G.V. serait parallèle à la fameuse ligne 94, à laquelle elle pourrait servir de ligne de dédoublement.

Il est évident que le tracé de pareille ligne nécessitera l'intervention des services des Travaux publics et de l'Aménagement du Territoire.

Dans le contexte de cette liaison rapide, il me plaît de souligner que l'effort d'électrification de la ligne Gand-Courtrai sera bientôt mené à bonne fin.

En outre, les chemins de fer néerlandais et allemands se montrent très intéressés par la réalisation de cette T.G.V. et aimeraient obtenir des points de raccord sur notre territoire.

Ceci permettrait finalement, dans le contexte des relations ferroviaires internationales, de mettre en route des convois sillonnant l'Europe des Six à des vitesses supérieures à 200 km/heure.

Je dois, en terminant, souligner le caractère préoccupant de la situation financière de la S.N.C.B.

En raison de l'importance du déficit prévu pour 1972, lequel est estimé à 2.554 millions, des mesures financières exceptionnelles s'imposent pour assurer l'équilibre des comptes de la Société nationale.

De meest voorhanden liggende maatregel is de verhoging van de tarieven waartoe werd besloten alsook het uitschrijven van een lening van bij de 8 miljard waarvan reeds 1,5 miljard dit jaar nog zouden gebruikt worden.

Bij dit alles wens ik nog te wijzen op de talrijke aanwijzingen die in het tienjarenplan van de N.M.B.S., dat door de Raad van Beheer einde 1970 aangenomen werd, opgenomen werden. Dit plan is slechts een aanwijzing en omvat praktisch een opsomming van de meest dringende werken die moeten uitgevoerd worden.

Om deze politiek tot een goed einde te brengen, zal men uiteraard aan de spoorwegen de nodige financiële middelen moeten geven.

Ik hoop ten slotte dat de N.M.B.S. haar rol zal blijven vervullen, rol die trouwens in dit land de hare moet zijn, en die erin bestaat de meest gevraagde openbare vervoerder te zijn.

Waterwegen.

Het beleid dat het Departement heeft gevolgd inzake scheepskrediet — wet van 23 augustus 1948 — heeft zeker niet geleid tot een verbetering van de positie van de Belgische vloot ten aanzien van de grote zeemogendheden, maar heeft niettemin bijgedragen tot de samenstelling van een moderne vloot, met een grote verscheidenheid, die trouwens op dit ogenblik ruim een miljoen brutoton bedraagt.

Bovendien blijft de Belgische scheepsbouw, waarbij veel en hoog gekwalificeerd personeel is tewerkgesteld, ontegensprekelijk verder mede genieten van de steun verleend aan haar natuurlijke cliënteel, de Belgische rederij.

Hierbij valt op te merken dat, in het kader van diezelfde wet van 23 augustus 1948, ook kredieten worden toegekend aan de sector zeevisserij met het oog op de modernisering van de vloot. Dit stelsel van scheepskredieten gaat trouwens gepaard met een regime van slooppremies ten einde de reders aan te sporen de eenheden die niet meer aan de huidige economische vereisten beantwoorden uit te schakelen.

De laatste tijd ondervindt onze koopvaardij ook een tekort aan bemanningen. Ik hoop dit te kunnen verhelpen door de opleiding van de officieren ter lange omvaart te hervormen en te revaloriseren; hiertoe moet men komen tot de gelijkwaardigheid tussen dat beroep en dit waarvoor een diploma van het hoger technisch onderwijs vereist is. Zodoende zullen de officieren na een korte loopbaan als zeevarende meer kans hebben op een herklassering aan wal. De hieraan gewijde studie wordt voortgezet in samenwerking met Nationale Opvoeding en de verenigingen van reders en zeelieden.

Inzake havenbeleid wens ik de nadruk te leggen op de belangrijkheid van een verbetering van de maritieme toegangswegen naar onze nationale havens. Hoewel de desbetreffende initiatieven voor het merendeel ressorteren onder mijn ambtgenoot van Openbare Werken, blijft er voor mij hoofdzakelijk het probleem van de radarbebakening van de Schelde die, ik geef het toe, uiterst belangrijk is. Il zal ervoor waken dat die verwezenlijking actief wordt voortgezet.

Les mesures les plus immédiates seront, outre la hausse des tarifs qui a été décidée, un recours à l'emprunt, de l'ordre de 8 milliards, dont 1,5 milliard pourra être utilisé cette année encore.

A tout cela je tiens à ajouter que de nombreuses indications figurent dans le plan décennal de la S.N.C.B., adopté par son Conseil d'administration à la fin de 1970. Mais ce plan ne peut être qu'indicatif, il constitue en quelque sorte une énumération des travaux les plus urgents à effectuer.

Pour mener à bien cette politique, il faudra forcément donner aux chemins de fer les moyens financiers nécessaires en ce domaine.

J'entends que la S.N.C.B. puisse continuer à jouer le rôle qui doit être le sien dans ce pays, c'est-à-dire celui du transporteur public le plus sollicité.

Voies navigables.

La politique que le Département a suivie en matière de crédit maritime sous le régime de la loi du 23 août 1948, n'a certes pas permis d'améliorer la position de la flotte belge vis-à-vis des grandes nations maritimes, mais elle a néanmoins contribué à la constitution d'une flotte moderne et très diversifiée, qui dépasse d'ailleurs actuellement un million de tonnes brutes.

En outre, la construction navale belge, qui occupe une main-d'œuvre importante et hautement qualifiée, continue incontestablement à bénéficier indirectement de l'aide accordée à sa clientèle naturelle, l'armement belge.

A remarquer que, dans le cadre de la même loi du 23 août 1948, des crédits sont également accordés au secteur de la pêche maritime en vue de la modernisation de la flotte. Ce système de crédits à la construction s'accompagne d'ailleurs d'un régime de primes à la démolition, en vue d'inciter les armateurs à éliminer les unités qui ne répondent plus aux exigences économiques actuelles.

Ces dernières années, notre marine marchande a également souffert d'une pénurie de candidats à la profession maritime. J'espère pouvoir y remédier par une réforme et une revalorisation de la formation d'officiers de pont au long cours; pour y arriver, il conviendra d'assurer l'équivalence entre cette profession et celle à laquelle donne accès un diplôme de l'enseignement technique supérieur. Par le fait même, on assurera de meilleures chances de reclassement à terre aux officiers après une brève carrière maritime. Les études en la matière sont poursuivies en collaboration avec l'Education nationale et les associations d'armateurs et de marins.

Pour ce qui concerne la politique portuaire, je tiens à souligner l'importance de l'amélioration et du perfectionnement des voies d'accès maritimes à nos ports nationaux. Bien que les initiatives à prendre dans ce domaine relèvent en majeure partie de la compétence de mon collègue des Travaux publics, il me reste essentiellement à régler le problème de la radarisation de l'Escaut, qui, j'en conviens, revêt une très grande importance. Je veillerai à ce que la réalisation en soit poursuivie activement.

Wat de binnenvaart betreft, constateert men een verdere vermindering van het aantal schepen, welke tendens echter enigermate wordt gecompenseerd door de toename van de gemiddelde tonnenmaat van de eenheden.

De jongste tijd kende de binnenscheepvaart, wegens de minder gunstige conjunctuur, een zekere vermindering van activiteit, die gepaard ging met een lichte stagnatie van de vervoerprijzen.

Onder die omstandigheden hebben de problemen eigen aan het beroep een ietwat scherpere vorm aangenomen, waaraan ik bijzondere aandacht besteed.

Op het stuk van de investeringen met het oog op de indienstneming van grotere, meer economische eenheden die beter aangepast zijn aan de Belgische infrastructuur, volg ik van dichtbij het onderzoek naar de mogelijkheid tot bevordering van de kapitaalinvesteringen in die sector.

Bovendien wordt door mijn studiediensten veel aandacht besteed aan de thans geldende binnenvaartwetgeving, zowel uit het oogpunt van het vrachregime, als op het stuk van de capaciteit, waarbij voldoende rekening wordt gehouden met het verloop van het onderzoek van dat probleem in E.E.G.-verband.

De Rijkzeevaartlijnen tussen Oostende en het Verenigd Koninkrijk worden sedert 1 november 1971 geëxploiteerd door de Regie voor Maritiem Transport, daartoe speciaal opgericht bij de wet van 1 juli 1971. De exploitatie in regie moet leiden tot een zelfstandiger en meer gecommmercialiseerd beheer, om zodoende een betere weerstand tegen de steeds groeiende mededinging te bewerkstelligen.

Op dit ogenblik staan er voor rekening van de R.M.T. twee grote carferries van het type « multipurpose » op stapel. De eerste zal geleverd worden half 1973; de tweede, het jaar daarop.

Een grondige studie wordt thans gewijd aan de opportuniteit de klassieke maalboten en de huidige carferries te vervangen door schepen van dit nieuw type, die het voordeel bieden behalve een groot aantal passagiers, ook personenwagens en zware vrachtwagens te kunnen vervoeren.

OPENBAAR STADSVVERVOER.

De evolutie van het exploitatietekort van de stadsvervoermaatschappijen blijft uitgesproken ongunstig. Voor 1972 mag men rekenen op een tekort van 1 miljard 985 miljoen.

Ik wens niet terug te komen op de oorzaken van die evolutie. Zij kunnen worden samengevat als volgt : de vermindering van de ontvangsten ten gevolge van de achteruitgang van het aantal reizigers, enerzijds; de voortdurende stijging van de uitgaven inzonderheid wegens de sociale programma's, anderzijds.

Sedert jaren reeds wordt dit tekort ook beïnvloed door de financiële lasten ingevolge de leningen die de maatschappijen hebben aangegaan om hun rollend materieel en hun vaste installaties te moderniseren en te rationaliseren.

En navigation intérieure, la tendance à la diminution du nombre des bateaux se maintient, mais cette diminution est quelque peu compensée par l'accroissement du tonnage moyen des unités.

Ces derniers temps, étant donné la situation conjoncturelle moins favorable, la batellerie a connu un certain ralentissement des affaires et un léger tassement des prix des transports.

Dans ces conditions, les problèmes spécifiques de la profession se sont quelque peu aggravés; ils retiennent tout particulièrement mon attention.

En matière d'investissement en vue de l'introduction d'unités plus grandes et plus économiques, mieux adaptées à l'infrastructure belge, je suis de près l'évolution des études faites sur les possibilités de promotion des investissements en capital dans ce secteur.

D'autre part, la législation actuelle en matière de navigation intérieure est examinée très attentivement par mes services d'études, tant sous l'angle du régime de fret qu'en ce qui concerne la capacité, compte tenu de l'évolution que connaît l'examen de ce problème au sein de la C.E.E.

Les lignes maritimes de l'Etat qui relient Ostende au Royaume-Uni sont exploitées depuis le 1^{er} novembre 1971 par la Régie des Transports Maritimes, spécialement créée à cette fin par la loi du 1^{er} juillet 1971. L'exploitation en régie doit assurer une gestion plus autonome et plus commercialisée, et permettre ainsi une meilleure résistance à une concurrence toujours plus puissante.

Pour l'instant, deux grands carferries du type « multi-purpose » sont en construction pour compte de la R.T.M. Le premier sera livré à la mi-1973 et le second l'année suivante.

Une étude approfondie est présentement consacrée à l'opportunité de remplacer les malles classiques et les carferries actuels par des navires de ce nouveau type, qui ont l'avantage de pouvoir transporter non seulement un grand nombre de passagers mais aussi des voitures particulières et des camions lourds.

TRANSPORTS PUBLICS URBAINS.

L'évolution des déficits d'exploitation des sociétés de transports urbains reste nettement défavorable. Pour 1972, on doit s'attendre à un déficit total de 1 milliard 985 millions.

Je ne reviendra pas sur les causes de cette évolution. Elles peuvent se résumer comme suit : d'une part, réduction des recettes par suite de la diminution du nombre de voyageurs; d'autre part, hausse continue des dépenses, notamment en raison des programmations sociales.

Depuis plusieurs années déjà, les déficits ont été influencés également par les charges financières découlant des emprunts contractés par les sociétés en vue de la modernisation et de la rationalisation du matériel roulant et des installations fixes.

Hierdoor rijst er een probleem wat de vernieuwing van het materieel betreft. De door de statuten voorgeschreven stijging van het vernieuwingsfonds is volstrekt ontoereikend en er moet dringend een nieuwe formule uitgewerkt worden, waarbij voorzien wordt in een dotatie die het ten minste mogelijk maakt de leninglasten ingevolge de financiering van belangrijke investeringen te dekken, en anderzijds de uitgaven voor de gewone vernieuwing te dragen.

Het kan nooit genoeg benadrukt worden dat het openbaar vervoer aantrekkelijker dient gemaakt te worden door een opvoering van de snelheid, de frequentie en het comfort. De cliënteel welke die vervoertak liet varen ten voordele van het eigen vervoer, kan derwijze, gedeeltelijk althans, terug gewonnen worden.

Die politiek zal leiden, allereerst tot een verhoging van de ontvangsten van de maatschappijen dank zij een doelmatiger benutting van de middelen en een tarifiering die beter afgestemd is op de verbetering van het verkeer; en, ten tweede, zou dit reeds een begin van oplossing betekenen voor het verkeersprobleem in de agglomeraties.

Daarom ook dient, gelet op het steeds groeiende en chaotischer wordende wegverkeer, de nadruk gelegd te worden op de noodzakelijke bevordering van het openbaar vervoer. De inspanningen van de jongste jaren moeten worden voortgezet. Hierbij dient voorrang te worden verleend aan het openbaar vervoer, niet enkel op zuiver sociaal-economische gronden, maar ook om de leefbaarheid van de ondernemingen van openbaar vervoer veilig te stellen, met vanzelfsprekend de financiële steun van de Staat, maar dan doelmatig en voldoende gericht op het begrip openbare dienst.

Het enige goede middel om de sector openbaar vervoer te saneren is natuurlijk de volledige scheiding van het gemeenschappelijk vervoer van het privé-vervoer; ideaal zou zijn de bouw van een metronet, dat de mogelijkheid biedt tot massaal vervoer met een grote frequentie en met de nodige regmaat, snelheid en het vereiste comfort.

Dit werd bewaarheid te Brussel, waar de Oost-West lijn van de premetro werd ingewijd op 17 december 1969, en waardoor het reizigersverkeer op die lijn met ruim 37 % toenam.

Om ten volle doelmatig te zijn, moeten de snelverkeerslijnen beslist in alle richtingen worden doorgetrokken, zodat zij op de autowegen en invalswegen aansluiten.

Tegenover het verheugend succes van de eerste verwezenlijkingen, mede dank zij de hoge technische waarde en de inzet van onze besturen, ingenieurs en aannemers, staat echter, helaas, de ontoereikendheid van de financiële middelen om de werken binnen redelijke tijd te voltooien.

Het bedrag van de kredieten werd de laatste begrotingsjaren weliswaar opgevoerd, en wel van 2.263 miljoen in 1970 tot 3.166 miljoen in 1971 en tot 3.500 miljoen in 1972. Voor 1972 komt hierbij nog een bedrag van 220 miljoen uitgetrokken in het kader van het conjunctuurgedeelte ter bevordering van de economische heropleving.

Cet élément pose un problème en ce qui concerne le renouvellement du matériel. L'alimentation du Fonds de Renouvellement prévue par les statuts est totalement insuffisante et il faudra absolument élaborer une nouvelle formule prévoyant une dotation permettant, au moins, de couvrir les charges d'emprunts contractés pour financer les investissements importants, d'une part, et de supporter les dépenses de renouvellement courant, d'autre part.

On ne soulignera jamais assez que les transports publics doivent être rendus plus attrayants par une augmentation de la vitesse, de la fréquence et du confort. Une partie, tout au moins, de la clientèle qui avait abandonné ce mode de transport au profit des transports individuels, pourra ainsi être récupérée.

Cette politique permettra, en premier lieu, d'améliorer les recettes des sociétés, grâce à une utilisation accrue des moyens mis en œuvre et à une tarification correspondant mieux à l'amélioration du trafic; en outre, un début de solution sera ainsi donné au problème de la circulation dans les agglomérations.

C'est pour toutes ces raisons que l'accent doit être mis sur la nécessité de promouvoir les transports publics, face à un accroissement incessant et chaotique de la circulation routière. Les efforts entrepris ces dernières années doivent être poursuivis en accordant la priorité aux transports publics, non seulement pour des motifs essentiellement socio-économiques mais aussi pour assurer la viabilité des entreprises de transport public, moyennant — bien entendu — l'intervention financière de l'Etat, mais alors il faudra axer cette action de manière efficace et suffisante sur la notion de service public.

Le seul remède valable à appliquer dans le secteur des transports publics consisterait évidemment à séparer totalement les transports en commun des transports privés, la solution optimum étant la construction d'un réseau métropolitain qui permette un transport à grand débit et à grande fréquence, présentant des qualités de régularité, de rapidité et de confort.

Cela s'est vérifié dans le cas de Bruxelles, où l'axe est-ouest du pré-métro a été inauguré le 17 décembre 1969 et où le nombre de voyageurs sur cet axe a augmenté de plus de 37 p.c.

Pour avoir leur pleine efficacité, il est indispensable que les axes de transport rapide soient prolongés dans toutes les directions jusqu'aux débouchés des autoroutes et voies express venant de la périphérie.

S'il y a lieu de se réjouir du succès des premières réalisations, dues notamment à la haute technicité et au savoir-faire de nos administrations, de nos ingénieurs et de nos entrepreneurs, il faut regretter que les moyens financiers restent insuffisants pour les achever dans des délais raisonnables.

Certes, le montant des crédits a augmenté au cours des derniers exercices: il est passé de 2.263 millions en 1970 à 3.166 millions en 1971 et 3.500 millions en 1972. Pour 1972, il faut y ajouter une somme de 220 millions, prévue dans le cadre de la tranche conjoncturelle destinée à favoriser la relance économique.

Bovendien werden Brussel, Antwerpen en Luik gemachtigd elk een lening van 2 miljard aan te gaan tot voorfinanciering van bepaalde werken, te spreiden over een periode van 4 jaar.

Wil men echter beslist dat onze grote steden tegen 1990 — uiterste termijn — over snelverkeersstadsnetten beschikken, dan zou de begrotingsdotatie moeten worden verdubbeld.

Voor het begrotingsjaar 1972 zal het krediet van 3 miljard 500 miljoen worden verdeeld als volgt: $\pm$ 1.500 miljoen voor Brussel, die zullen worden aangewend voor de nieuwe werken op de Oost-Westlijn: verbinding Tervurensepoort-Montgomerysquare en oprichting van een werkplaats-loods voor het rollend materieel van de nieuwe metro, met een garage voor 200 autobussen.

In Brussel wordt gestreefd naar de exploitatie tegen einde 1975, van 9 km baanvak als echte metroverbinding tussen de residentiële wijken ten Oosten van de agglomeratie en het stadscentrum en van de tunnels tussen Noord- en Zuidstation als premetroverbinding, dus als ondergrondse tram.

Voor Antwerpen: een krediet van $\pm$ 700 miljoen voor de aanbesteding van de tunnel Meir station-Groenplaats en van de tunnel met toegang op de De Keyserlei.

Te Luik: een krediet van 600 miljoen moet het mogelijk maken de bouw aan te vatten van een station in de Saint-Georgeswijk en te voorzien in de financiering van het studiewerk en, gedeeltelijk ook, van de onteigeningen op de Place Saint-Lambert.

Door de toekenning van een krediet van 300 miljoen kunnen in Gent de studies en de werken voor de Noord-Zuidlijn aangevat worden.

In Charleroi, ten slotte, zal kunnen begonnen worden met het graven van de verschillende tunnels onder de Place de Charleroi-Nord.

Wegtransportproblemen.

Ook de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen ondervond de concurrentie van het privé-vervoer en de laatste jaren zijn de exploitatieuitkomsten teruggelopen.

Voor 1972 mag een tekort van 1.135 miljoen verwacht worden.

Wegens de vermindering van de inkomsten van de N.M.V.B. heb ik maatregelen ter studie gelegd om die Maatschappij in de mogelijkheid te stellen bij openbare kredietinstellingen leningen aan te gaan onder Staatswaarborg.

Dit noopt tot wijziging van de statuten, door tussenkomst van de wetgever. Eveneens werd voorzien dat de Staat in de leninglasten zou kunnen bijdragen, zoals trouwens reeds gebeurt voor de stadsvervoermaatschappijen.

De andere problemen van het personenvervoer over de weg zal ik beknopter behandelen.

Wat de bijzondere autobusdiensten betreft, zullen mijn diensten trachten de toestand te saneren om de ongebrei-

En outre, les villes de Bruxelles, Liège et Anvers ont été autorisées à contracter chacune un emprunt de 2 milliards pour assurer le préfinancement de certains ouvrages, répartis sur une période de 4 années.

Cependant, si on veut réellement que nos grandes villes disposent de réseaux de transport urbain rapide pour 1990 ce qui paraît être une date limite à ne pas dépasser, il faudrait doubler la dotation budgétaire.

Pour l'exercice budgétaire 1972, le crédit de 3 milliards 500 millions sera réparti comme suit: $\pm$ 1.500 millions pour Bruxelles, qui seront utilisés pour les nouveaux chantiers sur l'axe est-ouest, l'un reliant la Porte de Tervueren au Square Montgomery, l'autre pour la construction d'un atelier-dépôt pour le matériel roulant du futur métro, dépôt combiné avec un garage pour 200 autobus.

L'objectif poursuivi à Bruxelles est de mettre en exploitation métro, fin 1975, 9 km de lignes reliant les quartiers résidentiels de l'est de l'agglomération au centre de la ville, et en exploitation prémetro, c'est-à-dire en tram souterrain les tunnels reliant les gares du Nord et du Midi.

Pour Anvers, un crédit de $\pm$ 700 millions permettra une adjudication du tunnel station Meir-Groenplaats et du tunnel avec rampe d'accès à la De Keyserlei.

À Liège, un crédit de l'ordre de 600 millions permettra d'entamer la construction d'une gare au quartier Saint-Georges ainsi que de financer les études et une partie des expropriations de la Place Saint-Lambert.

À Gand, les études et les travaux de l'axe nord-sud pourront débuter, grâce à l'octroi d'un crédit de 300 millions.

Enfin, Charleroi pourra entamer la réalisation d'un ensemble de tunnels sous la Place de Charleroi-Nord.

Problèmes des transports par route.

La Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux a subi elle aussi, la concurrence des transports individuels et ses résultats d'exploitation se sont dégradés au cours des dernières années.

Pour 1972, on doit s'attendre à un déficit de l'ordre de 1.135 millions.

Devant la diminution des recettes de la S.N.C.V., j'ai été amené à faire étudier des mesures permettant à cette société de contracter des emprunts auprès d'organismes publics de crédit, avec la garantie de l'Etat.

Cela nécessitera une modification des statuts par voie légale. Il a également été prévu que l'Etat pourrait intervenir dans les charges d'emprunts, comme c'est d'ailleurs déjà le cas pour les sociétés de transports urbains.

J'évoquerai plus rapidement les autres problèmes des transports de personnes par route.

En ce qui concerne les services spéciaux d'autobus, mes services s'efforcent d'assainir la situation afin d'éviter la con-

delde concurrentie onder de vervoerders te voorkomen; er ligt overigens een tariefstelsel ter studie om het braderen van de prijzen tegen te gaan.

Voor de sector taxi's, werd de door de wet ingestelde commissie in januari van dit jaar geïnstalleerd om de studie te hernemen van de verschillende problemen voor verdere rationalisatie en coördinatie.

Natuurlijk dient er rekening te worden gehouden met de verschillende nieuwe wetbepalingen betreffende de aan de agglomeraties en federaties van gemeenten toegekende bevoegdheden.

Thans stap ik over naar het goederenvervoer over de weg, waarvan de reglementering eveneens moet herzien worden ingevolge de evolutie tijdens de jongste jaren.

Het is gebleken dat de bestaande wetgeving geleid heeft tot een aanzienlijke vermeerdering van de totale tonnenmaat op de markt, met al de nadelige gevolgen van dien.

De wet wordt op dit ogenblik herzien en, in het huidige stadium, kan gezegd worden dat in het ontwerp bijzonderlijk de aandacht besteed wordt aan het regulariseren van de capaciteit.

Het rendabiliteitsprincipe krijgt de volle aandacht en er wordt onder meer voorzien in strengere vestigingsvoorwaarden.

Het is een werk van lange duur, dat natuurlijk ter goedkeuring aan het Parlement zal worden voorgelegd.

Om het gedeelte goederenvervoer over de weg te besluiten, kan ik nog wijzen op de met bijna alle Europese landen gesloten bilaterale akkoorden, welke ik ruim genoeg acht om de expansie van het internationaal vervoer over de weg niet af te remmen.

Thans wens ik het probleem van de wegveiligheid aan te snijden.

Ik kreeg reeds de gelegenheid het Parlement mijn zienswijze mee te delen over de algemene snelheidsbeperking tot 90 km. per uur. Het lijkt mij, ik herhaal het, voorbarig nu reeds definitieve besluiten te trekken aangaande de gevolgen van die maatregel. Ik ben ervan overtuigd dat de maatregel ten minste gedurende één jaar moet worden toegepast om te kunnen oordelen of hij al dan niet weldadige gevolgen gehad heeft.

Ik heb derhalve mijn diensten opdracht gegeven, na verloop van één jaar, samen met de politie en de rijkswacht een statistisch onderzoek te doen op basis van :

1. de keuze van een aantal karakteristieke wegen onderworpen aan de snelheidsbeperking van 90 km. per uur;
2. een vergelijking tussen het totaal aantal ongevallen met lichamelijke letsels, dat zich op die proefwegen heeft voorgedaan van 1 juli 1971 tot 1 juli 1972 en het aantal soortgelijke ongevallen vastgesteld op diezelfde wegen tijdens de twee jaren die de invoering van de snelheidsbeperkende maatregel voorafgingen.

currence effrénée entre les transporteurs; par ailleurs, un système tarifaire est actuellement à l'étude en vue d'éviter des bradages de prix.

Pour le secteur des taxis, le Comité prévu par la loi a été installé en janvier de cette année afin de reprendre l'étude des différents problèmes concernant la rationalisation et la coordination à poursuivre dans ce secteur.

Bien sûr, il faudra tenir compte des nouvelles dispositions légales relatives aux pouvoirs dévolus aux agglomérations et fédérations de communes.

J'en viens maintenant aux transports de marchandises par route, domaine où il y a également lieu de revoir les dispositions réglementaires en raison de l'évolution qui s'est produite au cours des dernières années.

Il est apparu que la législation existante a provoqué une augmentation considérable du tonnage global sur le marché, avec toutes les conséquences néfastes qui en découlent.

Une refonte de la loi est actuellement à l'examen, et au stade actuel, on peut dire que le projet accorde une attention toute particulière au problème de la régularisation de la capacité.

Le principe de la rentabilité fait l'objet de toute la sollicitude qu'il mérite et, notamment, des conditions plus strictes d'accès à la profession sont prévues.

C'est là un travail de longue haleine, qui sera, bien entendu, soumis à l'approbation du Parlement.

Pour en terminer avec les transports de marchandises par route, je rappellerai les accords bilatéraux conclus avec presque tous les pays européens, accords que j'estime assez larges pour qu'ils ne freinent pas l'expansion du transport routier international.

J'aborderai maintenant le problème de la sécurité routière.

J'ai déjà eu l'occasion de faire connaître au Parlement mon opinion sur la limitation générale de la vitesse à 90 km/heure. Je répète qu'il paraît prématuré de vouloir tirer d'ores et déjà des conclusions définitives quant aux effets de cette mesure. Je suis convaincu de la nécessité de l'appliquer pendant une année au moins pour que l'on puisse juger si, oui ou non, elle a eu des effets bénéfiques.

Dans cette optique, j'ai chargé mes services de faire, en collaboration avec la police et la gendarmerie, à l'issue d'une période d'un an, une étude statistique basée sur :

1. le choix d'un échantillon de routes significatives soumises à la limitation de 90 km/heure;
2. la comparaison du nombre total des accidents avec dommages corporels survenus sur ces routes-test, du 1^{er} juillet 1971 au 1^{er} juillet 1972, avec le nombre des accidents similaires constatés sur ces mêmes routes pendant les deux années précédant la mesure de limitation de vitesse.

Een vergelijkende studie, beperkt tot een bepaald aantal wegen met snelheidsbeperking tot 90 km per uur, lijkt mij objectievere gegevens te verschaffen dan indien zij het gehele net zou bestrijken, op voorwaarde echter dat de proefwegen gekozen worden rekening gehouden met de stabiliteit van de verkeerskarakteristieken en van de nevenkenmerken gedurende de proefperiode.

Tijdens die periode heeft het net van autowegen en dat van de wegen met 4 rijbanen inderdaad belangrijke wijzigingen ondergaan. Daardoor ontstond een duidelijke verschuiving van het verkeer tussen die netten en een groot gedeelte van het gewone wegennet.

De conclusies van het statistisch onderzoek van mijn Departement zullen worden vergeleken met die van Frankrijk, Duitsland en Zwitserland.

Verder dient ook bijzonderlijk aandacht te worden besteed aan het probleem van dronkenschap aan het stuur. De jongste jaren werden verscheidene preventieve campagnes aan dit thema gewijd. De gedane inspanningen maakten het echter niet mogelijk die gesel afdoende te bestrijden. Dient er te worden aan herinnerd dat ruim de helft van de vervalvenverklaringen van het recht tot sturen worden uitgesproken wegens dronkenschap of alcoholintoxicatie ?

Een interministeriële werkgroep werd door mij belast met de studie van een wetsontwerp tot wijziging van het strafbare alcoholgehalte in het bloed. Terzelfdertijd zal de administratieve procedure voor het afnemen van de ademproef moeten vereenvoudigd worden.

Mijn Departement voorziet eveneens in een wetsontwerp dat ertoe strekt het Parlement zijn goedkeuring te doen hechten aan de Verdragen van Wenen betreffende wegverkeer en signalisatie en aan de Europese Overeenkomsten van Genève, welke die twee verdragen aanvullen.

Tevens zal het verkeersreglement volledig aangepast worden aan die internationale voorschriften. Van die gelegenheid zal gebruik gemaakt worden om het verkeersreglement aan een grondige herziening te onderwerpen, ten einde het te vereenvoudigen, zodat het voor de weggebruikers bevattelijker wordt. Het nieuwe verkeersreglement zal nog slechts twee delen omvatten : de verkeersregels en de verkeerssignalisatie. De technische bepalingen zullen afzonderlijke reglementen vormen.

Wat de verkeersopvoeding van het grote publiek betreft, zullen de inspanningen van de voorgaande jaren nog dit jaar worden voortgezet.

De verkeersopvoeding van de kinderen verdient ook onze aandacht. Bij de wet van 7 juli 1971 werd het onderricht in de verkeersveiligheid verplicht ingevoerd voor het lager onderwijs. Wat de schooltelevisie betreft, acht ik het wenselijk dat de uitzendingen gewijd aan de verkeersregels de basis en de aanvulling vormen van het onderricht in de scholen.

In verband met het nijpende probleem van de verkeersveiligheid sluit ik mij aan bij de volgende besluiten van een studie gewijd aan de hoofdoorzaken van de ongevallen :

Une étude comparative qui porte uniquement sur un certain nombre de routes où la vitesse est limitée à 90 km/heure, me paraît devoir fournir des données plus objectives que si elle concernait l'ensemble du réseau, à condition toutefois que les routes-test soient choisies en fonction de la stabilité des caractéristiques du trafic et de son contexte pendant la période expérimentale.

En effet, des modifications très importantes ont été apportées pendant cette période au réseau autoroutier et au réseau des routes à 4 bandes de circulation. Elles ont occasionné des variations sensibles dans la répartition du trafic entre ces réseaux et une grande partie du réseau routier ordinaire.

Les conclusions de l'étude statistique de mon Département seront comparées à celles de la France, de l'Allemagne et de la Suisse.

D'autre part, le problème de l'ivresse au volant mérite lui aussi une attention toute particulière. Plusieurs campagnes préventives ont été consacrées à ce thème au cours des dernières années. Toutefois, les efforts consentis n'ont pas permis de combattre ce fléau avec toute l'efficacité souhaitée. Faut-il rappeler que plus de la moitié des déchéances du droit de conduire sont prononcées pour ivresse ou intoxication alcoolique ?

J'ai chargé un groupe de travail interministériel de l'étude d'un projet de loi modifiant le taux punissable d'alcoolémie. Par la même occasion, il faudra simplifier la procédure administrative en cas d'utilisation de l'alcootest.

Mon Département s'occupe également d'un projet de loi tendant à l'approbation par le Parlement des Conventions de Vienne en matière de circulation et de signalisation routière ainsi que des Accords européens de Genève qui complètent ces deux Conventions.

En même temps, le Code de la Route sera aligné complètement sur ces dispositions internationales. A cette occasion, une refonte complète du Code permettra une simplification de nature à le rendre plus accessible à l'ensemble des usagers. Le nouveau Code ne comprendra plus que deux parties, c'est-à-dire les règles de la circulation et la signalisation routière. Les dispositions techniques feront l'objet de règlements distincts.

Dans le domaine de l'éducation des usagers, l'effort entrepris au cours des années antérieures sera encore poursuivi cette année même.

Le problème de l'éducation routière des enfants doit aussi retenir notre attention. Par la loi du 7 juillet 1971, l'enseignement des règles de la sécurité routière a été rendu obligatoire dans les établissements primaires. Je suis d'avis que, dans le domaine de la télévision scolaire, il serait souhaitable que les émissions consacrées aux règles de la circulation permettent de fournir une base et un complément à l'enseignement organisé dans les écoles.

Pour ce problème crucial de la sécurité routière, je fais miennes les conclusions suivantes qui ont été formulées à la suite d'une étude des causes principales d'accidents :

1. Een beleid inzake wegveiligheid moet steunen op algemene studies en gecoördineerde acties. Het is een blijvende opdracht die deel moet uitmaken van een geheel van maatregelen, zowel op technisch als op wetgevend en educatief gebied.

2. De campagne ter voorkoming en beteugeling van ongevallen dienen niet noodzakelijk te worden afgestemd op de « oorzaken » van ongevallen, maar wel op de heilzame gevolgen die men er op het stuk van de veiligheid mag van verwachten.

3. Geen enkele preventieve maatregel voor een grotere veiligheid rendeert, zo hij niet gepaard gaat met een voldoende versterking van de controle- en repressie maatregelen.

4. De reglementsbepalingen worden slechts nageleefd indien de gebruikers aanvaarden zich aan de nodige rijtucht te onderwerpen. Er is nog een zeer grote behoefte aan voorlichting en opvoeding, zowel wat de voetgangers als wat de autobestuurders betreft.

5. De factoren eigen aan de wegen en aan de voertuigen buiten beschouwing gelaten, zijn de deskundigen het eenparig eens, dat een niet aan de weg- of verkeersomstandigheden aangepaste snelheid de voornaamste menselijke oorzaak van ongevallen is.

Luchtvaart — Regie der luchtwegen.

Tot dusver heeft de Regie haar inspanningen speciaal gericht op de ontwikkeling van één enkele grote internationale luchthaven, concentratiepunt van de intercontinentale en Europese verbindingen.

Daarentegen is het onontbeerlijk gebleken te beschikken over een infrastructuur die beantwoordt aan de behoeften van de economische gewesten inzake luchtvaart.

Om aan de huidige toestand, die gekenmerkt is door verwarring, versnippering van de inspanningen en een gebrek aan coördinatie te verhelpen, werd een Nationale Commissie voor de luchthaveninfrastructuur opgericht.

Deze Commissie zal ermede belast worden een richtplan inzake 's lands luchtvaartinfrastructuur en -uitrusting uit te werken, alsmede een actieprogramma dat aangepast is aan de noodwendigheden voortvloeiend uit de ontwikkeling van het burgerlijk vliegwezen in al zijn facetten.

De aan dit orgaan toegewezen taak zal een ruime weer slag hebben op economisch en stedenbouwkundig vlak; zij zal de medewerking vergen van alle bij het probleem betrokken overheden.

Zo werd benevens het Ministerie van Verkeerswezen een beroep gedaan op de medewerking van de Ministeries van Economische Zaken, Openbare Werken, Landsverdediging, Streekeconomie (Vlaamse en Waalse) en van beide Economische Raden.

De organisatie van de werkzaamheden voorziet het bestaan van twee subcommissies : de ene voor het noorden, de andere

1. Une politique de sécurité routière doit reposer sur des études globales et sur des actions coordonnées. C'est une tâche permanente, qui doit faire l'objet d'un ensemble de mesures, tant dans le domaine technique que sur les plans législatif et éducatif.

2. Les campagnes de prévention et de répression ne doivent pas nécessairement être déterminées en fonction des « causes » d'accidents, mais bien de l'effet positif qu'on peut en attendre quant à la sécurité.

3. Aucune mesure de prévention en faveur d'une plus grande sécurité n'est rentable si elle n'est assortie d'un renforcement substantiel des moyens de contrôle et de répression.

4. Le respect des dispositions réglementaires n'est acquis que si les usagers acceptent de se plier à une discipline de conduite. Un effort notable d'information et d'éducation reste à faire, tant en ce qui concerne les piétons que les automobilistes.

5. A l'exclusion des facteurs routes et véhicules en matière d'accidents, l'unanimité des experts s'est faite pour déclarer que la vitesse inadaptée aux conditions de la route ou de la circulation est la principale cause humaine des accidents.

Aéronautique — Régie des voies aériennes.

Jusqu'à présent, la Régie a concentré ses efforts sur le développement d'un seul grand aéroport international, point de concentration des liaisons intercontinentales et européennes.

Par contre, il s'est avéré indispensable de disposer d'une infrastructure répondant aux besoins des régions économiques en matière aéronautique.

Pour porter remède à la situation actuelle marquée par la confusion, la dispersion des efforts et un manque de coordination, il a créé une Commission nationale de l'infrastructure aéronautique.

Cette Commission sera chargée d'établir un plan directeur de l'infrastructure et de l'équipement aéronautiques du pays, ainsi qu'un programme d'action adapté aux nécessités découlant du développement de l'aviation civile sous tous ses aspects.

La tâche confiée à cet organe aura de nombreuses implications sur les plans économique et urbanistique; elle nécessitera le concours de toutes les autorités intéressées au problème.

C'est ainsi qu'en plus du Ministère des Communications, il a été fait appel à la collaboration des Ministères des Affaires économiques, des Travaux publics, de la Défense nationale, de l'Economie régionale (wallonne et flamande) et des deux Conseils économiques.

L'organisation des travaux prévoit l'existence de deux sous-commissions : l'une pour le nord, l'autre pour le sud du

voor het zuiden van het land, waarbij de belanghebbende economische sectoren en de gebruikers zullen betrokken worden.

De Commissie zal instaan voor het onderzoek en de studie van :

1° de plaatsbepaling en de eigenschappen van de luchtvaartuistrusting op nationaal vlak;

2° de keuze van eventueel nieuwe vestigingsplaatsen in functie van de behoeften van één of meerdere steden en van hun hinterland;

3° de problemen inzake leefmilieu die verband houden met de aanwezigheid van luchthavens;

4° de maatregelen ter bescherming van de vestigingsplaatsen door toepassing van luchtvaart- en stedenbouwkundige dienstbaarheden;

5° de wegverbindingen met de vliegvelden;

6° de voorwaarden tegen dewelke het commercieel beheer van de luchthavens zou kunnen toevertrouwd worden aan een instelling die de regionale en luchthavenbelangen vertegenwoordigt.

De uitwerking van een dergelijk plan is verantwoord omwille van de stijgende ontwikkeling van het luchtvervoer die ertoe noopt, voor een termijn van 20 jaar, de toegangscapaciteit te voorzien van de secundaire Staatsluchthavens die open staan voor het geregeld burgerluchtvaartverkeer en voor het zaken-, toerisme- en sportluchtwezen.

Zo de infrastructuur van onze nationale luchthavens thans praktisch volledig in orde is, kan hetzelfde niet beweerd worden van de terminusgebouwen, zowel wat het reizigersverkeer als het goederenvervoer betreft.

De evolutie van het verkeervolume komt neer op een bestendige toename met zowat 12 ptc. van het reizigersverkeer, en 20 ptc. van het goederenvervoer. In feite verdubbelt het volume van het reizigersverkeer om de vijf jaar.

Daar het huidige stationsgebouw van Brussel Nationaal gebouwd werd om maximum 1.500 passagiers per uur te kanaliseren, zowel bij vertrek als bij aankomst, zal voor 1975-1976 rekening moeten gehouden worden met een toename van het reizigersaantal die 2 miljoen kan bereiken of 5 miljoen in totaal, wat zowat 2.500 passagiers per uur op de spitsuren betekent, in beide richtingen.

Het gevolg daarvan is dat belangrijke werken dienden begonnen waarvan de kosten op 2.415 miljoen geraamd worden.

Ik zal niet verder uitweiden over de gewestelijke luchthavens want anders zou ik vooruitlopen op de conclusies die moeten voorgelegd worden door de door mij opgerichte Nationale Commissie.

pays, auxquelles seront associés les secteurs économiques concernés et les utilisateurs.

La Commission nationale sera chargée d'examiner et d'étudier :

1° la localisation et les caractéristiques de l'équipement aéronautique au niveau national;

2° le choix de nouveaux sites éventuels en fonction des besoins d'une ou de plusieurs villes et de leur arrière-pays;

3° les problèmes de l'environnement découlant de la présence des aérodromes;

4° les mesures de protection des sites par l'application des servitudes aéronautiques et urbanistiques;

5° les liaisons routières avec les aérodromes;

6° les conditions dans lesquelles la gestion commerciale des aéroports pourrait être confiée à un organisme représentatif des intérêts régionaux et aéroportuaires.

L'élaboration d'un tel plan se justifie par le taux d'accroissement du transport aérien, qui impose de prévoir, pour un terme de 20 ans, la capacité d'accueil des aéroports secondaires d'Etat ouverts au trafic civil régulier et à l'aviation d'affaires, de tourisme et sportive.

Si l'infrastructure de notre aéroport national est pour ainsi dire actuellement au point, l'on ne peut en dire autant des bâtiments terminaux, tant en ce qui concerne les passagers que le fret.

L'évolution du trafic se traduit par une augmentation continue de l'ordre de 12 p.c. pour les passagers, de 20 p.c. pour le fret. En pratique, le trafic des passagers double tous les cinq ans.

L'aérogare actuelle de Bruxelles-National ayant été construite pour canaliser un maximum de 1.500 passagers à l'heure, tant au départ qu'à l'arrivée, il faudra tenir compte pour 1975-1976 d'un accroissement pouvant ainsi atteindre 2 millions de passagers ou 5 millions au total, soit 2.500 passagers par heure aux heures de pointe dans les deux sens.

Il s'ensuit que des travaux d'envergure, dont le coût est estimé à 2.415 millions, ont dû être entamés.

Je n'en dirai pas plus des aéroports régionaux, car ce serait anticiper sur les conclusions que devra déposer la Commission nationale que j'ai instituée.

SABENA.

In 1971 heeft de SABENA een verlies van 942 miljoen geboekt. In 1970 bedroeg het verlies 602 miljoen. Voor 1972 raamt men het exploitatiedeficit van de nationale maatschappij op 906 miljoen.

Nochtans werden reeds van in 1970 verbeteringsmaatregelen vastgesteld en deze werden systematisch toegepast in 1971. In 't kort gezegd hadden deze maatregelen betrekking op de verbetering van de bezettingscoëfficiënt van de regelmatige diensten. Deze doelstelling werd nagestreefd niettegenstaande een stabilisatie van de productie.

Dit beleid heeft vruchten afgeworpen, namelijk en vooral op het inter-Europese net, vermits de bezettingscoëfficiënt van 49,2 % in 1970, steeg tot 52,3 % in 1971. Op de intercontinentale diensten bedroeg de bezettingscoëfficiënt 44,9 % in 1971, hetgeen een achteruitgang ten opzichte van 1970 betekent; maar die achteruitgang is verklaarbaar door het in dienst stellen van de Boeing 747 op de Noord-Atlantische route.

Het verkoopsnet, van zijn kant, werd gerationaliseerd. 21 bureaus werden gesloten, wat overeenkomt met een uitgavenvermindering van 30 miljoen. In 1971 werden een stel maatregelen getroffen, met als gevolg een uitgavenvermindering van zowat 175 miljoen, slaande op de effectieven van de SABENA in haar buitenlandse landingsplaatsen, alsook op de publiciteit. Hieraan moet nog een uitgavenvermindering toegevoegd worden met betrekking tot de diensten aan boord der vliegtuigen, hetgeen een besparing van 20 miljoen heeft toegelaten. Over dit laatste punt werd kritiek uitgeoefend, namelijk omdat de SABENA op haar Europese vluchten, geen krantendienst meer verzekerde, terwijl de opgediende maaltijden soberder werden. Er dient erkend dat praktisch alle Europese maatschappijen dit initiatief van de SABENA nagevolgd hebben, aangezien zij gelijkaardige standaarddiensten invoerden.

Vervolgens werd het net van de SABENA ingericht in functie van een beleid dat er enerzijds op gericht was de kortafstand-productie te verminderen en anderzijds de langeafstand-diensten uit te breiden. Zo werden, sedert 1 april 1971, de lijnen op Düsseldorf, Salzburg, Napels en Tanger afgeschaft, en de productie voor Keulen verminderd.

De diensten met bestemming Bucarest, Praag en Belgrado werden eveneens afgeschaft en de bediening van Warschau werd van twee op één frequentie per week teruggebracht. Deze maatregelen verminderen het tekort van het Europese net met ongeveer 120 miljoen per jaar.

Wat betreft de verkoopprijzen, weet iedereen dat deze vastgesteld zijn door de I.A.T.A. (International Air Transport Association) en dat de SABENA op dit gebied helemaal geen eigen baas is. Onder druk van de concurrentie van de niet-I.A.T.A. vervoerders, en deze keer ook onder druk van de Amerikaanse I.A.T.A.-Maatschappijen, werden de prijzen naar beneden georiënteerd, namelijk en vooral voor de toeristische tarieven, het is te zeggen deze die door het grootste gedeelte van de SABENA cliënteel gebruikt worden. Ten slotte, stond de verbetering van de Sabena-resultaten vooral

SABENA.

La SABENA a enregistré une perte de 942 millions en 1971. En 1970, la perte avait été de 602 millions. En 1972, on estime que la compagnie nationale aura un déficit d'exploitation de 906 millions.

Et pourtant, des mesures de redressement avaient été arrêtées dès 1970 et systématiquement appliquées en 1971. En résumé, ces mesures portaient sur l'amélioration du coefficient d'occupation des services réguliers, cet objectif étant poursuivi malgré une stabilisation de la production.

Cette politique a porté ses fruits, notamment et principalement sur le réseau intra-européen, puisque le coefficient d'occupation est passé de 49,2 % en 1970, à 52,3 % en 1971. Pour les services intercontinentaux, le coefficient d'occupation en 1971 a été de 44,9 %, ce qui constitue une régression par rapport à 1970, mais ce recul s'explique par la mise en ligne sur l'Atlantique Nord des Boeings 747.

De son côté, le réseau de vente a été rationalisé. 21 bureaux ont été fermés, ce qui équivaut à une réduction de dépenses de l'ordre de 30 millions. Un ensemble de mesures ont été arrêtées en 1971, qui se soldent par une réduction de dépenses de quelque 175 millions portant sur les effectifs de la SABENA dans ses escales à l'étranger, ainsi que sur la publicité. A cela il faut ajouter une réduction des dépenses des services à bord des avions, ce qui a permis une économie de l'ordre de 20 millions. Sur ce dernier point, des critiques ont été émises, notamment parce que la SABENA, sur les vols européens, n'assurait plus le service des journaux, en même temps que les repas servis étaient plus frugaux. Il faut reconnaître que cette initiative de la SABENA a été suivie par presque toutes les compagnies européennes, lesquelles ont adopté des standards de service identiques.

Ensuite, le réseau de la SABENA a été aménagé en fonction d'une politique visant à réduire la production court-courrier, d'une part, et à développer les services long-courrier, d'autre part. Ainsi, depuis le 1^{er} avril 1971, les lignes sur Düsseldorf, Salzbourg, Naples et Tanger ont été supprimées, tandis que la production sur Cologne était réduite.

Les services à destination de Bucarest, Prague et Belgrade ont, eux aussi, été supprimés et la desserte de Varsovie a été ramenée de deux à une fréquence par semaine. Ces mesures se traduisent par une réduction du déficit du réseau Europe de 120 millions par an.

Quant aux prix de vente, chacun sait qu'ils sont fixés par l'I.A.T.A. (International Air Transport Association) et que la SABENA n'est donc pas, loin s'en faut, maître du jeu. Sous la pression de la concurrence des transporteurs non I.A.T.A., et aussi, cette fois, sous la pression des compagnies américaines I.A.T.A., les prix ont été orientés à la baisse, notamment et surtout pour les tarifs touristiques, c'est-à-dire ceux utilisés par la majorité de la clientèle SABENA. Enfin, l'amélioration des résultats de la SABENA était notamment fonction d'une production accrue pour les services long-

in verband met een toegenomen productie op de langeafstand-diensten. Zekere resultaten werden bereikt in 1971, o.m. met de opening van een wekelijkse dienst met bestemming Buenos-Aires en Santiago de Chili. Er werd nochtans nog steeds niets ten voordele van de SABENA verkregen in Brazilië (Rio de Janeiro), en evenmin in Chicago, en wat dit laatste punt aangaat, is het niet alleen de SABENA maar ook België zelf die het voorwerp van een werkelijke discriminatie uitmaken.

De nadruk dient nog gelegd op de inspanning die de SABENA, in samenwerking met SOBELAIR geleverd heeft, om het charterverkeer met België als vertrekpunt, uit te breiden.

Dit is, kort samengevat, het essentiële van de getroffen maatregelen, waaraan nog een personeelsvermindering van 1 % moet toegevoegd worden. Ondanks dit alles, moet men wel tot de vaststelling komen dat de algemene crisis in het luchtvervoer, die een klassieke crisis is van over-productie en van niet-organisatie van de concurrentie, belet heeft dat de voorziene en toegepaste maatregelen de verhoopte uitwerking gaven. De crisis bij de SABENA hoort dus thuis in het algemeen kader van een crisis in het luchtvervoer, op het ogenblik zelf dat de exploitatiekosten in nooit geziene proporties stijgen, voornamelijk de uitgaven voor lonen en wedden.

Men wordt aldus gebracht tot een nogal pessimistisch vooruitzicht wat de te verwachten resultaten voor 1972 betreft. Men raamt inderdaad dat het verlies rond de 906 miljoen zal liggen, dit met een vooruitgang van 10,5 % voor de vervoerde tonkilometer ten opzichte van 1971, terwijl de ladingscoëfficiënt van 54,4 % in 1971 steeg tot 56,2 % in 1972. Men voorziet dat de uitgaven met 7 % zullen stijgen, het is te zeggen een coëfficiënt gelijk aan de vooruitzichten voor de toename der ontvangsten. Dit kan enerzijds verklaard worden door de achterstand in de aanpassing der tarieven die gevolgd is na de devaluatie van de dollar en anderzijds door de tarievenverminderingen waartoe de I.A.T.A. besloten heeft.

Geconfronteerd met deze situatie, is het onontbeerlijk over te gaan tot een fundamentele herstructurering van de onderneming. Naast de inspanningen die de SABENA de twee laatste jaren geleverd heeft, moeten én het maatschappelijk kapitaal én het net, herzien worden, alsook, onder nog te bepalen voorwaarden, het werkgelegenheidsniveau, verenigbaar met de vereisten van een economisch beheer.

Daarenboven moet de SABENA zich aansluiten bij het Belgisch streven voor inplanting in het buitenland. Dit beduidt dat de SABENA-bureaus, buiten hun verkoopfunctie, toeristische, kulturele en economische verbreeders van de Belgische belangen moeten zijn.

Op het gebied van de productie op aanvraag (charter), moet de activiteit van de SABENA, hoofdzakelijk langs haar filiaal SOBELAIR om, aanzienlijk opgedreven worden. Het is inderdaad alleen dit exploitatietype dat in economische omstandigheden, zeer lage prijzen kan bieden aan de gebruiker.

De Minister heeft de SABENA gevraagd een instrument te zijn, niet alleen in het bereik van de hoge inkomens, maar van een veel groter aantal Belgen.

courrier. Certains résultats ont été acquis en 1971, notamment par l'ouverture d'un service hebdomadaire à destination de Buenos Aires et de Santiago du Chili. Rien cependant n'a encore été obtenu en faveur de la SABENA au Brésil (Rio de Janeiro), pas plus qu'à Chicago, et sur ce dernier point, ce n'est pas seulement la SABENA, mais la Belgique elle-même qui est l'objet d'une véritable discrimination.

Il faut encore souligner l'effort entrepris par la SABENA en association avec SOBELAIR en vue de développer le trafic d'affrètement au départ de Belgique.

Voilà en résumé l'essentiel des mesures adoptées, auxquelles il faut ajouter une réduction du personnel de 1 %. Malgré tout cela, on doit bien constater que la crise générale du transport aérien, qui est une crise classique de production et de non-organisation de la concurrence, a empêché que les mesures prévues et appliquées produisent les effets escomptés. La crise de la SABENA s'inscrit donc dans le cadre plus large d'une crise du transport aérien, au moment même où les dépenses d'exploitation augmentent dans des proportions jamais atteintes, notamment les dépenses en salaires et en traitements.

On en arrive ainsi à des perspectives assez pessimistes en ce qui concerne les résultats prévisibles pour 1972. L'on estime, en effet, que la perte se situera environ à 906 millions, ceci pour une progression de tonnes/kilomètres transportées de 10,5 % par rapport à 1971, le coefficient de chargement passant de 54,4 % en 1971 à 56,2 % en 1972. On prévoit que les dépenses augmenteront de 7 %, c'est-à-dire d'un coefficient égal à la prévision d'accroissement des recettes, ce qu'expliquent, d'une part, le retard dans l'ajustement des tarifs qui a suivi la dévaluation du dollar et, d'autre part, les réductions tarifaires décidées au niveau de l'I.A.T.A.

Devant cette situation, il est indispensable de procéder à une restructuration fondamentale de l'entreprise. En plus des efforts consentis par la SABENA dans les deux dernières années, il faudra revoir et le capital social et le réseau, et, dans des conditions à définir, le niveau de l'emploi compatible avec la nécessité d'une gestion économique.

En outre, la SABENA doit s'intégrer à l'effort belge d'implantation à l'étranger, ce qui signifie que les bureaux SABENA, outre leur fonction de vente, doivent être des propagandistes touristiques, culturels et économiques des intérêts belges.

Dans le domaine de la production à la demande (affrètement), l'effort de la SABENA, notamment à l'intervention de sa filiale SOBELAIR, devra être considérablement accru. En effet, c'est ce type d'exploitation qui est seul susceptible d'offrir, dans des conditions économiques, des prix très bas au consommateur.

Le Ministre a demandé à la SABENA d'être un instrument, non plus à la portée des revenus élevés, mais d'un bien plus grand nombre de Belges.

De SABENA moet haar charterproductie dus opdrijven met sociale doeleinden en niet alleen naar de klassieke bestemmingen zoals het Middellandse Zeegebied, maar ook naar de verre landen van Afrika, Azië en Amerika. Het algemeen plan van deze herstructurering zal klaar zijn tegen september 1972.

Toerisme.

1. ALGEMEEN OVERZICHT VAN DE TOERISTISCHE BEDRIJFVIGHEID.

Ten opzichte van 1970, kan men in 1971 een verhoging van 5,7 pct. van vreemde toeristen in België vaststellen. De vooruitgang van 1969 tot 1970 bedroeg 4,5 pct.

Van 1970 tot 1971, is de evolutie positief voor al onze grote klanten met uitzondering van Groot-Britannië :

- + 10,7 pct. voor de toeristen uit Nederland,
- + 3,1 pct. voor de toeristen uit U.S.A.,
- + 14,8 pct. voor de toeristen uit Duitsland,
- + 8,1 pct. voor de toeristen uit Frankrijk.

Integendeel, een vermindering van 7,5 pct. voor de toeristen uit Groot-Brittannië.

In de verschillende streken, gedurende dezelfde periode, stelt men een vooruitgang vast van :

- 0,3 pct. aan de kust,
- 6,7 pct. in de Ardennen/Maas,
- 14,5 pct. in de Kempen, en een status-quo in de kunststeden.

Deze uitslagen tonen aan dat inspanningen moeten ondernomen worden ten einde onze gunstige positie te handhaven tussen de andere toeristische concurrerende landen.

Voor het ogenblik wordt gewerkt aan een beter geactiveerd propagandabeleid gericht tot vijf onzer voornaamste klanten (Groot-Brittannië, Frankrijk, Duitsland, Nederland, U.S.A.). Deze klanten vertegenwoordigen 80 pct. van ons globaal verkeerscijfer.

Deze propaganda moet vooral de nadruk leggen op de mogelijkheden die ons land biedt buiten het hoogseizoen.

Tot een bijzondere campagne in dezelfde zin werd besloten voor wat betreft de Amerikaanse markt, in samenwerking met de E.T.C. (Europese Commissie voor Toerisme) die een aantal landen groepeerd die een gemeenschappelijke actie voeren in de U.S.A. Deze actie moet aangevuld worden met een speciale promotie van de verblijven in België, dit in samenwerking met de luchtvaartmaatschappij SABENA.

Er moeten dringend nieuwe initiatieven genomen worden zoals de vereniging met onze partners van de E.E.G. voor de oprichting van een gemeenschappelijk bureau voor toerisme te Tokio.

La SABENA doit donc développer sa production affrètements dans une perspective sociale, non seulement vers des destinations classiques comme les bassins méditerranéens, mais aussi vers les pays lointains d'Afrique, d'Asie et d'Amérique. Le plan d'ensemble de cette restructuration sera au point pour le mois de septembre 1972.

Tourisme.

1. APERÇU GENERAL DE L'ACTIVITE TOURISTIQUE.

Par rapport à 1970, on peut enregistrer en 1971 une augmentation de 5,7 p.c. du tourisme étranger en Belgique. La progression de 1969 à 1970 avait été de 4,5 p.c.

De 1970 à 1971, l'évolution est positive pour tous nos grands clients, à l'exception de la Grande-Bretagne.

- + 10,7 p.c. pour les touristes en provenance des Pays-Bas,
- + 3,1 p.c. pour les touristes en provenance des U.S.A.,
- + 14,8 p.c. pour les touristes en provenance de l'Allemagne,
- + 8,1 p.c. pour les touristes en provenance de la France.

Par contre, on constate une régression de 7,5 p.c. pour les touristes en provenance de Grande-Bretagne.

Dans les différentes régions, pour la même période, on relève une progression de :

- 0,3 p.c. au littoral,
- 6,7 p.c. en Ardenne et région mosane,
- 14,5 p.c. en Campine, et le statu quo dans les villes d'art.

Ces résultats montrent que des efforts doivent être entrepris afin de maintenir notre position favorable parmi les pays touristiques concurrents.

Nous procédons actuellement à la mise au point d'une politique active de propagande, axée sur nos cinq clients les plus importants (Grande-Bretagne, France, Allemagne, Pays-Bas, U.S.A.), qui représentent 80 p.c. de notre chiffre global du trafic.

Cette propagande doit essentiellement porter sur les possibilités que notre pays offre en dehors de la haute saison.

Une campagne spécifique dans ce sens est décidée sur le marché américain en collaboration avec l'E.T.C. (Commission européenne de Tourisme), qui groupe un certain nombre de pays agissant collectivement aux U.S.A. Cette action doit se doubler d'une promotion spéciale des séjours en Belgique, cela en collaboration avec la compagnie aérienne SABENA.

Des initiatives nouvelles, telles que l'association avec nos partenaires de la C.E.E. pour la création d'un bureau commun de tourisme à Tokyo, doivent être prises d'urgence.

2. INFRASTRUCTUUR.

De geboekte vooruitgang kan slechts versneld worden indien de meest verscheiden toeristische ultrustingten aangepast worden aan de nieuwe en steeds toenemende behoeften :

a) Met dit doel, moeten de subsidies voor toeristische infrastructuur en sociaal toerisme, alsook het krediet bestemd voor moderniseringspremies voor het hotelwezen verhoogd worden.

b) Om een betere coördinatie van al deze acties te verwezenlijken, legt het Interdepartementaal Comité voor Toeristische Coördinatie zich toe op een taak die reeds goede resultaten had. Op dit ogenblik kan het een plan voor werkelijk overleg opmaken door te werken op grond van concrete gevallen, zoals de aanleg van grote toeristische complexen (recreatieparken aan de kust, de vijvers van Blaasveld, het domein van Chevetogne, meer van Bütgenbach, enz.).

c) Voor enkele gewesten bieden de nieuwe toeristische uitrustingen een belangrijke kans voor de economische expansie.

Het is om die reden dat de wet van 30 december 1970 op de economische expansie het toerisme gerangschikt heeft onder de activiteiten die het mechanisme van de expansiesteun in werking kunnen stellen.

Het Commissariaat-Generaal voor Toerisme heeft een synthese gemaakt van de verschillende opties die het toerisme aanbelangen en die, onder andere, aangehaald worden in voorbereidende studies tot sectorplannen of die voortkomen uit lokale of gewestelijke projecten.

3. ONTHAAL, ANIMATIE, INFORMATIE.

Om onze promotionele actie te steunen, moeten ook het onthaal, de animatie en de informatie verbeterd worden. Indien gedurende de laatste jaren het accent gelegd werd op een herstructurering van de gewestelijke en lokale organisatie van het toerisme, is dat voornamelijk om het belang te versterken dat de Verenigingen ter bevordering van het Vreemdelingenverkeer en lokale bureaus voor toerisme hechten aan het onthaal, de animatie en de informatie van de toeristen ter plaatse.

De propaganda is een essentieel element voor de bevordering van de toeristische economie. De noodzaak van een krachtige en efficiënte actie op dit gebied dringt zich op aan allen en heel wat gezaghebbende stemmen maken zich ongerust over het gebrek aan financiële middelen waarover we op dit gebied beschikken.

De provinciale organismen hebben op een positieve en aanmoedigende wijze hun volledige medewerking toegezegd voor een grotere inspanning en een betere coördinatie op dit gebied.

We kunnen opmerken dat voor wat het sociaal toerisme aangaat, de ontwikkeling van het toeristisch verkeer proportioneel veel meer voelbaar is in het logies in appartementen en campings.

2. INFRASTRUCTURE.

Le mouvement de progression ne peut être accéléré que si les équipements touristiques les plus variés sont adaptés aux besoins nouveaux et toujours croissants :

a) Dans ce but, les subsides d'infrastructure touristique et de tourisme social, ainsi que le crédit affecté à l'octroi de primes de modernisation de l'hôtellerie, doivent être augmentés.

b) En vue de réaliser une meilleure coordination de toutes ces actions, le Comité interdépartemental de coordination touristique se consacre à une tâche dont les premiers développements ont été une réussite et, à présent, il peut s'attacher à dessiner le plan d'une concertation réelle en travaillant sur des cas concrets, tels que l'aménagement de grands complexes touristiques (parcs de récréation au littoral, lacs de Blaasveld, domaine de Chevetogne, lac de Bütgenbach, etc.).

c) Pour certaines régions, les équipements touristiques nouveaux offrent une chance importante d'expansion économique.

C'est pour cela que la loi du 30 décembre 1970 sur l'expansion économique a rangé le tourisme au nombre des activités susceptibles de mettre en œuvre le mécanisme des aides à l'expansion.

Le Commissariat général au Tourisme a synthétisé les diverses options intéressant le tourisme et qui, entre autres, sont évoquées dans les études préparatoires aux plans de secteurs ou qui résultent de projets locaux ou régionaux.

3. ACCUEIL, ANIMATION, INFORMATION.

Pour appuyer notre action de promotion, il faut aussi améliorer l'accueil, l'animation et l'information. Si, ces dernières années, l'accent a été mis sur une restructuration de l'organisation régionale et locale du tourisme, c'est notamment pour renforcer l'intérêt porté par les syndicats d'initiative et offices locaux de tourisme à l'accueil, l'animation et l'information sur place aux touristes.

La propagande est un élément essentiel pour la promotion de l'économie touristique. La nécessité d'une action vigoureuse et efficace dans ce domaine s'impose à tous et bien des voix autorisées s'inquiètent de l'insuffisance des moyens financiers dont nous disposons à cet effet.

Les organismes provinciaux ont apporté d'une manière positive et encourageante toute leur collaboration pour un effort plus grand et pour une meilleure coordination en la matière.

On peut observer qu'en ce qui concerne le tourisme social, le développement du trafic touristique est proportionnellement beaucoup plus sensible dans les logements en appartement et le camping.

Met de snelle ontwikkeling van instellingen voor sociaal toerisme, bewijst deze evolutie het steeds toenemende succes van meer economische vormen van vacantie. Indien men de minder gegoede klassen van de bevolking wil toelaten gemakkelijker een werkelijke vacantie te nemen en hen de mogelijkheid geven van « familiale vacaties voor iedereen », dan moeten de tot op heden gedane inspanningen nog uitgebreid worden met een grotere steun van de openbare machten.

De Hoge Raad voor Toerisme en de Hoge Raad voor Sociaal Toerisme werden opnieuw geïnstalleerd en hebben zich onmiddellijk aan het werk gezet.

Een werkgroep zal zich bezig houden met de voorbereiding van een project voor het statuut der gidsen en toeristische begeleiders.

Conclusies.

Sedert de bevrijding zijn de individuele vervoermiddelen en het wegtransport sterk toegenomen.

Er werden aanzienlijke investeringen gedaan om de wegeninfrastructuur aan het stijgend autoverkeer aan te passen.

Het ziet er echter naar uit, dat men in het slop geraakt, want, ondanks die aanzienlijke investeringen, zijn er hoe langer hoe meer verkeersbelemmeringen.

In onze agglomeraties schept dit voor de burgerbevolking onaanvaardbare levensomstandigheden.

De geluidshinder en de luchtverontreiniging nemen onrustwekkende verhoudingen aan.

Het lijkt dan ook dringend noodzakelijk de verdeling van het bruto nationaal produkt te herzien en een groter aandeel toe te wijzen aan de socio-collectieve uitrustingen en aan het gemeenschappelijk vervoer.

Zodoende zal men niet alleen de levensomstandigheden van de enkelingen verbeteren, maar bovendien het gemeenschappelijk vervoer geleidelijk rendabel maken, want in de huidige toestand gaat het in de algemene verkeersstroom verloren.

Om die reden ben ik dan ook vastbesloten aan mijn collega's van de Regering ruimere investeringen te vragen voor de uitvoering van de metrowerken in de grote agglomeraties en de modernisering van onze spoorwegen.

BESPREKING.

A. N.M.B.S.

1. Een lid onderstreept dat hij zeer moeilijk uit de cijfers van de begroting kan afleiden welk beleid gevoerd wordt inzake transport en inzake uitgaven.

Dat is de reden waarom hij nadere inlichtingen vraagt over het vijfjarenplan van de spoorwegen.

In zijn antwoord herinnert de Minister eraan dat het investeringsprogramma van de spoorwegen voor de periode 1971-1975 wordt gepreciseerd in het gedrukt stuk nr. 1034

Avec l'essor rapide des établissements de tourisme social, cette évolution prouve le succès toujours croissant des formes de vacances les plus économiques. Si l'on veut faciliter l'accès aux vacances effectives de classes de population moins aisées et la possibilité de « vacances familiales pour tous », les efforts déjà accomplis jusqu'à ce jour doivent être développés avec une aide accrue des pouvoirs publics.

Le Conseil supérieur du Tourisme et le Conseil supérieur du Tourisme social ont été réinstallés et se sont immédiatement mis à la tâche.

Un groupe de travail se chargera de la préparation d'un projet de statut des guides et accompagnateurs touristiques.

Conclusions.

On a constaté depuis la libération une augmentation importante des moyens de transport individuels et des moyens de transport par route.

Des investissements considérables ont été consentis afin d'adapter l'infrastructure routière à cette augmentation constante du trafic automobile.

Il semble que l'on arrive progressivement à une impasse, car, malgré ces investissements considérables, l'engorgement du trafic ne fait que s'aggraver.

Cela crée d'ailleurs dans nos agglomérations des conditions de vie qui ne sont plus acceptables pour les citoyens.

Le bruit et la pollution atmosphérique prennent une ampleur inquiétante.

Aussi, il s'avère urgent de revoir la répartition du produit national brut et de consacrer aux équipements sociaux collectifs et aux transports en commun une part plus importante.

Ce faisant, non seulement on améliorera les conditions de vie des individus, mais on rentabilisera progressivement les transports en commun, car, dans la situation actuelle, ils se perdent dans le flot général du trafic.

C'est la raison pour laquelle je suis bien décidé à solliciter de mes collègues du Gouvernement des investissements plus importants pour la réalisation des métros dans les grandes agglomérations et la modernisation de nos chemins de fer.

DISCUSSION.

A. S.N.C.B.

1. Un membre souligne qu'il lui est difficile de déduire des chiffres du budget quelle est la politique suivie en matière de transports et en matière de dépenses.

C'est pourquoi il demande des précisions sur le programme quinquennal des chemins de fer.

Dans sa réponse le Ministre rappelle que le programme d'investissements des chemins de fer pour la période 1971-1975 est précisé dans le document parlementaire 1034

(Kamer der Volksvertegenwoordigers 1970-1971, nr. 1, blz. 123-124) betreffende het wetsontwerp houdende de goedkeuring van de krachtlijnen van het Plan 1971-1975.

Het Plan voorzag in de uitvoering van werken van eerste inrichting voor een bedrag van 11.638 miljoen in vijf jaar, het is te zeggen gemiddeld 2,3 miljard per jaar.

In 1971 kreeg de N.M.B.S. toelating slechts 993 miljoen vast te leggen. Het toegestane bedrag voor 1972 is 1.640 miljoen (waarbij nog 456 miljoen moeten gevoegd worden voor de economische heropleving). Men stelt derhalve vast dat de uitvoering van het Plan, in de loop van de 2 laatste jaren, reeds een achterstand opgelopen heeft die overeenstemt met investeringen ten bedrage van 1,6 miljard. De N.M.B.S. heeft bijgevolg de uitvoering van belangrijke werken moeten vertragen of uitstellen, namelijk in verband met de infrastructuurverbeteringen voor de penetratie in de grote agglomeraties van Brussel, Antwerpen, Luik, Gent, Charleroi, alsook de uitvoering van elektrificeringsprogramma's zowel in Vlaanderen als in Wallonië.

2. Het tekort van de spoorwegen neemt elk jaar toe. Derhalve stelt zich de vraag of de sommen die ter beschikking gesteld worden van de spoorwegen, rationeel gebruikt worden en of er geen besparing mogelijk is.

Volgens de Minister werd de stijging van de lonen bij de N.M.B.S., parallel met deze in de industrie en de Rijksdiensten, niet gevolgd door een overeenkomstige tariefverhoging. Dit heeft een progressieve stijging van de tussenkomst van de Staat voor gevolg, die dus, volgens de Minister, niet bedoeld is om het deficit, maar wel om de aan de N.M.B.S. opgelegde lasten, te dekken.

Wat betreft de besparingen, herinnert de Minister eraan dat, tussen 1926 en 1972, de personeelsbezetting van de N.M.B.S. met 50 pct. verminderd werd.

Op dit ogenblik, worden de door de N.M.B.S. verwezenlijkte besparingen te niet gedaan door een vermindering van de arbeidsduur (41 u 30) en door de toename van het jaarlijks verlof.

Zoals het merendeel der industrieën heeft de N.M.B.S. moeilijkheden om haar winst- en verliesrekening in evenwicht te houden.

3. Een lid citeert het voorbeeld van de Kempen. De spoorwegverbinding Turnhout-Herentals werd in 1970 hersteld. Toen de lijn werd afgeschaft, werden er bussen ingezet op deze lijn. Nu is de spoorverbinding opnieuw in gebruik genomen, terwijl de autobussen de verbinding blijven bedienen. Hieruit volgt dat de ontvangsten van de autobussen verminderen en dat de bussen voor de jaren 1970 en 1971, gekonfronteerd werden met 5 miljoen meeruitgaven. De vraag stelt zich of de dienstregeling der bussen niet moet herzien worden.

Volgens de Minister mogen de autobussen van de lijn 29 A — traject Turnhout-Herentals — niet afgeschaft worden.

Zij dringen inderdaad door tot het centrum van de gemeenten en bedienen talrijke stopplaatsen.

(Chambre des Représentants 1970-1971, n° 1, pp. 123-124) relatif au projet de loi portant approbation des lignes de force du Plan 1971-1975.

Le Plan prévoyait l'exécution de travaux de premier établissement pour un montant de 11.638 millions, en cinq ans, soit 2,3 milliards par an en moyenne.

Or, en 1971, le S.N.C.B. a été autorisée à engager 993 millions seulement. Pour 1972, le montant accordé s'élève à 1.640 millions (auxquels il convient d'ajouter 456 millions accordés au titre de la relance économique). On constate donc que l'exécution du Plan a déjà subi, au cours des deux premières années, un retard correspondant à des investissements de l'ordre de 1,6 milliards. La S.N.C.B. a dû en conséquence ralentir ou postposer l'exécution d'importants travaux, en rapport notamment avec l'amélioration de l'infrastructure de pénétration dans les grandes agglomérations de Bruxelles, Anvers, Liège, Gand et Charleroi, ainsi que l'exécution du programme d'électrification, tant en Flandre qu'en Wallonie.

2. Le déficit des chemins de fer augmente chaque année. La question se pose dès lors de savoir si les sommes mises à leur disposition sont utilisées rationnellement et si aucune économie ne pourrait être réalisée.

D'après le Ministre, la hausse des salaires à la S.N.C.B., parallèlement à celles intervenant dans l'industrie et les services de l'Etat, n'a pas été suivie par une hausse des tarifs correspondante. Il en résulte une augmentation progressive de l'intervention de l'Etat en couverture non du déficit mais des charges imposées à la S.N.C.B.

En ce qui concerne les économies, le Ministre rappelle que, de 1926 à 1972, la S.N.C.B. a réduit son effectif de 50 p.c.

A l'heure actuelle, les économies réalisées par la S.N.C.B. sont compensées par la réduction du temps de travail (41 h 30) et par l'augmentation des congés annuels.

Comme la plupart des industries du pays, la S.N.C.B. éprouve des difficultés à équilibrer son compte de profits et pertes.

3. Un membre cite l'exemple de la Campine. La liaison ferroviaire Turnhout-Herentals a été rétablie en 1970. Quand la ligne fut supprimée, des autobus avaient été mis en circulation sur ce parcours. A présent que la ligne ferroviaire est remise en service, les autobus continuent néanmoins à desservir la liaison. Il s'ensuit que les recettes des autobus diminuent et que, pour les années 1970 et 1971, ils ont dû faire face à 5 millions de dépenses supplémentaires. La question se pose de savoir si l'horaire de ces bus ne devrait pas être réétudié.

D'après le Ministre, les autobus de la ligne 29 A — tronçon Turnhout-Herentals — ne peuvent être supprimés.

En effet, ils pénètrent dans le centre des communes et desservent de nombreux arrêts.

De sterke bezetting van de bussen wijst trouwens op hun grote belangrijkheid.

De treinen daarentegen verzekeren rechtstreekse verbindingen en enkel op de piekuren.

Tussen Herentals en Turnhout stoppen de treinen slechts in een enkel tussenstation : Tielen, terwijl de bussen daarentegen 55 stopplaatsen bedienen.

4. Een lid vraagt waarom er een verschil bestaat in de prijs per kilometer voor de bussen van de N.M.B.S. en de bussen van de N.M.V.B.

Deze prijs per kilometer zou zijn :

17,67 frank voor de bussen van de N.M.B.S.;

14,60 frank voor de bussen van de N.M.V.B.

Om dit prijsverschil te verklaren, beweert de N.M.B.S. geconfronteerd te worden met meer onkosten, maar het lid konstateert dat er in werkelijkheid niet het minste verschil is in de toestand van de twee categorieën van bussen. De vraag dringt zich dus op of er op dit gebied geen besparing mogelijk is.

Zonder de door het lid geciteerde cijfers in twijfel te trekken, kan de Minister toch geen preciese rechtvaardiging geven indien hij de talrijke elementen niet kent die de kostprijs van de twee vergeleken exploitaties uitmaken.

De Minister zou er in elk geval willen op wijzen dat de autobusexploitanten zowel door de N.M.B.S. als door de N.M.V.B. vergoed worden volgens een « voorafbepaalde kostprijs » waarvan de voorwaarden, identiek voor de twee Administraties, vastgelegd zijn in de schoot van een « Ministeriële Contactcommissie », die voorgezeten wordt door het Bestuur van het Vervoer van het Ministerie van Verkeerswezen.

De Minister verklaart dat de prijs per kilometer afneemt, indien het aantal kilometer per dag toeneemt. Dit kan het verschil verklaren.

5. Een lid verklaart dat het vervoer per spoorweg nog toekomst heeft; zou ons prijsbeleid echter niet kunnen aangepast worden ? Er wordt een prijsbeleid gevolgd voor het goederenvervoer en het toerisme maar voor het reizigersvervoer wordt de prijs berekend per km/spoor.

Zo stellen wij vast dat er een prijsverschil bestaat op de verbinding Turnhout-Antwerpen, voor het traject van 45 km per bus en voor het traject van 54 km per spoor. Het spoortraject kost 40 frank meer, met als gevolg dat het aantal treinreizigers afneemt. Dit probleem verdient derhalve herzien te worden.

Het lid geeft eveneens als voorbeeld de spoorverbinding Brussel-Ottignies-Waver.

Volgens de Minister vloeit het vastgestelde prijsverschil op de verbinding Turnhout-Antwerpen voort uit het feit, dat

La forte occupation des autobus prouve d'ailleurs leur grande importance.

Par contre, les trains assurent des liaisons plus directes et uniquement aux heures de pointe.

Entre Herentals et Turnhout, les trains ne s'arrêtent que dans une seule gare intermédiaire : Tielen, tandis que les autobus desservent 55 points intermédiaires.

4. Un membre demande pourquoi il y a une différence de prix au kilomètre pour les autobus de la S.N.C.B. et ceux de la S.N.C.V.

Ce prix kilomètre serait de :

17,67 francs pour les autobus S.N.C.B.;

14,60 francs pour les autobus S.N.C.V.

Pour expliquer cette différence de prix, le chemin de fer souligne qu'il doit faire face à plus de charges, mais le membre constate qu'en réalité, il n'y a aucune différence dans la situation des deux catégories d'autobus. Il se pose dès lors la question de savoir s'il n'y a pas d'économie possible dans ce domaine.

Sans mettre en doute les chiffres cités par le membre, le Ministre ne pourrait en fournir une justification précise sans connaître les nombreux éléments conditionnant le prix de revient des 2 exploitations comparées.

Le Ministre indique en tout cas que les exploitants d'autobus sont rémunérés, tant par la S.N.C.B. que par la S.N.C.V., suivant un « prix de revient prédéterminé » dont les termes, identiques pour les deux administrations, sont arrêtés au sein d'une « Commission Ministérielle de Contact » présidée par l'Administration des Transports du Ministère des Communications.

Le Ministre déclare que le prix au km est dégressif lorsque le nombre de km par jour augmente, ce qui peut expliquer la différence.

5. Un membre estime que le transport par chemin de fer a encore un avenir devant lui; ne pourrait-on cependant adapter notre politique des prix ? Une politique des prix est suivie en ce qui concerne le transport de marchandises et le tourisme, mais pour le transport des voyageurs, le prix se calcule par km/voie.

Ainsi peut-on constater une différence de prix sur la ligne Turnhout-Anvers, d'une part, pour le trajet de 45 km d'autobus, et d'autre part, pour le trajet ferroviaire de 54 km. Ce dernier coûtant 40 francs de plus, il s'ensuit une diminution du nombre de voyageurs utilisant le train. Il faudrait donc revoir ce problème.

Le membre cite également l'exemple de la liaison ferroviaire Bruxelles-Ottignies-Wavre.

D'après le Ministre, la différence de prix constatée dans la liaison Turnhout-Anvers provient de ce que, d'une part,

van de ene kant het rechtstreekse traject « autobus » verzekerd wordt door de N.M.V.B. (lijn 634) op basis van de kilometer afgelegde « weg » (hetzij 45 km) en dat van de andere kant, dezelfde verbinding verwezenlijkt wordt per « spoorweg » via Herentals (lijn 15), hetzij over 52 km.

De prijs van het spoorwegbiljet wordt berekend op basis van de kortste « spoor »-afstand tussen het vertrek- en aankomstpunt.

De kortste « spoor »-afstand tussen Antwerpen en Turnhout, via Lier en Herentals, bedraagt 52 km en de prijs van het biljet wordt dus over deze afstand berekend.

Het is normaal dat onze vervoerprijzen vastgesteld worden op basis van de « spoorweg »-afstanden, dit om rekening te houden met de exploitatiekosten die rechtstreeks hieraan verbonden zijn.

Het is niet mogelijk de « spoorweg »-afstand Antwerpen-Turnhout fictief terug te brengen tot de afstand langs de weg zonder geheel het tariefsysteem in het gedrang te brengen.

Volgens de Minister is het aangehaalde voorbeeld van de verbinding Waver-Brussel niet dienstig ter zake.

De bij uitzondering toegepaste afstand op de verbinding Waver-Brussel (gelijk aan de afstand Ottignies-Brussel) is het gevolg van een ministeriële beslissing die dateert van 1878 en waaraan de N.M.B.S. op eigen gezag geen einde kan stellen.

Deze regeling werd aanvankelijk geëist door de bewoners van Waver, ter compensatie van het feit dat de spoorlijn Brussel-Namen, die volgens het eerste project Waver moest bedienen, in werkelijkheid langs Ottignies werd gelegd.

Nog steeds volgens de Minister gaat het hier dus niet om een maatregel van commerciële aard.

6. De N.M.B.S. maakt haar eigen concurrentie : zij legt inderdaad treinen in en terzelfdertijd verleent ze concessies aan autobussen.

Nu dat de werken aan de E 3-autoweg beëindigd zijn, wil men een lijndienst van bussen openen op de verbinding Antwerpen-Turnhout. Deze verbinding zou zeer snel zijn. Zou het doel niet moeten zijn de wegen te ontlasten ten voordele van de spoorwegverbinding ?

Volgens de Minister werd er een rechtstreekse verbinding per autobus, Antwerpen-Turnhout toegestaan aan de N.M.V.B. en deze lijn staat in haar reisgids onder het nummer 634.

Een rechtstreekse autobusverbinding langs de E 3-autoweg zou bijgevolg in de zone vallen die aan deze maatschappij is voorbehouden.

Uit inlichtingen genomen bij de N.M.V.B., blijkt dat deze voor het ogenblik de E 3-autoweg tussen Antwerpen en Turnhout niet gebruikt. Het is echter niet uitgesloten dat later, indien er verdubbelde bussen zijn met voldoende reizigers over het volledig traject Antwerpen-Turnhout, deze verdubbelde diensten langs de autoweg zouden worden uitgevoerd.

le trajet direct « autobus » est assuré par la S.N.C.V. (ligne 634) sur base des km « route » parcourus (soit 45 km) et que, d'autre part, la même relation par chemin de fer s'effectue via Herentals (ligne 15), soit 52 km.

Le prix des billets de chemin de fer se calcule sur la base de la plus courte distance « rail » entre les points de départ et d'arrivée.

La plus courte distance « rail » entre Anvers et Turnhout, via Lierre et Herentals, est de 52 km et le prix du billet est donc calculé sur cette distance.

Il est normal que nos prix de transport soient établis sur la base des distances « chemin de fer », pour tenir compte des coûts d'exploitation qui y sont directement liés.

Il n'est pas possible de ramener fictivement la distance « chemin de fer » Anvers-Turnhout à la distance par route sans compromettre tout le système tarifaire.

Le Ministre déclare que l'exemple cité de la liaison Wavre-Bruxelles ne peut être invoqué pour justifier la mesure suggérée.

La distance d'exception pratiquée dans la liaison Wavre-Bruxelles (égale à la distance Ottignies-Bruxelles) résulte d'une décision ministérielle datant de 1878 et à laquelle la S.N.C.B. ne peut mettre fin d'autorité.

A l'origine, cette mesure aurait été demandée par les habitants de Wavre, en compensation du fait que la ligne ferrée Bruxelles-Namur, qui devait dans le projet initial desservir Wavre, fut en réalité tracée par Ottignies.

Toujours d'après le Ministre, il ne s'agit donc pas d'une mesure à caractère commercial.

6. La S.N.C.B. se fait concurrence à elle-même : en effet, elle met des trains en ligne, et dans le même temps, elle accorde des concessions à des autobuses.

Maintenant que les travaux de l'autoroute E 3 sont terminés, on envisage de mettre un bus en ligne sur la liaison Anvers-Turnhout. Cette liaison serait très rapide. Est-ce que le but ne devrait pas être de décharger les routes en faveur de la liaison ferroviaire ?

D'après le Ministre, une liaison directe par autobus Anvers-Turnhout est concédée à la S.N.C.V. et figure à son indicateur sous le numéro 634.

Une liaison autobus directe par l'autoroute E 3 tomberait par conséquent dans la zone dévolue à cette société.

Renseignements pris auprès de la S.N.C.V., celle-ci n'emprunte pas, pour l'instant, l'autoroute E 3 entre Anvers et Turnhout. Il n'est pas exclu toutefois que, plus tard, s'il y a des autobus de dédoublement avec suffisamment de voyageurs de bout en bout de Turnhout à Anvers, ces parcours de dédoublement s'effectuent par l'autoroute.

7. Een lid constateert dat wat de snelheid der treinen aangaat op de lijn Antwerpen-Hasselt, op het traject tot Herentals tegen 68 km/u en op het traject Herentals-Hasselt tegen 50 km/u gereden wordt. Het schijnt dat men als antwoord geeft dat de aard van het terrein niet toelaat grotere snelheden te ontwikkelen.

Volgens de Minister is de referentiesnelheid op het vak tot Mol 90 km/u, terwijl dit 70 km/u is voor het traject Mol-Hasselt. Buiten de mijnzones, zou men de referentiesnelheid kunnen verhogen op het traject van de lijn Mol-Hasselt, op voorwaarde dat men gans de infrastructuur vernieuwt.

De Minister laat echter opmerken dat het zeer zwakke verkeer op het traject Hasselt-Mol geen groots opgezette werken rechtvaardigt.

8. De regeringsbeslissing voorziet geen tariefverhoging voor de schoolabonnementen en voor de sociale abonnementen, maar er wordt niets voorzien voor de werkmans die de trein niet kan nemen en afhankelijk is van het vervoer per bus. In de wet van 1962 is er geen enkele verplichting voor de werkgever tussen te komen in de busabonnementen.

Zou men deze wet niet kunnen uitbreiden tot het vervoer per bus ?

Volgens de Minister wordt de tussenkomst van de werkgevers in het verlies dat de N.M.B.S. ondervindt door de uitgifte van sociale abonnementen voor werknemers geregeld door de wet van 27 juli 1962 en door het koninklijk besluit van 28 juli 1962 (*Belgisch Staatsblad*, nr. 180 van 31 juli 1962). Deze wettelijke beschikkingen zijn op 1 augustus 1962 in werking getreden en zijn van toepassing voor de treinen en de vervangingsautobussen.

Wat de aanvullende autobussen aangaat, wordt de tussenkomst van de werkgever overgelaten aan het oordeel van paritaire comités.

9. Er is slechts een belangrijke verbinding met Nederland, die van Roosendaal. Zou men niet tot een akkoord kunnen komen met Nederland om de spoorverbinding Turnhout-Tilburg te herstellen ?

Volgens de Minister vormt de spoorverbinding met Nederland, via Essen-Roosendaal, omwille van de grote frequentie der treinen en de vele aansluitingsmogelijkheden met andere lijnen zowel in België als in Nederland, een aantrekkelijke formule, waarvan het toenemend succes door de belangstelling van de cliënteel wordt benadrukt. Een verbinding Turnhout-Tilburg zou slechts aan een klein gedeelte van de cliënteel voordelen bieden, omdat er weinig mogelijkheden voor aansluitingen in ons land bestaan. In het kader van de normalisatie der spoorwegrekeningen, waartoe de Ministers van Verkeerswezen besloten hebben, zou deze verbinding een bijkomende verliespost uitmaken.

Daarom is de Minister van oordeel dat het weder in dienst stellen van deze verbinding voor het reizigersvervoer niet gerechtvaardigd is volgens de huidige stand der informatie, maar hij vraagt het probleem opnieuw te bestuderen.

7. En ce qui concerne la vitesse des trains, un membre constate que, sur la ligne Anvers-Hasselt, le tronçon allant jusqu'à Herentals est parcouru à 68 km/h alors que le tronçon Herentals-Hasselt est parcouru à 50 km/h. Il semble que l'on invoque comme réponse que la nature du terrain ne se prête pas au développement de grandes vitesses.

Le Ministre répond que la vitesse de référence sur le tronçon de ligne allant jusqu'à Mol est de 90 km/h, tandis que la vitesse de référence sur le tronçon entre Mol et Hasselt est de 70 km/h. En dehors des régions minières, mais à condition de renouveler complètement l'infrastructure, il serait possible d'augmenter la vitesse de référence sur le tronçon de ligne Mol-Hasselt.

Le Ministre fait toutefois remarquer que le trafic très faible sur le tronçon Hasselt-Mol ne peut justifier des travaux d'envergure.

8. Si la décision gouvernementale ne prévoit pas d'augmentation des tarifs pour les abonnements scolaires ni pour les abonnements sociaux, elle ne comporte aucune mesure en faveur des ouvriers qui ne peuvent prendre le train mais sont tributaires du transport par autobus. Dans la loi de 1962, il n'y a aucune obligation pour le patron d'intervenir dans les abonnements d'autobus.

Ne pourrait-on étendre le bénéfice de cette loi aux transports par autobus ?

D'après le Ministre, l'intervention des employeurs dans la perte subie par la Société Nationale des Chemins de Fer belges, du fait de l'émission d'abonnements sociaux pour travailleurs, est réglée par la loi du 27 juillet 1962 et par l'arrêté royal du 28 juillet 1962 (*Moniteur belge*, n° 180 du 31 juillet 1962). Ces dispositions légales ont sorti leurs effets au 1^{er} août 1962 et s'appliquent aux trains et autobus de substitution.

Pour ce qui concerne les autobus de complément, l'intervention patronale est laissée à l'appréciation des Commissions paritaires.

9. Il n'y a qu'une seule liaison principale avec les Pays-Bas, celle de Roosendaal. Ne pourrait-on arriver à un accord avec les Pays-Bas pour rétablir la liaison ferroviaire Turnhout-Tilburg ?

D'après le Ministre, la liaison ferroviaire avec les Pays-Bas via Essen-Roosendaal assure, par la grande fréquence des trains et les possibilités étendues de correspondances avec les autres lignes du réseau, tant en Belgique qu'aux Pays-Bas, un franchissement de frontière très attrayant, dont le succès croissant souligne l'intérêt pour la clientèle. Une liaison Turnhout-Tilburg n'offrirait certains avantages qu'à une partie très restreinte de la clientèle, les correspondances possibles étant rares dans notre pays. Dans le cadre de la normalisation des comptes des réseaux de chemin de fer, qui fut décidée par les Ministres des Communications, cette liaison constituerait un poste déficitaire supplémentaire.

C'est pourquoi le Ministre est d'avis que le rétablissement du trafic voyageurs par cette liaison ne peut être justifié dans l'état actuel des informations, mais il demande de réexaminer le problème.

10. Een lid laat opmerken dat het vervoer tegen volle prijs slechts 20 pct. uitmaakt van het totaal kilometer-reizigers. Zou men dit percentage kunnen verdelen over het binnenlands en het internationaal verkeer ?

Volgens de Minister is de verdeling van dit binnenlands en internationaal verkeer van reizigers als volgt :

- binnenlands verkeer : 2.100 miljoen,
- internationaal verkeer : 900 miljoen.

11. Het tekort van de N.M.B.S. voor het jaar 1972 werd berekend volgens het boekhoudkundig principe waarnaar de uitwerking der rekeningen van de N.M.B.S. altijd gericht werd.

De N.M.B.S., ten einde deze situatie te plannen, zal, volgens de Minister, haar deficit verminderen door het gebruik van twee klassieke procedures :

- de verhoging van de tarieven,
- de verhoging van de vergoeding geëist van de Staat ten titel van compensaties voor de lasten die haar opgelegd zijn.

Parallel hiermee, zal de N.M.B.S. erop toe zien haar uitgaven te verminderen en haar ontvangsten te vermeerderen in de mate van het mogelijke.

12. De elektrificatie van de lijn Gent-Kortrijk zal doorgaan in functie van de kredieten waarover de N.M.B.S. zal kunnen beschikken.

Bij het ontbreken van een gunstig krediet betreffende dit geval voor 1972-1973, zal, volgens de Minister, het begin der werkzaamheden gesitueerd worden in 1974.

13. De N.M.B.S. had, in 1948, twee bijkomende groepen gecreëerd, de ene te Brugge, de andere te Aarlen.

Na een proefperiode van vier jaar, werden deze twee groepen afgeschaft want zij werden als weinig operationeel gezien. Volgens de Minister is het evident dat, gezien de nieuwe middelen van telecommunicatie en de veralgemening van de diesel- en elektrische traktie, de concentratie meer en meer rationeel blijkt.

Toch werd op aanvraag van bepaalde beheerders, de kwestie van de oprichting van een groep Brugge ter studie gesteld bij de N.M.B.S. Zo gauw de Raad van Beheer haar positie zal ingenomen hebben, zal de Minister, als voorgedij-Minister, een beslissing kunnen treffen.

14. Een lid zou meer details willen krijgen over de zeer-grote-snelheid-spoorlijn die Brussel met Parijs en Londen moet verbinden, meer in het bijzonder de ongemakken die hieruit zouden voortkomen voor de Brusselse agglomeratie (milieuproblemen).

Volgens de Minister is het waarschijnlijk dat de tunnel onder het Kanaal in 1980 operationeel zou zijn. Daardoor zal Londen met Parijs verbonden zijn in ongeveer 2 u 30.

10. Un membre fait observer que le transport à prix plein ne représente que 20 p.c. du total des voyageurs-kilomètres. Pourrait-on ventiler ce pourcentage entre le trafic intérieur et le trafic international ?

D'après le Ministre, la ventilation de ce trafic intérieur et international de voyageurs se présente comme suit :

- trafic intérieur : 2.100 millions,
- trafic international : 900 millions.

11. Le déficit de la S.N.C.B. pour l'année 1972 a été calculé selon l'impératif comptable qui a toujours présidé à l'élaboration des comptes de la S.N.C.B.

D'après le Ministre, la S.N.C.B., afin de planifier cette situation, réduira son déficit par l'usage de deux procédures classiques :

- l'augmentation des tarifs,
- l'augmentation de l'indemnité réclamée à l'Etat à titre de compensations pour les charges qui lui sont imposées.

Parallèlement, la S.N.C.B. veillera à comprimer ses dépenses et à augmenter ses recettes dans la mesure du possible.

12. L'électrification de la ligne Gand-Courtrai se fera en fonction des crédits dont pourra disposer la S.N.C.B.

A défaut d'un crédit favorable dans cette matière pour 1972-1973, le début des travaux devra se situer en 1974, déclare le Ministre.

13. La S.N.C.B. avait, en 1948, créé deux groupes supplémentaires, l'un à Bruges, l'autre à Arlon.

Après une expérience de quatre ans, ces deux groupes furent supprimés, car ils s'étaient avérés peu opérationnels. D'après le Ministre, il est évident que, vu les nouveaux moyens de télécommunications et la généralisation de la traction diesel et électrique, la concentration s'avère de plus en plus rationnelle.

Néanmoins, à la demande de certains administrateurs, la question de l'opportunité de la création d'un groupe à Bruges a été remise à l'étude à la S.N.C.B. Dès que le Conseil d'administration aura pris position, il appartiendra au Ministre de tutelle de prendre une décision.

14. Un membre voudrait obtenir des précisions en ce qui concerne la ligne T.G.V. qui doit relier Bruxelles à Paris et à Londres, et plus particulièrement en ce qui concerne les inconvénients qui pourraient en résulter pour l'agglomération bruxelloise (problèmes de l'environnement).

D'après le Ministre, il est vraisemblable que le tunnel sous la Manche sera opérationnel en 1980, ce qui permettra de relier Londres à Paris en 2 h 30 environ.

Het is van belang dat de hoofdstad van Europa in een eerste fase met Parijs en Londen kan verbonden worden, en in een tweede fase met Nederland en de Federale Republiek Duitsland.

De zeer-grote-snelheid-lijn zal Brussel op iets meer dan één uur van Parijs en 2 u van Londen brengen.

Het traject van deze lijn over Belgisch grondgebied is een probleem dat vóór alles een technisch aspect heeft. Hier moeten met een zo kort mogelijk traject drie vaste punten verbonden worden : Londen, Parijs en Brussel.

Bovendien moet het traject van dergelijke lijn aan zeer strenge criteria qua hellingen, dalingen en stralen van bochten beantwoorden.

Tot op dit ogenblik heeft de N.M.B.S. slechts voorontwerpen verwezenlijkt.

In samenwerking met de Minister van Openbare Werken, heeft de Minister van Verkeerswezen besloten dat het definitieve tracé zal opgesteld worden in samenwerking met de N.M.B.S. en het Bestuur voor Stedebouw en Ruimtelijke Ordening om de technische eisen te verzoenen met de eisen van het milieubeheer.

Wat Brussel betreft, heeft de Minister de N.M.B.S. gevraagd het gehele probleem opnieuw te bestuderen en zich daarbij te laten leiden door twee beschouwingen, te weten :

- de noodzaak de reizigers zo dicht mogelijk bij het centrum van de hoofdstad te brengen met een ontlasting van de Noord-Zuid-verbinding en de verlenging van de zeer-grote-snelheid-lijn naar het Noorden en het Roergebied;
- de noodzaak de minst mogelijke schade aan te richten en de inwoners zo weinig mogelijk te hinderen.

15. Volgens een lid zou het nuttig zijn dat de N.M.B.S. dringend parkeergelegenheid zou aanleggen waar de trein-gebruikers hun auto's kunnen achterlaten.

Volgens de Minister zal het volgend jaar de N.M.B.S. belangrijke bedragen besteden aan het bouwen van parkings rond de stations. Dit stelt natuurlijk voorop dat de spoorwegen kunnen beschikken over de nodige terreinen voor het aanleggen van deze inrichtingen.

De Minister trekt er echter de aandacht van het lid op dat het aanleggen van de parkings niet alleen onder de bevoegdheid van de N.M.B.S. valt.

De N.M.B.S. is volledig bereid samen te werken met de gemeenten om deze parkings uit te breiden. Inderdaad het eigen domein van de N.M.B.S. overschrijdt de oppervlakte niet die vastgesteld werd door de wet wat de noodzaak verklaart van een goede samenwerking tussen de betrokken partijen.

16. De Commissie heeft het vormingsstation te Ronet en de ordinator voor het vormen van treinstellen bezocht. Deze ordinator is slechts een element van algemene opvatting dat het hele land en de vormingsstations dekt. Zou de Minister kunnen mededelen :

- a) de prijs van de ordinator van Ronet;

Il importe que la capitale de l'Europe puisse être reliée en une première phase à Paris et à Londres et, en une deuxième phase, aux Pays-Bas et à la République fédérale d'Allemagne.

La ligne à très grande vitesse mettra Bruxelles à un peu plus d'une heure de Paris et à un peu plus de 2 h de Londres.

Le tracé de cette ligne en territoire belge est un problème qui revêt avant tout un aspect technique, puisqu'il s'agit de relier par le trajet le plus court possible trois points fixes : Londres, Paris et Bruxelles.

En outre, le tracé d'une telle ligne doit répondre à des critères très stricts du point de vue des pentes, des rampes et des rayons de courbure.

Jusqu'à présent, la S.N.C.B. n'a réalisé que des avant-projets.

En accord avec le Ministre des Travaux publics, le Ministre des Communications a décidé que le tracé définitif serait établi en collaboration entre la S.N.C.B. et l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire, afin de concilier les impératifs techniques avec ceux de l'environnement.

En ce qui concerne Bruxelles, le Ministre a invité la S.N.C.B. à réétudier l'ensemble du problème en se basant sur deux ordres de considérations, à savoir :

- la nécessité qu'il y a d'amener les voyageurs le plus près possible du centre de la capitale, tout en décongestionnant la jonction Nord-Midi et en permettant la prolongation de la ligne à très grande vitesse vers le nord et vers la Ruhr;
- la nécessité de limiter au strict minimum les dommages et les inconvénients pour les habitants.

15. Un membre estime qu'il serait utile que la S.N.C.B. aménage d'urgence des parkings permettant aux usagers des trains d'y laisser leurs voitures.

Le ministre répond que l'année prochaine, la S.N.C.B. consacrerait des sommes plus importantes à l'aménagement des parkings autour des gares. Ceci postule évidemment que les chemins de fer puissent disposer des terrains nécessaires pour l'aménagement proposé.

Le Ministre attire l'attention du membre sur le fait que le problème des parkings ne doit pas être du ressort de la seule S.N.C.B.

La S.N.C.B. est toute prête à collaborer étroitement avec les communes pour étendre ces parkings. En effet, le domaine propre de la S.N.C.B. ne dépasse pas une superficie déterminée par la loi, ce qui explique la nécessité d'une étroite collaboration entre les parties concernées.

16. La Commission a visité la gare de formation de Ronet et l'ordinateur destiné à la formation des rames de wagons. Cet ordinateur n'est qu'un élément d'une conception générale couvrant le pays et les gares de formation. Le Ministre pourrait-il indiquer :

- a) le coût de l'ordinateur de Ronet;

b) de prijs van de te installeren ordinateuren in de verschillende vormingstations;

c) de prijs van de ordinator, om alle gegevens te concentreren;

d) de werkingskosten van diverse ordinateuren en bestaan de terminals en de vooruitzichten voor de toekomst?

Volgens de Minister is de huurprijs van ordinateuren van de N.M.B.S. als volgt: te Ronet: 25.000 frank per maand.

Wanneer alle stations zullen uitgerust zijn met ordinateuren (binnen 4 jaar), zullen deze huurkosten 5,5 miljoen per maand bedragen.

De ordinator die bestemd is om alle gegevens van het net te concentreren, zal 1,2 miljoen huurkosten per maand vergen.

De mechanische centrales en de terminals zullen op 3 miljoen per maand komen.

17. Er bestaat een discriminatie tussen de bussen van de N.M.B.S. en deze van de buurtspoorwegen, namelijk wat betreft de mogelijkheid voor het gebruik ervan door de reizigers.

De Minister zal zich ervoor inspannen op dit gebied spoedige verbeteringen aan te brengen om deze dualiteit tussen de N.M.B.S. en de N.M.V.B. op te lossen. Deze dualiteit is noch voor de ene noch voor de andere maatschappij gunstig.

Verder heeft de Minister een diepgaande herstructurering van de vervoersmaatschappijen in het algemeen op het oog, dit wil zeggen van de N.M.B.S. en de N.M.V.B., dit ten einde een coördinatie en rationalisatie van de exploitatie van de bussen, metro en trams te verzekeren.

18. Kan er niets gedaan worden op de lijn Brussel-Welkenraedt? Op donderdag en vrijdag namelijk zijn deze treinen overvol.

Zou het niet mogelijk zijn enkele wagons toe te voegen of de reizigers toe te laten in eerste klasse te gaan zitten?

Volgens de Minister zijn er op de lijn 36 inderdaad moeilijkheden tot in Landen.

De N.M.B.S. wordt geconfronteerd met het probleem van de saturatie van zijn infrastructuur en het probleem van het tekort aan materieel en personeel.

Om de moeilijkheden op de lijn Brussel-Welkenraedt te verhelpen werd op 28 mei jl. een bijkomende trein op deze lijn ingezet tussen Tienen en Brussel.

Bovendien werden de omnibustreinen tussen Leuven en Brussel versneld.

Een verhoging van het aantal wagons van treinen die overbezet zijn, is niet altijd mogelijk, dit omwille van exploitatieredenen (verbetering van de uurregeling) of omwille van technische redenen.

b) le coût des ordinateurs à installer dans les différentes gares de formation;

c) le coût de l'ordinateur destiné à concentrer toutes les indications;

d) le coût de fonctionnement des divers ordinateurs et terminaux locaux existants et les prévisions pour l'avenir?

D'après le Ministre, le coût de location des ordinateurs de la S.N.C.B. se présente comme suit: à Ronet: 25.000 francs par mois.

Lorsque toutes les gares de formation seront équipées d'ordinateurs (dans 4 ans), le coût de location sera de 5,5 millions par mois.

L'ordinateur destiné à concentrer les données du réseau coûtera 1,2 million de francs par mois de location.

Enfin, les centrales mécaniques et les terminaux reviendront à 3 millions par mois.

17. Il existe une discrimination entre les autobus de la S.N.C.B. et ceux de la S.N.C.V., notamment en ce qui concerne les possibilités d'utilisation par les voyageurs.

Le Ministre va s'efforcer d'apporter à bref délai des améliorations dans ce domaine pour éviter cette dualité entre la S.N.C.B. et la S.N.C.V., qui n'est profitable à aucune des deux sociétés.

Le Ministre envisage d'ailleurs une restructuration profonde des sociétés de transports en général, c'est-à-dire de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V., afin d'assurer une coordination et une rationalisation de l'exploitation des autobus, des métros et des tramways.

18. N'y a-t-il rien à faire pour la ligne Bruxelles-Welkenraedt, les trains y étant vraiment surpeuplés les jeudis et vendredis?

N'y aurait-il pas moyen d'ajouter quelques wagons ou d'autoriser les voyageurs à prendre place en première classe?

D'après le Ministre, la ligne 36 présente en effet des difficultés jusqu'à Landen.

La S.N.C.B. se trouve confrontée avec le problème de la saturation de son infrastructure et celui de la pénurie de matériel et de personnel.

Pour pallier les difficultés sur la ligne Bruxelles-Welkenraedt, un train supplémentaire a été mis en circulation le 28 mai dernier entre Tirlemont et Bruxelles.

En outre, les omnibus entre Louvain et Bruxelles ont été accélérés.

L'augmentation du nombre de voitures dans la composition des trains surpeuplés n'est pas toujours réalisable, pour des raisons d'exploitation (détente d'horaires) ou pour des raisons techniques.

Wat er ook van zij, de N.M.B.S. spant zich in om de reizigers in de beste voorwaarden te vervoeren. Het is ook daarom dat tot de deklassering naar eerste klasse systematisch werd overgegaan telkens de samenstelling van de cliënteel deze maatregel toeliet.

19. Het spoor is aangewezen om massavervoer te verzorgen ook op de week-ends.

Overweegt de Minister om terug te komen op de afschaffing van de treinen tijdens de week-ends ?

Wat betreft het massavervoer gedurende het week-end, ligt het, volgens de Minister, voor de hand dat de Nationale Maatschappij zich niet kan permitteren halflege treinen te laten rijden, des te meer daar het probleem van het personeel zich stelt want de werktijd werd ingekrompen. Tijdens het week-end, organiseert de N.M.B.S. behalve zekere normale treinen die behouden worden, radiotreinen en speciale treinen.

20. Waarom gebruikt de N.M.B.S. belangrijke bedragen voor investeringen betreffende goederenwagons ? Denkt de N.M.B.S. niet dat het goederenvervoer een handelsverkeer moet zijn en dat derhalve de spoorwegen tegen vergoeding, alleen hun infrastructuur kunnen ter beschikking stellen van de privé-sector ?

Volgens de Minister is de hernieuwing van het wagenpark absoluut noodzakelijk want de helft van dit park was samengesteld uit wagons die meer dan 25 jaar oud waren, maar waarvan er zekere nog meer dan 50 jaar oud waren, en die een gemiddelde tonnemaat hadden die lager lag dan 25 ton. Dat is ook de reden waarom er talrijke incidenten gebeurden bij het rijden met de treinen en dat bijgevolg klachten wat betreft de regelmatigheid van het verkeer zich voordeden. Het was derhalve onlogisch dit materieel met automatische koppeling uit te rusten.

21. Is de Minister niet van oordeel dat de N.M.B.S. beter het algemeen nut zou dienen indien zij meer investeringen in het reizigersvervoer verwezenlijkte ?

De Minister hecht eraan te onderstrepen dat de N.M.B.S. een dubbele rol speelt op het economische plan en op het sociale plan.

Inderdaad, de ontvangsten van de N.M.B.S. worden als volgt verdeeld :

Reizigers :	6.394 miljoen,
Massagoederen :	6.711 miljoen,
Stukgoederen :	1.838 miljoen,
Allerlei :	994 miljoen.

Daaruit volgt, volgens de Minister, dat de N.M.B.S. verder een dubbele rol moet spelen want haar actie is levensbelangrijk voor de volkshuishouding.

22. Europese parlementairen beklagen zich over de slechte verbinding tussen Brussel en Straatsburg. Air-France heeft een verbinding tussen Brussel en Straatsburg ingelegd. Volgens een lid hadden de spoorwegen deze concurrentie kunnen vermijden door de T.E.E. frekwentie op te voeren.

Quoi qu'il en soit, la S.N.C.B. s'efforce de transporter ses voyageurs dans les meilleures conditions possibles. C'est ainsi que le déclassement en 1^{re} classe est systématiquement décidé chaque fois que la composition de la clientèle autorise cette mesure.

19. Il importe que la S.N.C.B. s'occupe du transport de masse pendant les week-ends.

Le Ministre envisage-t-il de revenir sur la suppression de trains pendant le week-end ?

En ce qui concerne les transports de masse pendant le week-end, il est évident, déclare le Ministre, que la Société Nationale ne peut faire circuler des trains à moitié vides, et ce d'autant moins que se pose une question de personnel, car la durée du travail a été réduite. Le week-end, outre certains trains ordinaires qui sont maintenus, la S.N.C.B. organise des trains-radio et des trains spéciaux.

20. Pourquoi la S.N.C.B. affecte-t-elle tant d'argent à des investissements concernant les wagons de marchandises ? N'estime-t-elle pas que le transport de marchandises doit être un trafic commercial et que, par conséquent, les chemins de fer devraient se borner à mettre leur infrastructure à la disposition du secteur privé contre rémunération ?

D'après le Ministre, le renouvellement du parc wagons s'avère indispensable, car la moitié de ce parc était constitué de wagons de plus de 25 ans, dont certains avaient plus de 50 ans d'âge et dont le tonnage moyen était inférieur à 25 t. D'où les nombreux incidents dans la marche des trains et, par conséquent, les plaintes en ce qui concerne la régularité du trafic. En outre, il eût été illogique d'équiper ce matériel de l'attelage automatique.

21. Le Ministre n'estime-t-il pas que la S.N.C.B. servirait mieux l'intérêt général si elle réalisait des investissements plus importants pour le trafic voyageurs ?

Le Ministre tient à souligner que la S.N.C.B. joue un double rôle sur le plan économique et sur le plan social.

En effet, les recettes de la S.N.C.B. se répartissent comme suit :

Voyageurs :	6.394 millions,
Marchandises pondéreuses :	6.711 millions,
Envois de détail :	1.838 millions,
Divers :	994 millions.

Dès lors, il faut, d'après le Ministre, que la S.N.C.B. continue à assurer ce double rôle, car son action est également vitale pour l'économie nationale.

22. Des parlementaires européens se plaignent des difficultés de la liaison Bruxelles-Strasbourg. Air-France a créé une relation entre ces deux villes. Un membre estime que les chemins de fer auraient pu éviter cette concurrence en augmentant la fréquence des T.E.E.

Volgens de Minister zijn de verbindingen met Straatsburg inderdaad niet snel. De N.M.B.S. heeft in haar tienjarenplan een permanent beleid ingevoerd tot snelheidsverhoging. Dit houdt in de verbetering van de trajecten en van het materieel. Vandaar de noodzakelijkheid de infrastructuurinvesteringen te verhogen en de hernieuwingsdotatie te behouden op 5,5 miljard. Het nagestreefde doel is de 120 km per uur te bereiken op alle lijnen, en de 160 km per uur op de lijn Oostende-Luik en Quévy-Essen.

Met het oog op de verbetering van de verbinding Brussel-Bazel werd nieuw materieel besteld. Tachtig internationale rijkstugens worden aangekocht door de N.M.B.S. (deze zullen deel uitmaken van een globale bestelling van 500 rijkstugens die gedaan wordt voor het Europa der Zes).

Het aantal T.E.E. treinen is beperkt (tot op dit ogenblik is er geen mogelijkheid geweest de frekwentie van de T.E.E. treinen op deze lijn te verhogen). Nog steeds volgens de Minister ligt de oplossing dus tegelijkertijd in de verbetering van de sporen om de snelheid op te drijven en het gebruik van moderner materieel.

23. Op blz. 69 van de Begroting 1972, is er sprake van compensatie voor « biljetten tegen volle prijs en gelijkgestelde » voor een bedrag van 1 miljard 326 miljoen. Hoe werd dit bedrag berekend? Door de verhoging van de volle prijsbiljetten zullen de laatste reizigers die nog hun biljetten tegen volle prijs betalen, overgaan tot het wegvervoer per auto.

Volgens de Minister werd tot de verhoging der tarieven bij de N.M.B.S. besloten door de Regering op zijn voorstel. Deze maatregel werd genomen met voorzichtigheid en rekening gehouden met het advies van de prijzencommissie en met de sociale en de concurrentiële aspecten. De schoolabonnementen en de sociale abonnementen werden niet verhoogd.

Voor de biljetten werd een verhoging van 15 pct. toegepast in functie van de prijs per kilometer (zie punt 30).

De ondervinding heeft, volgens de Minister, geleerd dat de voorzichtige verhoging der tarieven, het aantal reizigers niet verminderde voor zover de dienst volwaardig is. Nog steeds volgens de Minister werd de compensatie van « biljetten tegen volle prijs en gelijkgestelde » voor een bedrag van 1 miljard 326 miljoen vastgesteld volgens de principes van de normalisatie, rekening gehouden met het verschil dat er bestaat tussen de kostprijs en de verkoopprijs aan de reizigers.

24. Denkt de Minister het systeem van de normalisatie toe te passen op al de parastatale instellingen van het Ministerie van Verkeerswezen?

Volgens de Minister komt de normalisatie van de rekeningen van de N.M.B.S. voort uit een aanbeveling van de E.E.G., maar tot op dit ogenblik heeft deze enkel betrekking op de spoorwegen.

Het is, volgens de Minister, duidelijk dat deze normalisatie voorzien werd omdat men aan de spoorwegen lasten van openbare dienst oplegt en dit is niet het geval voor de weg en de binnenvaart.

D'après le Ministre, les liaisons avec Strasbourg sont effectivement peu rapides. La S.N.C.B. a prévu dans son plan décennal une politique permanente de relèvement des vitesses. Cela implique à la fois l'amélioration des tracés et du matériel. D'où la nécessité d'augmenter les investissements d'infrastructure et de maintenir la dotation de renouvellement à 5,5 milliards. Le but poursuivi est d'obtenir 120 km/h sur toutes les lignes et 160 km/h sur Ostende-Liège et Quévy-Essen.

Dans le but d'améliorer la liaison Bruxelles-Bâle, des commandes de matériel ont été passées. Quatre-vingts voitures internationales seront acquises par la S.N.C.B. (celles-ci font partie d'une commande globale de 500 voitures passée par le réseau de l'Europe des Six).

Le nombre de rames T.E.E. est limité (il n'y a pas eu moyen jusqu'à présent d'augmenter la fréquence des T.E.E. sur cette ligne). Toujours d'après le Ministre, la solution réside donc à la fois dans l'amélioration des voies pour augmenter la vitesse et l'utilisation d'un matériel plus moderne.

23. A la page 69 du budget 1972, il est question de compensation de billets à prix plein et assimilés pour un montant de 1 milliard 326 millions. Comment ce montant a-t-il été calculé? L'augmentation des billets à prix plein aura pour effet que les derniers voyageurs qui paient encore ces billets passeront au transport par automobile.

D'après le Ministre, l'augmentation des tarifs de la S.N.C.B. a été décidée par le Gouvernement sur sa proposition. Cette mesure a été prise avec prudence et en tenant compte de l'avis de la Commission des prix, des aspects sociaux et concurrentiels. On n'a pas majoré les abonnements scolaires et sociaux.

Pour les billets, les 15 p.c. d'augmentation ont été adoptés en fonction du prix kilométrique (voir point 30).

L'expérience a prouvé que la majoration prudente des tarifs ne diminuait pas le nombre de voyageurs pour autant que le service soit valable. Toujours d'après le Ministre, la compensation de « billets à prix plein et assimilés » pour un montant de 1 milliard 326 millions a été fixée selon les principes de la normalisation, en tenant compte de la différence qui existe entre le prix de revient et le prix réclamé aux voyageurs.

24. Monsieur le Ministre envisage-t-il l'application du système de la normalisation à tous les parastataux du Ministère des Communications?

D'après le Ministre, la normalisation des comptes de la S.N.C.B. résulte d'une recommandation de la C.E.E., mais jusqu'à présent, celle-ci vise uniquement les chemins de fer.

Il est évident, ajoute-t-il, que cette normalisation a été prévue parce que l'on impose aux chemins de fer des charges de service public, ce qui n'est pas le cas pour la route et la navigation intérieure.

25. Kan de Minister een vergelijking schetsen van de bedragen die de spoorwegen en de binnenvaart jaarlijks aan de Schatkist kosten?

Volgens de Minister is geen vergelijking mogelijk omdat de wegvervoerders en de binnenvaart geen investeringen gedaan hebben voor de wegen en de waterwegen die ten laste komen van het Ministerie van Openbare Werken.

26. Talrijke vertragingen, gaande van 10 tot 15 minuten, werden opgetekend op de lijn 162. Is hiervoor een verklaring aanwezig?

Volgens de Minister worden de vertragingen op de lijn 162 verklaard door het bestaan van werven op de lijnen 161 en 162.

Deze werven maken vertragingen noodzakelijk, alsook het op één spoor brengen op bepaalde uren van de dag:

- op het vak Mont-Saint-Guibert - Gembloers van 9 u 30 tot 16 u 30;
- op het vak Marbehan-Lavaux, van 8 u 15 tot 15 u 50;
- op het vak Assesse-Ciney, van 9 u 30 tot 15 u 30.

27. Wat betreft de hernieuwing van de rijtuigen, wenst een lid meer plaatsen voor te behouden voor niet-rokers.

In zijn antwoord onderlijnt de Minister dat de N.M.B.S. in haar rijtuigen zowel op het binnenlands net als op het internationaal net, het systeem verwarming met lucht gebruikt. Dit systeem laat de voortdurende hernieuwing van de lucht toe. Bovendien hebben rijtuigen voor internationale netten een systeem met luchtklimatisering dat uitstekende diensten bewijst. Zo wordt zelfs in de afdelingen voor rokers de luchtvernieuwing op een konstante en efficiënte manier verzekerd.

In elk geval zal de N.M.B.S., in de mate van het mogelijke en indien het noodzakelijk is, het aantal van haar afdelingen gereserveerd voor niet-rokers, veranderen.

28. Een lid stelt vast dat er een aanzienlijk tariefverschil bestaat tussen een N.M.B.S.-abonnement voor een wekelijkse verplaatsing en een abonnement voor een dagelijkse verplaatsing. Het verschil varieert volgens de af te leggen afstanden zonder duidelijke rechtvaardiging. Deze toestand van zaken benadeelt zekere categorieën van gebruikers. Hij vraagt de Minister de nodige verbeteringen door te voeren.

De Minister zal de N.M.B.S. een onderzoek laten instellen naar dit tarifieringsprobleem tussen de dag- en weekabonnementen, dat vooral belangrijk is voor universiteitsstudenten die zich wekelijks van hun woonplaats naar een universiteit begeven.

Dit probleem is klaarblijkelijk belangrijk voor de streken die niet over een universitair centrum beschikken.

Hetzelfde probleem kan ook rijzen voor zekere scholieren die het secundair onderwijs volgen. De Minister zal zijn aandacht besteden aan deze kwestie die van belang is op het sociale plan in het kader van de democratisering van het onderwijs.

25. Le Ministre peut-il donner une comparaison sommaire des montants mis annuellement par le Trésor à la disposition des chemins de fer et de la navigation intérieure?

D'après le Ministre, il n'est pas possible d'établir pareille comparaison, du fait que les transporteurs routiers et la batellerie n'ont opéré aucun investissement pour les routes et les voies d'eau, qui sont à la charge du Ministère des Travaux publics.

26. De nombreux retards, allant de 10 à 15 minutes, ont été constatés sur la ligne 162. Y-a-t-il une explication à cela?

Le Ministre répond que les retards de la ligne 162 s'expliquent par l'existence de chantiers de travaux sur les lignes 161 et 162.

Ces travaux nécessitent des ralentissements ou des mises à voie unique pendant certaines heures de la journée:

- sur le tronçon Mont-Saint-Guibert - Gembloers, de 9 h 30 à 16 h 30;
- sur le tronçon Marbehan-Lavaux, de 8 h 15 à 15 h 50;
- sur le tronçon Assesse-Ciney, de 9 h 30 à 15 h 30.

27. A l'occasion du renouvellement des voitures, n'y aurait-il pas lieu de réserver un plus grand nombre de places aux non-fumeurs?

Dans sa réponse, le Ministre souligne que la S.N.C.B., dans ses voitures, tant en régime intérieur qu'en régime international, utilise le système de chauffage par air pulsé. Ce système permet le renouvellement continu de l'air. En outre, dans les voitures internationales, un système de conditionnement d'air rend d'excellents services. Aussi, même dans les compartiments réservés aux fumeurs, le renouvellement de l'air est-il assuré de façon constante et efficace.

De toute façon, dans la mesure où cela s'avérerait nécessaire, la Société Nationale modifiera autant que possible le nombre de ses compartiments réservés aux non-fumeurs.

28. Un membre constate qu'il existe une différence tarifaire considérable entre un abonnement S.N.C.B. à la semaine et un abonnement journalier. Sans justification apparente, cette différence varie suivant les distances à parcourir. Pareil état de choses porte préjudice à certaines catégories d'usagers. L'intervenant demande au Ministre d'apporter les améliorations nécessaires.

Le Ministre fera examiner par la S.N.C.B., le problème de la tarification par comparaison entre les abonnements journaliers et les abonnements à la semaine, qui intéressent particulièrement les étudiants qui se rendent hebdomadairement de leur résidence à une université.

Il est bien évident que ce problème est important pour les régions qui ne disposent pas d'un centre universitaire.

Le même problème peut également se poser pour certains étudiants du cycle secondaire. Le Ministre sera attentif à cette question, qui revêt sur le plan social une certaine importance, dans le cadre de la démocratisation des études.

Per 1 juli 1972 is de situatie als volgt voor wat betreft de dag- en weekabonnementen voor studerenden :

- 1 verplaatsing per week : 50 pct. van het gewone tarief,
- dagelijkse verplaatsingen : 89 pct. van het gewone tarief.

29. Hetzelfde lid stelt vast dat de maximum loongrens voor de sociale abonnementen voor bedienden sedert 1 september 1971 op 225.000 F gefixeerd blijft. Rekening houdend met de stijgingen der lonen, de weerslag van de stijging van de index en de sociale programmatie, denkt hij dat deze maximum grens zou moeten verhoogd worden.

De Minister hecht eraan te beklemtonen dat het peil van de inkomstengrens, dat het verkrijgen van een sociaal abonnement bepaalt, van groot belang is aangezien men bij overschrijding van de grens niet meer kan genieten van een sociaal abonnement.

Een studie van de aangegeven inkomsten moet gemaakt worden vooraleer een definitieve beslissing kan genomen worden. Bovendien zou het nuttig zijn, alvorens over de opportuniteit van deze verhoging te oordelen, het resultaat te kennen van de studie gemaakt door het Bevolkingscentrum en van het onderzoek naar de familiale inkomsten.

30. Wat betreft de werkelijke prijs per km bij de spoorwegen, citeerde de Minister de volgende cijfers : 1,45 F per reiziger/kilometer en 1,30 F per ton/kilometer.

B. Waterwegen.

1. In verband met de nieuwe wet op de veiligheid van schepen, en meer bepaald wat betreft de bepalingen die er in voorkomen aangaande de pleziervaart, wenste een lid de aandacht van de Minister te vestigen op de noodzaak dringend over te gaan tot de uitvoering van de bijzondere reglementering, die niet alleen zou moeten slaan op de staat van veiligheid van het vaartuig, maar ook op de specifieke bekwaamheid die van de beoefenaars van de sport dient gevergd.

Volgens de Minister wordt, benevens de uitvoeringsbesluiten die thans in voorbereiding zijn voor wat betreft de toepassing van de nieuwe wet op de eigenlijke zeeschepen, ook reeds gewerkt aan een voorontwerp van reglementering voor de pleziervaart in uitvoering van artikel 3, § 1, 4° van de genoemde nieuwe wet. Daarbij wordt voorzien in een ruime consultatie tussen, enerzijds de zeevaartspectiediensten en de waterschoutsambten en, anderzijds de verenigingen die representatief zijn op het gebied van de pleziervaart. Op grond van dergelijke consultatie moet het mogelijk zijn een degelijke reglementering uit te werken, zonder daarvoor het beoefenen van de watersport uitermate te belemmeren.

2. Er wordt gewag gemaakt van een investering van 130 miljoen voor de radarisatie van de Schelde. De werken zullen door Nederland worden uitgevoerd terwijl de kosten door België worden gedragen. Zullen deze installaties vol-

A la date du 1^{er} juillet 1972, la situation était celle-ci en ce qui concerne les abonnements journaliers et hebdomadaires pour étudiants :

- 1 déplacement par semaine : 50 p.c. du tarif ordinaire,
- déplacements journaliers : 89 p.c. du tarif ordinaire.

29. Le même membre constate que le plafond d'abonnements sociaux pour employés reste fixé à 225.000 depuis le 1^{er} septembre 1971. Compte tenu des hausses de rémunérations, de l'incidence de l'augmentation de l'index et de la programmation sociale, il lui semble qu'il y aura lieu de relever ce plafond.

Le Ministre tient à souligner que le niveau des plafonds de revenus qui conditionnent l'obtention d'un abonnement social, revêt une grande importance, puisque, lorsqu'il dépasse le plafond, on ne peut plus bénéficier d'un abonnement social.

Une étude des revenus déclarés doit néanmoins être faite avant qu'une décision définitive ne soit prise. En outre, serait intéressant de connaître, avant de juger de l'opportunité de ce relèvement, les résultats de l'étude organisée par le Centre de Population et de l'enquête relative aux budgets familiaux.

30. En ce qui concerne le coût réel par km aux chemins de fer, le Ministre cite les chiffres suivants : 1,45 F par voyageur/km et 1,30 F par tonne/km.

B. Voies navigables.

1. Au sujet de la nouvelle loi sur la sécurité des navires et plus particulièrement des dispositions concernant la navigation de plaisance, un membre désire attirer l'attention du Ministre sur la nécessité de passer d'urgence à l'exécution de la réglementation particulière, qui concerne non seulement la sécurité du bateau mais aussi les aptitudes spécifiques de ceux qui pratiquent le sport en question.

D'après le Ministre, à part les arrêtés d'exécution qui sont actuellement en préparation pour ce qui concerne l'application de la nouvelle loi sur les navires de mer proprement dits, l'Administration étudie un avant-projet de réglementation pour la navigation de plaisance en exécution de l'article 3, § 1^{er}, 4°, de ladite loi. A cet effet, il est prévu une consultation sur un plan très large entre, d'une part, les services d'inspection maritime et les commissariats maritimes et, d'autre part, les organisations représentatives de la navigation de plaisance. Sur la base d'une pareille consultation, il doit être possible de mettre sur pied une réglementation valable, sans pour cela trop entraver la pratique du sport en question.

2. On fait état d'investissements pour la radarisation de l'Escaut pour 130 millions. Les Pays-Bas vont exécuter les travaux, la Belgique payera la note. Est-ce que ces installations fonctionneront automatiquement, sans occupation

komen automatisch werken, zonder personeelsbezetting? De vraag stelt zich of het ingebruiknemen van deze posten een weerslag zal hebben op het huidige personeel.

Er stelt zich bovendien nog een bijkomende vraag, namelijk of men thans reeds een personeelskader aan het uitwerken is om tot de benoeming van de personeelsleden over te gaan, die zich ten eerste ongerust gevoelen in hun huidige situatie.

Volgens de Minister zal de constructie van de twee radarposten op Nederlands grondgebied worden uitgevoerd overeenkomstig de bepalingen van het Belgisch-Nederlands verdrag van 23 oktober 1957, genaamd « *Bebakeningsverdrag 1957* », dat de wederzijdse verplichtingen van beide landen regelt op het stuk van de uitrusting van het Nederlands gedeelte der Schelde met de verschillende soorten van hulpmiddelen voor de navigatie. Daaruit vloeit voort dat de kosten van bedoelde constructie ten laste van ons land vallen (dat is trouwens logisch vermits het hier gaat om Belgische maritieme belangen), terwijl de uitvoering van de werken aan Nederland dient toevertrouwd, wel te verstaan onder de controle van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart, die paritair is samengesteld. Deze controle slaat op het opstellen der bestekken, het uitschrijven van een offerte-aanvraag, de keuze van de aannemer en het toezicht op de uitvoering der werken en leveringen.

De twee radarposten in kwestie zijn volledig automatisch en hun werking vergt geen enkele personeelsbezetting ter plaatse. Maar vermits die posten hun beelden overzenden naar de centrale post te Zandvliet in België, is een verhoging van het aantal radarwaarnemers dat daar thans in functie is, onvermijdelijk. Voorzien wordt dat de huidige effectieven met 12 radarwaarnemers zullen dienen aangevuld.

Wat betreft de ongerustheid van de contractuele personeelsleden die reeds sedert enkele jaren in de bediening van radarwaarnemer te Zandvliet zijn tewerkgesteld, moet de Minister toegeven dat er zich wel enkele problemen stellen inzake de regularisatie van hun toestand. De zaak is echter in onderzoek met het doel een voldoening gevende oplossing binnen een redelijke termijn te bewerkstelligen.

C. Problemen van het transport langs de weg.

1. Hoe staat het met de kwestie van de toegang tot het beroep (autocars)?

Wat betreft de voorwaarden van de toelating tot het beroep van exploitant van autocardiendiensten, zijn de volgende regels van toepassing:

a) Elke aanvrager die de vereiste morele en financiële garanties biedt, en die het bewijs kan leveren van een activiteit van tenminste 3 jaar in de onderneming van transport kan een vergunning krijgen voor het exploiteren van een autocardiendienst.

De toelating aan een kandidaat met een nationaliteit van buiten de E.E.G. kan geweigerd worden als er geen wederkerigheid is.

personnel? La question se pose de savoir quelle sera la répercussion sur les effectifs actuels.

Une autre question connexe se pose : s'occupe-t-on actuellement de l'élaboration d'un cadre du personnel en vue de pouvoir procéder à la nomination de ces agents qui s'inquiètent de leur situation actuelle?

D'après le Ministre, la construction des deux postes radar en territoire néerlandais se fera suivant les dispositions du traité belgo-néerlandais du 23 octobre 1957, dit « *Traité de balisage 1957* », qui règle les obligations réciproques des deux pays en matière d'équipement de la partie néerlandaise de l'Escaut en différents dispositifs d'aide à la navigation. C'est ainsi que les frais de construction sont à la charge de notre pays (ce qui est normal puisqu'il s'agit d'intérêts de navigation belges), mais que l'exécution des travaux doit se faire par les Pays-Bas, bien entendu sous le contrôle de la Commission permanente de surveillance de la Navigation de l'Escaut, de composition paritaire. Ce contrôle se rapporte à la rédaction des cahiers des charges, à la procédure de l'appel d'offres, au choix de l'adjudicataire et à la surveillance de l'exécution des travaux et des fournitures.

Les deux postes radar en question sont entièrement automatiques et fonctionnent sans occupation de personnel sur place. Mais puisque ces postes renvoient leurs images au poste central de Zandvliet en territoire belge, une augmentation du nombre d'opérateurs qui y est actuellement en fonction est inévitable. A cet effet, il faut prévoir un complément d'effectifs de 12 opérateurs.

En ce qui concerne les inquiétudes des agents contractuels qui sont employés depuis quelques années comme opérateurs au poste de Zandvliet, il se pose en effet quelques problèmes quant à la régularisation de leur situation. L'affaire est à l'examen dans le but de trouver une solution satisfaisante dans un délai raisonnable.

C. Problèmes des transports par route.

1. Où en est-on dans la question de l'accès à la profession (autocarisme)?

En ce qui concerne les conditions d'accès à la profession d'exploitant de services d'autocars, les règles ci-après sont d'application:

a) Tout requérant offrant les garanties morales et financières requises et pouvant faire la preuve d'une activité de 3 années au moins dans l'entreprise des transports peut être mis en possession d'une autorisation d'exploiter un service d'autocars.

L'autorisation à un candidat d'une nationalité autre que celle d'un pays de la C.E.E. peut être refusée s'il n'y a pas réciprocité.

De toelating heeft slechts betrekking op één voertuig, dat niet ouder dan 3 jaar mag zijn.

b) Na 3 opeenvolgende jaren houder geweest te zijn van een toelating om een autocardienst uit te baten, kan de exploitant, elk jaar een toelating bekomen om het aantal voertuigen te laten toenemen met tenminste 1 voertuig, zonder het eventuele derde (afgerond op de hogere eenheid) van het aantal der bestaande voertuigen te overschrijden; dit op voorwaarde dat hij het bewijs kan leveren van een jaarlijkse netto ontvangst van tenminste 10.000 frank per aangeboden plaats, verwezenlijkt met behulp van deze laatste.

c) De Minister van Verkeerswezen kan van deze regels afwijken om aan zekere situaties te verhelpen (bijvoorbeeld voor de streken waar er een tekort is aan autocars).

De Minister signaleert trouwens dat in het kader van de Europese Gemeenschap, de Commissie op 17 juli 1968, een ontwerp tot beslissing heeft ingediend bij de Raad van de Europese Gemeenschappen betreffende het invoeren van voorwaarden voor het toelaten tot het beroep van aannemer van nationaal en internationaal vervoer langs de weg.

Na de discussie van de voorstellen van richtlijnen van de Raad betreffende de verwezenlijking van de vestigingsvrijheid voor de niet-beloonde vervoersactiviteiten, namelijk van reizigers langs de weg, heeft de Groep voor de economische vragen aangedrongen opdat de schikkingen betreffende de toelating tot het beroep (subjectieve voorwaarden) met voorrang behandeld zouden worden. (Deze kwestie werd inderdaad door de Raad uitgesteld.)

De Groep Vervoer en Economische Vragen van COREPER (Comité van de permanente vertegenwoordigers) is op 17 juni jongstleden bijeengekomen betreffende dit onderwerp.

Zogauw de gemeenschappelijke schikkingen betreffende de toelating tot het beroep het daglicht zullen zien, zal België de nodige maatregelen nemen om zijn wetgeving op punt te stellen.

2. Heeft het Departement van Verkeerswezen de bedoeling beroepsvormingscentra te creëren voor bestuurders van vrachtwagens en autocars ?

Zoals de zaken er op dit ogenblik voorstaan, lijkt het de Minister niet noodzakelijk dat het Departement andere initiatieven zou nemen dan deze die reeds genomen waren en waarvan men de eerste resultaten gunstig heeft kunnen waarderen :

a) Wet betreft de vrachtwagens, zijn er twee « Beroepsvormingscentra » die functioneren in Gent en in Luik.

Dat zijn de Centra die georganiseerd worden door de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening, op initiatief van « Het Sociale Fonds voor het vervoer van zaken per auto » dat afhangt van de Nationale Belgische Federatie van wegvervoerders.

De opening van andere centra in andere steden wordt voorzien door R.V.A. in het kader van het haar eigen beleid : geheel het land omvatten.

L'autorisation ne porte que sur un seul véhicule, lequel ne peut avoir plus de trois ans d'âge.

b) Après avoir été titulaire pendant 3 années consécutives d'une autorisation d'exploiter des services d'autocar, l'exploitant peut obtenir, chaque année, l'autorisation d'accroître le nombre des véhicules à mettre en service, raison d'au moins un véhicule, sans dépasser le tiers, éventuellement arrondi à l'unité supérieure, du nombre des véhicules existants, à condition qu'il puisse apporter la preuve d'une recette annuelle nette d'au moins 10.000 francs par place offerte, réalisée au moyen de ces derniers.

c) Le Ministre des Communications peut déroger à ces règles en vue de parer à certaines situations (par exemple pour les régions où il y a pénurie d'autocars).

Le Ministre signale d'autre part que dans le cadre de Communautés européennes la Commission a introduit au Conseil des Communautés européennes, le 17 juillet 1968 un projet de décision relative à l'introduction de condition pour l'accès à la profession d'entrepreneur de transport nationaux et internationaux par route.

Lors de la discussion des propositions de directives du Conseil concernant la réalisation de la liberté d'établissement pour les activités non salariées de transports, notamment d voyageurs par route, le Groupe des questions économique a insisté pour que les dispositions relatives à l'accès à la profession (conditions subjectives) soient traitées par priorité (Cette question avait, en effet, été ajournée par le Conseil.

Les Groupes Transports et Questions économiques du COREPER (Comité des représentants permanents) se sont réunis à ce sujet le 17 juin dernier.

Dès que les dispositions communautaires en matière d'accès à la profession verront le jour, la Belgique prendra les mesures nécessaires pour y conformer sa législation.

2. Le Département des Communications a-t-il l'intention de créer des centres de formation professionnelle pour conducteurs de poids lourds et d'autocars ?

Eu égard à la situation telle qu'elle se présente à l'heure actuelle, il ne semble pas indispensable que le Département prenne des initiatives autres que celles qui ont déjà été prises et dont on peut apprécier favorablement les premiers résultats :

a) En effet, en ce qui concerne les poids lourds, deux « Centres de formation professionnelle » fonctionnent à Gand et à Liège.

Ce sont des centres organisés par l'Office national de l'Emploi, à l'initiative du « Fonds social pour le transport de choses par véhicules automobiles » qui relève de la Fédération nationale belge des transporteurs routiers.

L'ouverture d'autres centres répartis dans d'autres villes est prévue par l'O.N.E.M. dans le cadre de la politique qu'elle a faite sienne : couvrir l'ensemble du pays.

b) Wat de autocars betreft, functioneert er een beroepsvormingcentrum te Roeselare. Het gaat hier om een initiatief van de « Beroepsvereniging van autobus- en autocarsondernemers ».

Het ligt echter in de bedoeling van de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening zijn activiteiten uit te breiden wat betreft de beroepsvorming van bestuurders voor vrachtwagens tot autobus- en autocarbestuurders.

Daar ligt dus een ander probleem dat moet gevolgd worden.

c) Het is duidelijk dat het Departement erg geïnteresseerd is in de werking van deze centra waarvan men kan verwachten dat ze effectief zullen bijdragen tot de promotie van de wegveiligheid en tot de rendabiliteit van vervoersondernemingen.

Dat is de reden waarom de Minister zijn diensten de opdracht heeft gegeven de mogelijkheid te onderzoeken aan de kandidaten die met voldoening de cursussen gevolgd hebben het rijbewijs « C » of « D » af te leveren en het afgeleverde certificaat te beschouwen als geschiktheidsdocument voor het beroep in de zin van het reglement nr. 543/69 van de E.E.G.

Dit laatste punt heeft tot gevolg dat de betrokkenen een voertuig zouden kunnen besturen waarvan het maximum toegelaten gewicht de 7,5 ton overschrijdt, vanaf de leeftijd van 18 jaar.

Ter conclusie, bevestigt de Minister dat de goede beroepsvorming van de betrokken bestuurders al zijn aandacht gaande houdt en dat hij bijaldien niet zal nalaten in het kader van zijn mogelijkheden, alle initiatieven te nemen die nuttig zouden kunnen zijn voor het na te streven doel.

3. Wat betreft het vervoer van werklui bestaat er een tarifiering voor de haven van Antwerpen. Zal deze regeling uitgebreid worden tot andere streken van het land ?

Volgens de Minister, bestaat de voornaamste verwezenlijking van de werkgroep voor de organisatie van het vervoer van werklieden naar de streek van Antwerpen in het instellen van een tarifiering bij middel van concessiecontracten.

Dat wil zeggen dat de M.I.V.A. (trams van Antwerpen), de N.M.B.S. en de N.M.V.B., die volgens de bediende sektor titularis zijn van alle toelatingen voor het vervoer van werklieden naar de streek van Antwerpen, zich verbonden hebben slechts concessiecontracten af te sluiten met de exploitanten die bereid zijn de betrokken tarieven te respecteren. Deze tarieven zijn gebaseerd op een berekening van een vastgelegde kostprijs.

Dit systeem heeft zijn proeven afgelegd en het Bestuur van het Vervoer heeft een voorstel gedaan betreffende de progressieve uitbreiding van dit systeem tot gans het land.

Dit voorstel, dat heel wat werk met zich brengt en dat enkele tariefverbeteringen van normatieve orde inhoudt, is ter studie bij het Kabinet.

De Minister kan op dit ogenblik geen definitieve houding aannemen op dit gebied.

b) En ce qui concerne les autocars, un centre de formation professionnelle fonctionne à Roulers. Il s'agit d'une initiative de la « Beroepsvereniging van autobus- en autocarsondernemers ».

Il entre toutefois dans les intentions de l'Office national de l'Emploi d'étendre ses activités en matière de formation professionnelle des chauffeurs de poids lourds aux chauffeurs d'autobus et d'autocars.

Il y a donc là un problème à suivre.

c) Il est évident que le Département est hautement intéressé au fonctionnement de ces centres dont on peut espérer qu'ils contribueront efficacement à la promotion de la sécurité routière et à la rentabilité des entreprises de transports.

C'est la raison pour laquelle le Ministre a chargé ses services d'examiner la possibilité de délivrer aux candidats qui auront suivi, avec succès, les cours dans ces centres de formations, le permis de conduire « C » ou « D » et de considérer le certificat délivré comme certificat d'aptitude professionnelle au sens du Règlement n° 543/69 de la C.E.E.

Ce dernier point aurait pour effet que les intéressés pourraient conduire un véhicule dont le poids maximum autorisé dépasse 7,5 tonnes, à partir de l'âge de 18 ans.

En conclusion, le Ministre affirme que la formation adéquate des conducteurs intéressés retient toute son attention et que dès lors, il ne manquera pas de prendre dans le cadre de ses attributions et de ses préoccupations toute initiative qui s'avérerait utile au regard du but poursuivi.

3. En ce qui concerne le transport d'ouvriers, il y a une tarification pour le port d'Anvers, Sera-t-elle étendue à d'autres régions du pays ?

D'après le Ministre, la réalisation principale du groupe de travail pour l'organisation des transports d'ouvriers vers la région d'Anvers consiste dans l'instauration, par la voie des contrats d'affermage, d'une tarification.

Cela veut dire que la M.I.V.A. (tramways d'Anvers), la S.N.C.B. et la S.N.C.V., titulaires, selon le secteur desservi, de toutes les autorisations pour le transport d'ouvriers vers la région d'Anvers, se sont engagées à ne conclure des contrats d'affermage qu'avec les exploitants qui sont disposés à respecter les tarifs en cause, qui eux sont basés sur un calcul de prix de revient déterminé.

Ce système ayant fait ses preuves, l'Administration des Transports a soumis au Ministre une proposition relative à l'extension progressive de ce système à tout le pays.

Cette proposition qui représente un travail assez considérable et qui contient quelques améliorations tarifaires, d'ordre normatif, est à l'étude au Cabinet.

En ce moment, le Ministre ne peut pas encore prendre une position définitive dans cette matière.

Het geheel der voorstellen, die bij de Minister ingediend zijn, wil op een gezonde en logische manier de minimum rendabiliteit van de genoemde « speciale » autobusdiensten verzekeren. Het aantal en het belang van deze diensten groeien onophoudelijk en het socio-ekonomisch karakter ervan wordt trouwens niet meer betwist.

4. Een lid dacht te weten dat de autoplaten zouden gewijzigd worden. Zal deze hernieuwing op tijd beginnen?

Bij zijn aankomst op het Departement werd de Minister getroffen door het probleem dat gesteld werd door de vervanging van de huidige nummerplaten door reflecterende platen.

Men wilde beginnen met deze vervanging op 1 juli. De Minister heeft het nodig geacht, samen met de Rijkswacht, technische proeven te doen opdat de nieuwe immatriculatieplaten zouden beantwoorden aan hetgeen men van hen verwacht.

Een definitieve beslissing zal binnenkort genomen worden.

5. Wat betreft de nieuwe kaderwet betreffende het vervoer van goederen langs de weg, wordt er gezegd dat de toelating tot het beroep moeilijker zal worden. Een commissaris hoopt dat de verworven rechten zullen geëerbiedigd worden.

Volgens de Minister heeft het wetsontwerp dat op dit ogenblik ter studie ligt bij zijn diensten, tot doel de capaciteit van het toegelaten vervoer beter aan te passen aan de reële noden van de economie.

Dit voorontwerp zal rekening houden met de noodzaak het beroep van wegtransporteur te revaloriseren. Deze revalorisatie is onmisbaar geworden.

Het nieuwe project zal bijgevolg voorzien dat de Koning een reglement kan nemen dat de voorwaarden vastlegt om de beroepsbekwaamheid te bepalen in verband met het nationale vervoer.

Het spreekt vanzelf dat het uitvoeringsbesluit in verband hiermee in overgangsmatregelen zal voorzien ten voordele van de gemachtigde vervoerders.

6. Zou men een vergelijking kunnen geven van de staats-tussenkomen ten gunste van het stedelijk vervoer en de N.M.V.B.?

In het antwoord verwijst de Minister o.a. naar blz. 66 van de begroting :

— artikel 22.05 a) : een subsidie van 1.250.000 frank voor de maatschappijen voor stedelijk vervoer om hun exploitatierekening in evenwicht te brengen;

— artikel 22.05 b) : een subsidie om dezelfde reden voor de N.M.V.B. ten bedrage van 765.000.000 frank.

7. Er bestaan bepaalde discrepanties in de uurregeling van de busdiensten, o.a. de lijn Charleroi-Chimay.

Twee bussen vertrekken inderdaad praktisch op hetzelfde uur van het station van Sivry (16 u 15 — 16 u 19). Geen

L'ensemble des propositions dont le Ministre est saisi tend à assurer d'une manière saine et logique la rentabilité minimum des services d'autobus dits « spéciaux » dont le nombre et l'importance ne cessent de croître et dont le caractère socio-économique n'est d'ailleurs plus contesté.

4. Un membre croit savoir que les plaques d'immatriculation seraient renouvelées. Ce renouvellement commencera-t-il à temps ?

A son arrivée au Département, le Ministre a été saisi du problème posé par le remplacement des plaques actuelles par des plaques rélectorisées.

On avait en fait envisagé à ce moment de commencer le remplacement au 1^{er} juillet. Le Ministre a toutefois estimé utile, d'accord avec la Gendarmerie, de procéder à des essais techniques afin que les nouvelles plaques d'immatriculation répondent bien à ce que l'on attend d'elles.

Une décision définitive sera prise incessamment.

5. En ce qui concerne la nouvelle loi-cadre relative au transport de marchandises par route, l'on dit que l'accès à la profession sera rendu plus difficile. Un commissaire espère que les droits acquis seront respectés.

D'après le Ministre, le projet de loi actuellement à l'étude dans ses services a pour but de mieux adapter la capacité de transport autorisée aux besoins réels de l'économie.

Cet avant-projet tiendra compte de la nécessité de revaloriser la profession de transporteur routier, revalorisation qui est devenue indispensable.

Le nouveau projet prévoira par conséquent que le Roi pourra prendre un règlement fixant les conditions relatives à la compétence professionnelle en matière de transport national.

Il va de soi que l'arrêté d'exécution en cette matière prévoira des mesures transitoires en faveur des transporteurs autorisés.

6. Pourrait-on donner une comparaison des interventions de l'Etat en faveur du transport urbain et de la S.N.C.V. ?

Dans sa réponse, le Ministre renvoie, entre autres, à la page 66 du budget :

— l'article 22.05 a) : une subvention de 1.250.000 francs aux sociétés de transport urbain à titre de contribution à l'équilibre de leur compte d'exploitation;

— l'article 22.05 b) : une subvention de 765.000.000 de francs à la S.N.C.V. pour la même raison.

7. Il existe certaines anomalies dans les horaires des lignes d'autobus, notamment pour la ligne Charleroi-Chimay.

En effet, il y a deux autobus qui partent pratiquement à la même heure de la gare de Sivry (16 h 15 — 16 h 19).

van beide rijdt door het centrum van Sivry (afstand 5 km). Een lid vraagt dat de Minister de mogelijkheid zou onderzoeken, tenminste één van de twee bussen door het centrum van Sivry te doen rijden.

De Minister beloofde onmiddellijk te vragen dat het probleem, opgeworpen door het lid, onderzocht zou worden opdat één van de twee bussen die praktisch op hetzelfde uur vertrekken, door het centrum van de gemeente Sivry zou rijden.

8. Een lid was aangenaam verrast met het initiatief dat de Minister van Verkeerswezen genomen heeft met de organisatie van een dienst voor heliophthulp.

Het lid denkt dat het hier gaat om een uitstekend initiatief dat trouwens beantwoordt aan een dwingende noodzaak. Hetzelfde lid zou willen weten op welke datum deze dienst zou kunnen starten en of de weerslag op de begroting de inwerkingtreding ervan niet zal vertragen.

In zijn antwoord herinnerde de Minister aan de inspanningen van zijn voorganger wat betreft de wegveiligheid en het voorkomen van ongevallen op de weg.

Hij geeft de Commissie de verzekering dat hij alles in het werk zal stellen om deze hoognodige activiteit verder te zetten.

Hij beoogt aanvullende activiteiten : vooreerst het onder-richt van de begrippen van de wegcode en de veiligheidsmaatregelen op de weg uitbreiden tot het middelbaar onderwijs.

Verder een strengere controle op de inbreuken op de wegcode.

Nochtans leert de ervaring dat in spijt van deze educatieve activiteiten een reeks bestuurders de wegcode niet in acht nemen en fatale fouten begaan.

Bijgevolg is het belangrijk dat de Minister van Verkeerswezen stappen doet om de menselijke levens te redden.

De bescherming dezer hangt dikwijls af van de interventiesnelheid bij ongevallen. Daarom heeft de Minister besloten aan zijn collega's voor te stellen Heli-Hulp op te richten. Hij meent dat als men de geldsommen noodzakelijk voor de oprichting van zulke dienst, vergelijkt met de menselijke drama's die voortvloeien uit de wegongevallen, en met de 20 miljard verlies op economisch vlak, deze activiteit ook absoluut noodzakelijk is. De Minister hoopt dat zijn collega's van de Regering en het Parlement hem zullen steunen in deze onderneming.

9. Een ander lid gaat ook akkoord met de oprichting van Heli-Hulp maar wijst erop dat voor de bestrijding van de inbreuken voor de 90 km/u snelheidsbeperking zeer duur controlematerieel werd gekocht, hetgeen een nutteloze uitgave is.

Het lid is van mening dat zulke kredieten best zouden bestemd kunnen zijn om de wegsignalisatie te verbeteren en voor een grondiger opleiding van de jeugd en een toezicht zonder overdreven betcugeling.

Aucun des deux ne transite par le centre de Sivry (distance 5 km). Un membre demande que le Ministre examine la possibilité de faire passer au moins l'un des deux bus par le centre de Sivry.

Le Ministre a promis de demander immédiatement que l'on examine le problème soulevé par le membre, afin qu'un des deux autobus, partant pratiquement à la même heure, desserve le centre de la commune de Sivry.

8. Un membre s'est déclaré agréablement surpris de l'initiative, prise par le Ministre des Communications, d'organiser un service Héli-Secours.

Il estime que c'est là une initiative excellente, qui répond d'ailleurs à une nécessité impérative. Il aimerait savoir à quelle date ce service pourrait commencer à fonctionner et si l'incidence budgétaire de cette opération n'en retardera pas la mise en place.

Dans sa réponse, le Ministre rappelle les efforts de son prédécesseur en ce qui concerne la sécurité routière et la prévention des accidents de la route.

Il assure la Commission qu'il mettra tout en œuvre pour continuer cette activité combien nécessaire.

A cet égard, il songe à certaines activités complémentaires; la première consistant à inclure dans le programme du cycle secondaire de l'enseignement les notions du Code de la route et de la prévention des accidents de la circulation.

Ensuite, un contrôle plus rigoureux des infractions au Code de la route.

L'expérience prouve néanmoins que, malgré cette activité éducative, un grand nombre de conducteurs transgressent le Code et commettent des imprudences fatales.

Par conséquent, il s'impose que le Ministre des Communications prenne des mesures en vue de sauver les vies humaines.

La protection de celles-ci dépend souvent de la rapidité d'intervention en cas d'accident. C'est pourquoi le Ministre a décidé de proposer à ses collègues la création d'Héli-Secours. Il estime que, si l'on met en balance les sommes nécessaires à la création de ce service et les drames humains qui résultent des accidents de la route ainsi que les 20 milliards de perte sur le plan économique, cette activité apparaît tout aussi nécessaire. Le Ministre espère que ses collègues du Gouvernement et le Parlement le soutiendront dans cette activité humanitaire.

9. Un autre membre, tout en marquant son accord sur la création du service Héli-Secours, signale qu'un matériel de contrôle onéreux a été acheté en vue de lutter contre les infractions à la limitation de la vitesse à 90 km/h et que c'est là une dépense inutile.

D'après le membre, on ferait mieux d'affecter ces crédits à l'amélioration de la signalisation routière, à la formation plus approfondie de la jeunesse et à une surveillance sans répression excessive.

Gezien het belang der wegongevallen op menselijk, sociaal en economisch gebied meent de Minister, vooral na de contacten die hij te Londen gehad heeft met zijn Europese collega's, dat de acties met het oog op de vermindering van het aantal ongevallen, complementair dienen te zijn en gesitueerd moeten zijn op het gebied van de opleiding, de signalisaties en de beteugeling. Gezien de moeilijkheden waarmee de verschillende regeringen geconfronteerd werden, is het nochtans noodzakelijk dat als een ongeval gebeurd is, een actie begonnen kan worden om levens te redden, wat het hoofddoel is van Heli-Hulp.

10. Aansluitend bij de twee vorige vragen betreffende helikopterhulp, verklaart een lid voorstander te zijn van onderricht der jongeren over de reglementering van het wegverkeer. Hij stelt echter vast dat de scholieren blijken te geven van grote onverschilligheid aan de uitgang der scholen. Van de andere kant, indien de politie een bekeuring maakt, gebeurt het zeer dikwijls dat de Procureur het proces-verbaal terugzendt naar het commissariaat met de vraag de scholier en zijn ouders op te roepen en een vermaning te geven; de doeltreffendheid van deze maatregel lijkt twijfelachtig. Er zouden zekere repressieve, zij het dan weliswaar lichte, maatregelen moeten genomen worden tegen jongelui die in overtreding zijn.

In zijn antwoord stelt de Minister o.a. vast dat het probleem van de repressie der inbreuken bedreven door jongeren in verband met de reglementering van de wegveiligheid, niet onder zijn bevoegdheid ressorteert.

D. Régie der Luchtwegen.

1. Het geval van de luchthaven van Antwerpen is sedert enkele jaren het voorwerp van discussies.

In dat verband wijst de Minister erop dat zijn voorganger de bedoeling had de Antwerpse luchtvaartactiviteit naar een andere plaats over te hevelen, welke meer geschikt zou zijn voor de straalvliegtuigen. Zonder een definitieve beslissing ter zake te treffen, had hij aan de Antwerpse overheden gesuggereerd de luchthaven te vestigen op het militair vliegveld van Oostmalle-Zoersel, ten noord-westen van de agglomeratie gelegen.

Een door de Gouverneur van de provincie Antwerpen voorgezeten commissie heeft het probleem onderzocht zonder dat ooit een beslissing getroffen kon worden.

Anderzijds wijst de Minister erop dat op 27 juni 1972 de Nationale Commissie der Luchtvaartinfrastructuur geïnstalleerd werd.

Deze Commissie is ermee belast alle facetten van de luchtvaartinfrastructuur te onderzoeken in functie van de economische ontwikkeling der verschillende streken waar de luchthaven onontbeerlijk is voor de welvaart.

Haar opdracht zal namelijk bestaan in het onderzoeken en bestuderen van :

— lokalisatie en kenmerken van de luchtvaartuitrusting op nationaal vlak;

Etant donné l'importance des accidents de la route sur les plans humain, social et économique, le Ministre pense, surtout à la suite de ses contacts à Londres avec ses collègues européens, que les actions visant à réduire le nombre des accidents doivent être complémentaires et se situer dans les domaines de la formation, de la signalisation et de la répression. Par suite des difficultés rencontrées par les différents gouvernements, il est toutefois nécessaire qu'en cas d'accident une action puisse être engagée dans le but de sauver des vies humaines, ce qui est l'objectif essentiel du service Héli-Secours.

10. Enchaînant sur les deux questions précédentes concernant Héli-Secours, un membre se déclare partisan de l'éducation de la jeunesse scolaire en matière de réglementation de la circulation routière. Il constate toutefois que les écoliers font preuve de beaucoup d'inattention à la sortie des écoles. D'autre part, en cas de verbalisation par la police, il arrive très souvent que le Procureur renvoie le procès-verbal au commissariat, avec demande de convoquer l'écolier avec ses parents et d'adresser une réprimande; ceci paraît être d'une efficacité douteuse. Il voudrait que certaines mesures de répression, très légères bien entendu, soient prises à l'encontre des jeunes gens en infraction.

Dans sa réponse, le Ministre constate notamment que le problème de la répression des infractions commises par les jeunes en matière de réglementation de la circulation routière n'est pas de sa compétence.

D. Régie des voies aériennes.

1. Le cas de l'aéroport d'Anvers a fait l'objet de discussions depuis plusieurs années.

A cet égard, le Ministre signale que son prédécesseur avait manifesté l'intention de transférer l'activité aéronautique anversoise dans un autre site mieux approprié à l'évolution des avions à réaction. Sans se prononcer définitivement sur la question, il avait suggéré aux autorités anversoises d'installer l'aéroport sur l'aérodrome militaire d'Oostmalle-Zoersel situé au nord-est de l'agglomération.

Une commission présidée par le Gouverneur de la province d'Anvers a examiné le problème sans qu'aucune décision définitive ait pu intervenir.

D'autre part, le Ministre attire l'attention sur le fait qu'en date du 27 juin 1972, il a procédé à l'installation de la Commission nationale de l'Infrastructure aéronautique.

Cette Commission est chargée d'étudier, sous tous ses aspects, l'infrastructure aéronautique en fonction du développement économique des diverses régions pour lesquelles l'aéroport constitue un facteur indispensable à la prospérité.

Sa mission sera notamment d'examiner et d'étudier :

— la localisation et les caractéristiques de l'équipement aéronautique au niveau national;

— keuze van eventueel nieuwe vestigingsplaatsen in functie van de behoeften van een of meer steden en hun hinterland;

— milieuproblematiek en meer bepaald de geluidshinder en de gevolgen van de vervuiling;

— de beschermingsmaatregelen voor het landschap door toepassing van luchtvaart- en stedenbouwkundige dienstbaarheden;

— wegverbindingen met de luchthavens;

— de voorwaarden waaronder het handelsbeheer der luchthaven toevertrouwd kan worden aan instellingen die de regionale en luchthavenbelangen vertegenwoordigen.

De Minister is van plan het dossier luchthaven Antwerpen aan de bevoegde Subcommissie van de Nationale Commissie der Luchtvaartinfrastructuur voor advies voor te leggen, en hoopt dat een oplossing gevonden wordt die aan de belangen van alle betrokken kringen zal beantwoorden.

2. Door de Intercommunale Vereniging Exploitatie Vliegveld Wevelgem werd meermaals aangedrongen op het bekomen, vanwege de Regie der Luchtwegen, van technische bijstand, radiobaken met de nodige frequenties, bebakeningsstel voor de landingsbaan en controleapparatuur.

Kan de Minister ter zake enige belofte formuleren ?

Volgens de Minister wordt het vliegplein van Wevelgem beheerd door « De Intercommunale Vereniging Exploitatie Vliegveld Wevelgem », beschouwd als een private instelling met betrekking tot de vliegvelden van de Staat die door de Regie der Luchtwegen beheerd worden.

Verskillende aanvragen betreffende de mogelijkheid om een controledienst voor de luchtvaart in het leven te roepen, werden ingediend bij het Bestuur van de Luchtvaart en niet bij de Regie der Luchtwegen.

Deze aanvragen werden door de bevoegde administraties onderzocht en tevens door het Gemengd Comité voor de Luchtvaart, doch hebben nog niet kunnen genieten van een positief advies van deze organen. Wat er ook van zij de Nationale Commissie voor de Luchtvaartinfrastructuur werd belast voorstellen te bestuderen en voor te leggen voor een aangepast beheer van de vliegvelden waar de regionale belangen aan het beheer zullen deelnemen.

De genoemde Commissie heeft eveneens in haar bevoegdheid de studie van de localisatie van de regionale vliegvelden en deze studie zal ongetwijfeld laten uitschijnen in welke mate het vliegveld belangrijk is voor de bevordering van de nationale of regionale industrie en eventueel welke uitrusting in gebruik zal dienen gesteld te worden.

3. Een lid heeft de indruk dat men gekant is tegen de uitbreiding van de luchthaven van Oostende. Bestaat er geen mogelijkheid voor een positief en opbouwend onderzoek ?

Volgens de Minister beschikt de luchthaven van Oostende waarvan de trafiek voortdurend en ernstig verminderd is sinds 1964, over een infrastructuur en een superstructuur die voldoende zijn om aan de eisen van het huidige verkeer tegemoet te komen.

— le choix de nouveaux sites éventuels en fonction des besoins d'une ou de plusieurs villes et de leur arrière-pays;

— les problèmes de l'environnement et plus particulièrement les contraintes et les inconvénients résultant du bruit et de la pollution;

— les mesures de protection des sites par l'application des servitudes aéronautiques et urbanistiques;

— les liaisons routières avec les aéroports;

— les conditions dans lesquelles la gestion commerciale des aéroports pourrait être confiée à des organismes représentatifs des intérêts régionaux et aéroportuaires.

Le Ministre compte soumettre le dossier de l'aéroport d'Anvers à l'avis de la Sous-Commission compétente de la Commission nationale pour l'Infrastructure aéronautique, et espère voir intervenir une solution qui soit conforme aux intérêts de tous les milieux concernés.

2. L'intercommunale pour l'exploitation du terrain d'aviation de Wevelgem a demandé plusieurs fois déjà l'obtention, de la part de la Régie des Voies aériennes, d'une assistance technique, d'un balisage radio avec les fréquences nécessaires, d'un système de balisage pour la plaine d'atterrissage et des appareils de contrôle.

Le Ministre peut-il formuler une promesse à ce sujet ?

L'aérodrome de Wevelgem géré par « De Intercommunale Vereniging Exploitatie Vliegveld Wevelgem » est considéré comme institution privée par rapport aux aérodromes de l'Etat qui sont gérés par la Régie des Voies aériennes.

Plusieurs demandes sur la possibilité d'installer un service de contrôle de la navigation aérienne ont été introduites auprès de l'Administration de l'Aéronautique et non à la Régie des Voies aériennes.

Ces demandes ont été examinées par les administrations compétentes et aussi au sein du Comité mixte pour l'Aéronautique, mais n'ont pas encore pu bénéficier d'un avis positif de ces organes. Quoi qu'il en soit, la Commission nationale pour l'Infrastructure aéronautique a été chargée d'étudier et de remettre des propositions pour une gestion adaptée des aérodromes à la gestion desquels les intérêts régionaux participeront.

Ladite Commission a également dans ses attributions l'étude de la localisation des aérodromes régionaux et cette étude fera sans doute ressortir dans quelle mesure l'aérodrome est intéressant pour la promotion de l'industrie nationale ou régionale et éventuellement l'équipement qui devra être mis en usage.

3. Un membre a l'impression qu'on est adversaire de l'extension de l'aéroport d'Oostende. N'y a-t-il pas possibilité de procéder à un examen positif et constructif ?

D'après le Ministre, l'aéroport d'Oostende, dont le trafic a sérieusement et continuellement diminué depuis 1964, dispose d'une infrastructure et d'une superstructure suffisantes pour faire face au trafic actuel.

De Nationale Commissie die zojuist geïnstalleerd is, en de Subcommissie die belast is met de problemen van het noordelijk gedeelte van het land, zullen het peil van de nodige uitrustingen moeten onderzoeken om tegemoet te komen aan de eisen van het luchtverkeer op middellange en lange termijn.

4. Heeft men in het kader van een rationalisatie een beheer voorzien voor een Benelux-luchthaven ?

Volgens de Minister komt de idee van de oprichting van een Benelux-luchthaven van het Vlaams Economisch Verbond (in medewerking met Nederlandse autoriteiten, werd een colloquium georganiseerd door het Vlaams Economisch Verbond). Het gaat dus hier niet om een initiatief van de Belgische Regering.

De idee zal in elk geval onderzocht worden door de Nationale Commissie voor Infrastructuur van de Luchtvaart.

De Minister kan hier niet vooruitlopen op de beslissingen die de Nationale Commissie en de twee Subcommissies zullen treffen (een Subcommissie wordt belast met problemen van het noordelijk gedeelte van het land, de andere met de problemen van het zuidelijk gedeelte).

De Minister heeft trouwens aan de Nationale Commissie de opdracht gegeven de problemen op lange termijn te bestuderen en ze te zien in een Europese en internationale optiek.

E. Sabena.

1. De Minister heeft verklaard dat Sabena, het is te zeggen de Belgische Staat, nog geen rechten verkregen heeft voor een tweede landingsplaats in de Verenigde Staten. Het dossier is nog altijd bij zijn collega van Buitenlandse Zaken, die ten gunste van de Sabena, onderhandelt over de rechtstreekse exploitatie van Atlanta, terwijl de bediening van Chicago in deze hypothese tot later uitgesteld werd.

Het is ook juist dat de Sabena geen exploitatierechten verkregen heeft voor Hong-Kong. Dit probleem zal echter in een nabije herziening van het luchtvaartakkoord tussen België en Engeland, aangesneden worden. Op een algemene manier kan men stellen dat de Belgische Staat het steeds moeilijker heeft om luchtvaartakkoorden af te sluiten, luchtvaartakkoorden die de rijkste markten zouden openen voor de Sabena.

Het is dus helemaal logisch te besluiten dat een gedeelte van het tekort van de Sabena te wijten is aan de betrekkelijke zwakte van de Belgische portefeuille der luchtverkeersrechten.

Men moet echter niet uit het oog verliezen dat de tabel zonder helemaal optimistisch te zijn, daarentegen toch niet volledig negatief is. Inderdaad, de Belgische Maatschappij is vertegenwoordigd :

In Afrika : Kinshasa, Johannesburg, Nairobi, Entebbe, Dar Es-Salam, Kigali, Bujumbura, Kairo, Tunis, Casablanca.

Il apparteindra à la Commission nationale qui vient d'être installée et à la Sous-Commission chargée des problèmes du nord du pays, d'examiner le niveau des équipements nécessaires pour répondre aux besoins du trafic aérien à moyen et à long terme.

4. A-t-on envisagé, dans le cadre de la rationalisation, la gestion d'un aéroport Benelux ?

D'après le Ministre, l'idée de la construction d'un aéroport Benelux émane du « Vlaams Economisch Verbond » (en coopération avec des autorités néerlandaises, un colloque a été organisé par le V.E.V.). Il ne s'agit donc pas d'une initiative gouvernementale belge.

De toute manière, l'idée sera examinée par la Commission nationale de l'Infrastructure aéronautique.

A cet égard, le Ministre ne peut préjuger des conclusions que déposeront la Commission nationale et les deux Sous-Commissions (l'une est chargée des problèmes du nord du pays, l'autre des problèmes spécifiques du sud).

Le Ministre a d'ailleurs donné pour instructions à la Commission nationale d'étudier les problèmes à long terme et de les envisager dans une optique européenne et internationale.

E. Sabena.

1. Le Ministre a déclaré que la Sabena, c'est-à-dire l'Etat belge, n'a pas encore obtenu le droit d'établir une deuxième escale aux Etats-Unis. Le dossier est toujours chez son collègue des Affaires étrangères, lequel négocie, en faveur de la Sabena, l'exploitation immédiate d'Atlanta, la desserte de Chicago étant, dans cette hypothèse, remise à plus tard.

Il est tout aussi exact que la Sabena n'a pas de droit d'exploitation à Hong-Kong. Toutefois, le problème sera abordé lors d'une prochaine révision de l'accord aérien anglo-belge. D'une manière générale on peut dire que l'Etat belge rencontre de plus en plus de difficultés pour conclure des accords aériens ouvrant les marchés les plus riches à la Sabena.

Il est donc tout à fait logique de conclure qu'une partie du déficit de la Sabena est imputable à la faiblesse relative du portefeuille belge de droits de trafic aérien.

Cependant, il ne faut pas perdre de vue que le tableau, sans être tout à fait optimiste, n'est cependant pas complètement négatif. En effet, la compagnie belge est présente :

En Afrique : Kinshasa, Johannesburg, Nairobi, Entebbe, Dar Es-Salam, Kigali, Bujumbura, Le Caire, Tunis, Casablanca.

In Amerika :

Noord Amerika : New York, Montréal.

Centraal Amerika : Mexico, Guatemala.

Zuid-Amerika : Buenos-Aires, Santiago.

In Azië : Bombay, Manilla, Singapore, Tokio.

In het Nabije-Oosten : Beiroet, Istambul, Tel-Aviv, Djaddel.

In Europa : Scandinavië, Duitsland, Nederland, Frankrijk, Italië, Zwitserland, Spanje, Portugal, Griekenland, Oostenrijk, Polen, Hongarië, Tsjechoslowakije.

Deze opsomming toont, volgens de Minister, duidelijk aan, dat voor een land met geringe afmetingen zoals België, en met een buitenlandse handel die voor 50 pct. gericht is op de landen van de Europese Gemeenschap, de agressiviteit van onze maatschappij niet in gebreke blijft.

Men mag niet uit het oog verliezen dat de aanwezigheid van de Belgische vlag noodzakelijk is voor ons economisch beleid. We moeten ook onderlijnen dat, als hoofdstad van de Gemeenschappelijke Markt en van de N.A.T.O., wij moeten beschikken over snelle communicatiemiddelen. Dit wil nu niet zeggen dat de Minister van Verkeerswezen het peil van het tekort van de Sabena aanvaardt, integendeel.

Onze Maatschappij zal geherstructureerd zijn voor het einde van het jaar 1972 en er werden concrete voorstellen gevraagd aan de Sabena per 1 september.

De Minister voegt er nog aan toe dat in 1971 en in 1972, bijna alle luchtvaartmaatschappijen een tekort vertonen. De Sabena is dus een bijzonder geval van een algemene crisis, die verklaard kan worden door de stijging der kosten van de produktie, alsook van de investeringen in vliegend materieel, gecombineerd met een vermindering der verkoopprijzen.

2. Nopens de budgettaire dotatie ten gunste van de Sabena om het verlies geldwissel ex Belgisch Kongo te compenseren, verklaarde de Minister dat het verlies van de geldwissel op 559 miljoen werd gesteld. Bij een beslissing die genomen werd in de Ministerraad op 17 november 1967 werd dit verlies aangezuiverd op drie manieren :

— afstand van interest door de Staat in zijn participatie in het kapitaal van de Sabena, hetzij 121 miljoen;

— interesten in de Belgische participatie van 13 juni 1966 tot 31 december 1967, hetzij ongeveer 14 miljoen;

— ongeveer 424 miljoen werden betaald door afgifte van rentedragende schatkistbons, die terugvorderbaar zijn in vier gelijke tranches.

3. Heeft Sabena beslissingen genomen betreffende de aankoop van nieuwe vliegtuigen ?

Zijn er studies betreffende de rendabiliteit en welke zijn de resultaten hiervan ?

Volgens de Minister heeft Sabena inderdaad een bestelling geplaatst voor twee Douglas DC 10 toestellen.

En Amérique :

En Amérique du Nord : New York, Montréal.

En Amérique Centrale : Mexico, Guatemala.

En Amérique du Sud : Buenos Aires, Santiago.

En Asie : Bombay, Manille, Singapour, Tokyo.

Au Proche-Orient : Beyrouth, Istambul, Tel-Aviv, Djaddel.

En Europe : Scandinavie, Allemagne, Pays-Bas, France, Italie, Suisse, Espagne, Portugal, Grèce, Autriche, Pologne, Hongrie, Tchécoslovaquie.

D'après le Ministre, cette énumération montre bien que, pour un pays de dimensions modestes comme la Belgique, avec un commerce extérieur axé à 50 p.c. sur les pays de la Communauté européenne, l'agressivité de notre Compagnie n'est pas prise en défaut.

Il ne faut pas oublier que la présence du pavillon belge est nécessaire à notre politique économique. Il faut souligner aussi qu'en tant que capitale de fait du Marché Commun et de l'O.T.A.N., nous avons besoin de moyens de communication rapides. Ce qui ne signifie pas que le Ministre des Communications accepte le niveau du déficit de la Sabena, au contraire.

Notre Société sera restructurée pour la fin de l'année 1972 et des propositions concrètes lui ont été demandées pour le 1^{er} septembre.

Le Ministre a encore ajouté qu'en 1971 et en 1972, presque toutes les compagnies aériennes accusent un déficit. La Sabena n'est donc qu'un cas particulier d'une crise générale, laquelle s'explique par la hausse du coût de la production, ainsi que des investissements en matériel volant, accompagnée d'une diminution des prix de vente.

2. En ce qui concerne la dotation budgétaire en faveur de la Sabena pour compenser la perte du change avec l'ex-Congo Belge, le Ministre a déclaré que la perte du change a été évaluée à 559 millions. Par une décision prise en Conseil des Ministres le 17 novembre 1967, cette perte a été apurée de trois manières :

— cession par l'Etat de l'intérêt de sa participation dans le capital de la Sabena, soit 121 millions;

— intérêts de la participation belge du 13 juin 1966 au 31 décembre 1967, soit environ 14 millions;

— environ 424 millions ont été soldés par remise de bons du Trésor portant intérêt et remboursables en quatre tranches égales.

3. La Sabena a-t-elle pris des décisions concernant l'acquisition de nouveaux avions ?

Existe-t-il des études de rentabilité et quels en sont les résultats ?

D'après le Ministre, la Sabena a effectivement passé commande de deux Douglas DC 10.

Een zeer diepgaande studie wat betreft de rendabiliteit van de DC 10 werd neergelegd bij de Raad van Beheer van Sabena op 22 oktober 1970.

Samenvattend kan men zeggen dat deze vliegtuigen een netto marge zullen voortbrengen (ontvangsten-uitgaven, de algemene onkosten en de verkoopsonkosten hier niet inbegrepen) van meer dan 664 miljoen voor de 12 maanden die de periode 1974-1975 dekken (12 maanden vanaf 1 april 1974 tot 31 maart 1975).

Deze vliegtuigen zullen ingezet worden op de lange lijnen, voornamelijk voor het Verre Oosten en voor de Noordatlantische luchtweg.

4. Een lid wenst volledige inlichtingen te bekomen betreffende de betrekkingen tussen de Sabena en de aanverwante maatschappijen.

Welke vergoedingen worden betaald aan de Sabena-vertegenwoordigers in de schoot van deze groepen ?

Welke zijn de voordelen in natura die deze groepen van de Sabena ontvangen ?

De Sabena staat in voor het onderhoud, wat laat veronderstellen dat dit werk geleverd wordt tegen een bijzondere prijs aan de aanverwante maatschappijen.

In zijn antwoord bevestigt de Minister dat Sabena inderdaad een participatie heeft in de maatschappij Sobelair en de maatschappij Transair.

Wat betreft de maatschappij Sobelair, is de participatie van de Sabena 97 pct. Sobelair is inderdaad een niet-I.A.T.A.-dochtermaatschappij van de Sabena. Dat is een zeer courante commerciële praktijk in het luchtverkeer, want alle luchtvaartmaatschappijen die bij de I.A.T.A. aangesloten zijn, hebben een dochtermaatschappij die niet-I.A.T.A. is.

Zoals iedereen weet, is het charterverkeer, dat streng geregeld is door de I.A.T.A., in volle ontwikkeling. Alzo, om deel te nemen aan deze uitbreiding en omdat de reglementen van I.A.T.A. het niet toelaten, heeft men in alle landen ter wereld de oprichting van dergelijke niet-I.A.T.A.-filiales meegemaakt.

Wat nu Transair betreft, heeft de Sabena een minderheidsparticipatie van 49 pct. De doelstelling van Transair is het toeristisch verkeer uit te breiden met vertrek vanuit België, en dit samen met de Sabena en Sobelair, die de voornaamste Belgische tour-operators zijn.

Hier gaat het weer eens om een courante commerciële praktijk. Dit genre van groeperingen vindt men in grotere mate dan in België terug in Duitsland, in Nederland, in Scandinavië, in Frankrijk, enz.

Deze groeperingen, of het nu gaat om Sobelair of om Transair, krijgen geen bijzondere voordelen vanwege Sabena. De winst- en verliesrekening en de balansen zijn helemaal afzonderlijk opgemaakt van deze van Sabena. In het geval waar dienstverleningen of materieeluitleningen zijn gebeurd door Sabena, hetzij aan Transair hetzij aan Sobelair, worden deze prestaties gefactureerd tegen de kostprijs.

Verder nog ontvangen de vertegenwoordigers van Sabena bij Sobelair en bij Transair een uitsluitend symbolische vergoeding, die lager ligt dan 1.000 frank per maand.

Une étude très fouillée de la rentabilité du DC 10 a été déposée au Conseil d'Administration de la Sabena le 22 octobre 1970.

En résumé, on peut dire que ces avions produiront une marge nette (recettes-dépenses, non compris les frais généraux et les frais de vente) de plus de 664 millions pour les 12 mois couvrant la période 1974-1975 (12 mois du 1^{er} avril 1974 au 31 mars 1975).

Ces avions opéreront sur les lignes long-courriers, notamment l'Extrême-Orient et l'Atlantique Nord.

4. Un membre désire des renseignements complets sur les relations qui existent entre la Sabena et les sociétés connexes.

Quelles indemnités sont-elles payées aux représentants de la Sabena dans ces groupes ?

Quels sont les avantages en nature que ces groupes reçoivent de la part de la Sabena ?

La Sabena fait l'entretien, ce qui laisse présumer que cette opération est fournie à un prix particulier pour les sociétés connexes.

Dans sa réponse, le Ministre affirme que la Sabena a effectivement une participation dans la société Sobelair et la société Transair.

En ce qui concerne la société Sobelair, la participation Sabena est de 97 p.c. La Sobelair est en fait la filiale non I.A.T.A. de la Sabena. C'est une pratique commerciale courante, car toutes les sociétés affiliées à l'I.A.T.A. ont une filiale non I.A.T.A.

Comme chacun le sait, le trafic charters, qui est strictement réglementé par I.A.T.A., est en plein développement. Aussi, pour participer à cette expansion et puisque les règlements I.A.T.A. ne le permettent pas, on a assisté dans tous les pays du monde à la création de telles filiales non I.A.T.A.

En ce qui concerne Transair, la Sabena a une participation minoritaire de 49 p.c. L'objectif de Transair est de développer le trafic touristique au départ de la Belgique en association avec la Sabena et Sobelair qui sont les principaux tour-operators belges.

Ici encore, il s'agit d'une pratique commerciale courante. Ce genre de groupements se retrouve en Allemagne, aux Pays-Bas, en Scandinavie, en France, etc. à un degré bien plus élevé qu'en Belgique.

Ces groupements, qu'il s'agisse de Sobelair ou de Transair, ne reçoivent pas d'avantages particuliers de la Sabena. Les comptes de profits et pertes et les bilans sont tout à fait distincts de ceux de la Sabena. Dans le cas où des prestations de services ou de matières sont fournies par la Sabena, soit à Transair, soit à Sobelair, ces prestations sont facturées au prix coûtant.

Enfin, les représentants de la Sabena à Sobelair et à Transair perçoivent une indemnité tout à fait symbolique, inférieure à 1.000 francs par mois.

5. Sabena is bezig met zich te integreren in chartermaatschappijen. Een lid interesseert zich aan de rol die de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart speelt in het beheer van de chartermaatschappijen en van Sabena. Hetzelfde lid drukt zijn verwondering uit over de aanstelling van deze ambtenaar als voorzitter van de Nationale Commissie voor Infrastructuur van de Luchtvaart. Verder dringt hetzelfde lid aan op een objectieve regeling om tegenstrijdige belangen te vermijden, en uit de vrees dat de vooruitgang in de richting van de regionalisering zou afgeremd worden.

Volgens de Minister is het logisch dat hij aan de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart, die ter zake een voogdijmacht heeft, het voorzitterschap opgedragen heeft van de Nationale Commissie voor de Infrastructuur van de Luchtvaart.

Het is wegens deze voogdijmacht dat de directeur-generaal dit voorzitterschap uitoefent. Het is vanzelfsprekend dat, bij zijn opruistelling, zijn opvolger het voorzitterschap van de Commissie zal waarnemen.

Het weze toegelaten overigens te laten opmerken dat de Nationale Commissie zal belast worden met de synthese van de werkzaamheden van de voorziene subcommissies voor het Noorden en voor het Zuiden. Deze subcommissies zullen vanzelfsprekend voorgezeten worden door ambtenaren die behoren tot de taalgroep van hun commissie.

De Minister betreurt het dat men reeds een vooroordeel heeft ten opzichte van de werkzaamheden die zullen uitgevoerd worden zowel op het regionale als op het nationale niveau. Hij heeft het juist zo gewild dat de verschillende administraties vertegenwoordigd zijn in de schoot van de Nationale Commissie en dat de regionale subcommissies een beroep zouden kunnen doen op alle milieus die zich interesseren in de ontwikkeling van de luchtvaart in ons land.

Ter informatie, herinnert de Minister eraan dat de Nationale Commissie, die hij op 27 juni geïnstalleerd heeft, samengesteld is uit vertegenwoordigers van :

— Ministerie van Verkeerswezen.

a) Secretariaat-generaal : de heren Poppe, directeur van Administratie; Gielen, adjunct-adviseur.

b) Bestuur der Luchtvaart : de heren Nottet, directeur-generaal; Buysschaert, adjunct-directeur-generaal.

c) Regie der Luchtwegen : de heren Godart, directeur-generaal; De Bruyn, inspecteur-generaal; Delaure, directeur van Administratie.

— Ministerie van Economische Zaken.

De heren Charlier, inspecteur-generaal a.i. bij de dienst voor de Economische Expansie van de Administratie van de Industrie; Avaert, hoofdinspecteur-diensthoofd bij de Dienst der industriële compensaties van de Administratie van de Industrie.

5. La Sabena est en train de s'intégrer dans les sociétés charters. Un membre s'intéresse à la part que le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique joue dans la gestion des sociétés charters et de la Sabena. Le même membre s'étonne de la désignation du même fonctionnaire général comme président de la Commission nationale pour l'Infrastructure aéronautique. Il demande la fixation d'une règle objective pour éviter l'opposition d'intérêts et émet la crainte que le progrès réalisé dans la direction de régionalisation ne soit freiné.

Suivant le Ministre, il est logique qu'il confie au directeur général de l'Administration de l'Aéronautique, qui a un pouvoir de tutelle en la matière, la présidence de la Commission nationale pour l'Infrastructure aéronautique.

C'est en fonction de ce pouvoir de tutelle que le directeur général assume cette présidence. Il est évident qu'à sa mise à la retraite, ce sera son successeur qui reprendra la présidence de la Commission.

Il est permis, par ailleurs, de faire remarquer que la Commission nationale sera chargée de faire la synthèse des travaux des sous-commissions prévues pour le Nord et pour le Sud, lesquelles seront évidemment présidées par des fonctionnaires appartenant au groupe linguistique de leur commission.

Le Ministre regrette que l'on préjuge des travaux qui seront effectués tant au niveau régional qu'au niveau national. Il a justement voulu que les différentes administrations soient représentées au sein de la Commission nationale et que les sous-commissions régionales puissent faire appel à tous les milieux qui s'intéressent au développement de l'aéronautique dans notre pays.

Pour information, le Ministre rappelle que la Commission nationale qu'il a installée le 27 juin se compose de représentants :

— du Ministère des Communications.

a) Secrétariat général : MM. Poppe, directeur d'administration; Gielen, conseiller-adjoint.

b) Administration de l'Aéronautique : MM. Nottet, directeur général; Buysschaert, directeur général adjoint.

c) Régie des Voies aériennes : MM. Godart, directeur général; De Bruyn, inspecteur général; Delaure, directeur d'administration.

— Ministère des Affaires économiques.

MM. Charlier, inspecteur général f.f. au service de l'Expansion économique de l'Administration de l'Industrie; Avaert, inspecteur principal-chef de service au Service des Compensations industrielles de l'Administration de l'Industrie.

— Ministerie van Openbare Werken.

De heren Quintin, attaché bij het kabinet van de Minister van Openbare Werken; Hendrickx, directeur-generaal van het Bestuur voor Stedebouw en Ruimtelijke Ordening.

— Ministerie van Landsverdediging.

Luitenant-kolonel vlieger S.B.H. Lefebvre, adjunct kabinetschef van de Minister; Kolonel vlieger Desmet, adjunct van de Stafchef van de Luchtmacht; Luitenant-kolonel S.B.H. Masuy, chef van de sub-sectie « Infrastructuur » van de Luchtmacht.

— Staatssecretariaat voor Streekeconomie (F.).

De heren Barbason, hoofd van het sekretariaat; Furlan, kabinetsattaché (plaatsvervanger).

— Staatssecretariaat voor Streekeconomie (N.).

De heer Vereecken, adviseur bij het sekretariaat.

— Gewestelijke Economische Raad voor Vlaanderen.

De heren Van Gheluwe, secretaris-generaal; Hurtecant, adjunct-secretaris generaal.

— Gewestelijke Economische Raad voor Wallonië.

De heren Grandjean, secretaris-generaal; Outer, adjunct secretaris-generaal.

— Algemene Centrale der Openbare Diensten.

De heren Poncelet, secretaris-generaal voor de sector TT/Luchtvaart; De Smet, nationaal secretaris TT/Luchtvaart.

Plaatsvervangers : de heren Willem en Delvigne.

— Christelijk Syndicaat van het P.T.T., Marine, Luchtwezen personeel.

De heren Van de Voorde en Dieudonné.

Plaatsvervangers : de heren Mijngheer en Gossart.

6. Een lid laat ook opmerken dat hij reeds sedert vier jaar protesteert tegen het feit dat de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart terzelfdertijd beheerder is bij Sabena.

Er werden reeds beloften gedaan maar de oplossing blijkt nog niet te bestaan op dit gebied. Het lid vraagt of de functie van beheerder verbonden is aan de functie van directeur-generaal.

Volgens de Minister is er niets in de statuten van Sabena, noch in de statuten van de staatsambtenaren dat aan een ambtenaar verbiedt beheerder te zijn bij Sabena.

De Minister veronderstelt dat men de directeur-generaal aangeduid heeft als beheerder, omdat de functie van Commissaris van de Regering niet voorzien was bij Sabena in navolging van wat gebeurt bij parastatale instellingen.

Nog steeds volgens de Minister is de aanduiding van de directeur-generaal gebeurd opdat de Administratie de evo-

— du Ministère des Travaux publics.

MM. Quintin, attaché au cabinet du Ministre des Travaux publics; Hendrickx, directeur général de l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire.

— du Ministère de la Défense nationale.

Lieutenant-colonel aviateur B.E.M. Lefebvre, chef de cabinet adjoint du Ministre; Colonel aviateur Desmet, adjoint au chef d'Etat-Major de la Force aérienne; Lieutenant-colonel B.E.M. Masuy, chef de la sous-section « Infrastructure » de la Force aérienne.

— du Secrétariat d'Etat à l'Economie régionale (F.).

MM. Barbason, chef de secrétariat; Furlan, attaché de cabinet (suppléant).

— du Secrétariat d'Etat à l'Economie régionale (N.).

M. Vereecken, conseiller au secrétariat.

— du Conseil économique régional pour la Flandre.

MM. Van Gheluwe, secrétaire général; Hurtecant, secrétaire général adjoint.

— du Conseil économique régional pour la Wallonie.

MM. Grandjean, secrétaire général; Outer, secrétaire général adjoint.

— de la Centrale générale des Services publics.

MM. Poncelet, secrétaire général du secteur TT/Aviation; De Smet, secrétaire national du secteur TT/Aviation.

Suppléants : MM. Willem et Delvigne.

— du Syndicat chrétien du Personnel P.T.T., Marine, Aéronautique.

MM. Van de Voorde et Dieudonné.

Suppléants : MM. Mijngheer et Gossart.

Un membre a relevé également qu'il proteste déjà depuis quatre ans contre le fait que le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique est en même temps administrateur de la Sabena.

Des promesses ont été faites, mais il ne semble pas encore qu'il y ait eu une solution à ce sujet. Le membre demande si la fonction d'administrateur est liée à celle de directeur général.

Le Ministre répond qu'il n'y a rien dans les statuts de la Sabena, ni dans les statuts des agents de l'Etat, qui interdisent à un fonctionnaire d'être administrateur à la Sabena.

Le Ministre suppose que, lorsque l'on a désigné le directeur général en tant qu'administrateur, c'est parce que la fonction de commissaire du Gouvernement n'était point prévue à la Sabena à l'instar de ce qui se fait dans les parastataux.

Toujours d'après le Ministre, la désignation du directeur général a donc été faite afin que l'Administration puisse

lutie op onze luchtvaartmaatschappij zou kunnen volgen en zodoende verslag uitbrengen bij de Minister betreffende de problemen die zich voor onze nationale luchtvaartmaatschappij stellen.

Persoonlijk gelooft de Minister niet dat het wenselijk is dat de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart beheerder is en de Minister zou er de voorkeur aan geven indien hij regeringscommissaris was.

7. Sabena heeft lijnen naar Tokio maar geen vluchten over Siberië.

Denkt de Minister niet dat de lijnen over Siberië economischer en meer rendabel zijn dan de lijnen die door Sabena geëxploiteerd worden?

Volgens de Minister is Sabena onderhandelingen begonnen met de Sovjetautoriteiten om het recht te bekomen de Trans-Siberische reisweg te mogen gebruiken; over dit recht moet eveneens gelijktijdig onderhandeld worden met de Japanse autoriteiten. In het huidige stadium en in navolging van wat zij gedaan hebben ten overstaan van Nederland, eisen de Sovjetautoriteiten dat voor een nog te bepalen periode, Sabena een Ilyushin 62 van de Aeroflot zou bevrachten die de lijn Brussel-Tokio via Moscou voor rekening van Sabena zou uitbaten.

Zeër binnenkort kunnen de laatste besprekingen verwacht worden.

Het is inderdaad fundamenteel voor de Sabena deze reisweg te bekomen daar de vliegtijd tussen Europa en Tokio verminderd wordt met 5 u 23, wat de exploitatiekosten vermindert. Deze vermindering zal slechts in de werkelijkheid omgezet worden de dag dat de Sabena met zijn eigen materieel de lijn kan uitbaten want volgens een eerste kontakt met de Aeroflot is de bevrachting van een Ilyushin 62 veel duurder dan een exploitatie met eigen materieel van de Sabena. Nochtans schijnt de uitbating in Ilyushin 62 heden een voorname conditio sine qua non te zijn om luchtvaartrechten te bekomen van Sovjetzijde.

Wat meer is indien alle concurrenten van Sabena deze reisweg bekomen met uitzondering van de Belgische luchtvaartmaatschappij, dan is het klaar dat deze laatste zal benadeeld zijn.

8. Zou de Minister een vergelijkende studie kunnen bezorgen van de exploitatierekeningen en de jaarlijkse balansen van Sabena, van K.L.M., van Swissair en van S.A.S.?

Een vergelijkende studie is aan de gang (zie bijlage). Volgens de Minister dient deze studie vervolledigd te worden.

9. Hoe verantwoordt de Minister de optie die genomen werd door de Sabena op twee Concorde-vliegtuigen?

In zijn antwoord bevestigt de Minister dat Sabena inderdaad een optie genomen heeft op twee toestellen van het type Concorde.

suivre l'évolution de notre société des transports aériens et faire rapport au Ministre en ce qui concerne les problèmes qui se posent dans notre compagnie aérienne.

Personnellement, le Ministre estime qu'il n'est pas souhaitable que le directeur de l'Aéronautique soit administrateur et il préférerait qu'il soit commissaire du Gouvernement.

7. La Sabena possède des lignes vers Tokyo mais non en survol de la Sibérie.

Le Ministre n'estime-t-il pas que les lignes sibériennes seraient plus économiques et plus rentables que les lignes exploitées par la Sabena?

D'après le Ministre, la Sabena a effectivement engagé des négociations avec les autorités soviétiques pour obtenir le droit d'exploiter la route transsibérienne; ces droits doivent évidemment être négociés parallèlement avec les autorités japonaises. Au stade actuel, les autorités soviétiques, à l'instar de ce qu'elles ont fait vis-à-vis des Pays-Bas, exigent que, pour une période qui reste à préciser, la Sabena affrète un Ilyouchine 62 de l'Aeroflot qui exploiterait la ligne entre Bruxelles et Tokyo via Moscou pour le compte de la Sabena.

Tout prochainement, une discussion finale peut être attendue.

Il est évidemment fondamental pour la Sabena d'obtenir cette route parce que le temps de vol entre l'Europe et Tokyo est réduit de 5 h 23, ce qui réduit d'autant les frais d'exploitation. Cette réduction ne sera évidemment traduite dans la réalité que le jour où la Sabena pourra exploiter la ligne avec son propre matériel, car, d'après les premiers contacts avec l'Aeroflot, l'affrètement d'un Ilyouchine 62 est beaucoup plus coûteux qu'une exploitation avec le matériel propre de la Sabena. Cependant, l'exploitation en Ilyouchine 62 semble, aujourd'hui, être une condition sine qua non pour obtenir les droits aériens du côté soviétique.

De plus, si tous les concurrents de la Sabena obtiennent cette route à l'exception de l'entreprise belge, il est évident que celle-ci sera lourdement désavantagée.

8. Le Ministre pourrait-il fournir à la Commission une étude comparée des comptes d'exploitation et des bilans annuels de la Sabena, de la K.L.M., de Swissair et de S.A.S.?

L'étude comparative entre Sabena, K.L.M., Swissair, etc. est en cours au Cabinet (voir annexe). Une étude plus poussée doit être faite.

9. Comment le Ministre justifie-t-il l'option prise par la Sabena sur deux avions Concorde?

Dans sa réponse le Ministre confirme que la Sabena a effectivement pris option sur deux appareils du type Concorde.

Deze optie vertegenwoordigt een onderpand van een totaal bedrag van 25 miljoen Belgische frank. De interest die aan de Sabena gegeven wordt is 9 pct. Indien echter de Sabena haar optie niet kan verbreken tot 30 september 1972, dan kan zij toch na deze datum op elk ogenblik haar optie verbreken. En zij kan dan de totale 25 miljoen recupereren. De Sabena volgt de aankoopkontrakten op die zij samen met Air-France en B.O.A.C. ondertekend heeft. De Minister geeft de verzekering dat hij aan zijn vertegenwoordigers bij de Raad van Beheer zal vragen er over te waken dat geen enkele onverantwoorde aankoop zou gebeuren.

F. *Varia.*

1. Ingaande op het verzoek van een lid, bezorgde de Minister de lijst van de nationale commissies, ingesteld door het departement van Verkeerswezen, en die effectief werkzaam zijn :

Algemene commissies.

- Nationaal comité voor de coördinatie van het vervoerbeleid.
- Gemengd comité voor het vervoer te land (Comixer).
- Raadgevend comité van de vervoercommissieairs.
- Raadgevend comité van de vervoermakelaars.
- Raadgevend comité van de commissieairs-expediteurs bij het vervoer.

Vervoer per spoor en openbaar personenvervoer.

- Zes contactcomités voor advies over vraagstukken van coördinatie en rationalisatie van de diensten verzekerd door de M.I.V., N.M.B.S., N.M.B.V.
- Vijf regionale commissies voor de studie en de verbetering van het stedelijk vervoer.
- Coördinatiecomité voor de bevordering van het openbaar vervoer.
- Comité van advies voor de personenvervoerdiensten over de weg.
- Comité van advies voor het leerlingenvervoer.

Vervoer over de weg.

- Commissie voor wegvervoer.
- Commissie voor wegtarieven.
- Comité van advies voor de taxi's.
- College van examencommissarissen voor vervallen-verklaarde bestuurders (rijbewijs).
- Hoge Raad voor de verkeersveiligheid.
- Commissie Administratie-Industrie (autotechniek).

Cette option représente des arrhes d'un montant total de 25 millions de francs belges. L'intérêt versé à la Sabena est de 9 p.c. Cependant, si la Sabena ne peut pas résilier son option avant le 30 septembre 1972, elle peut toutefois la résilier à tout moment au-delà de cette date, tout en récupérant l'intégralité des 25 millions. Il a cependant été prévu que la Sabena suit la signature du contrat d'achat, soit par Air-France, soit par B.O.A.C. Le Ministre donne l'assurance qu'il demandera à ses représentants au Conseil d'administration toute la vigilance nécessaire pour qu'aucun achat inconsidéré ne soit effectué.

F. *Divers.*

1. Suite à une demande, le Ministre a communiqué la liste des Commissions nationales instaurées par le département des Communications et fonctionnant effectivement :

Commissions générales.

- Comité national pour la coordination de la politique des transports.
- Comité mixte des transports terrestres (Comixer).
- Comité consultatif des commissionnaires de transport.
- Comité consultatif des courtiers de transport.
- Comité consultatif des commissionnaires-expéditeurs au transport.

Transport par chemin de fer et transport public de personnes.

- Six comités de contact et d'avis sur des questions de coordination et de rationalisation des services assurés par les S.T.I., S.N.C.B., S.N.C.V.
- Cinq commissions régionales pour l'étude et l'amélioration des transports urbains.
- Comité de coordination pour la promotion des transports publics.
- Comité consultatif pour les services de transport de personnes par route.
- Comité consultatif pour le transport d'élèves.

Transport par route.

- Commission pour le transport routier.
- Commission pour les tarifs routiers.
- Comité consultatif des taxis.
- Collège des commissaires d'examen pour conducteurs déchus (permis de conduire).
- Conseil supérieur de la sécurité routière.
- Commission Administration-Industrie (technique automobile).

— Commissie Administratie-G.O.C.M. (Groepering van de Organismen voor de Controle op de Motorvoertuigen).

— Contactgroep Administratie-Syndicaten-Organismen voor automobielinspectie.

Binnenvaart.

— Centraal vrachtencomité en gewestelijke vrachtencomités.

— Consultatieve commissie voor de nieuwbouw.

— Bijzonder comité der scheepsvaartwegen van België naar de Rijn.

— Commissie voor het vervoer voor eigen rekening per binnenschip.

— Commissie voor het afgeven van de attesten (wet op de klasseringsbewijzen).

— Commissie belast met het onderzoek van vaartuigen en vloten die de Rijn bevaren.

— Commissie voor het verlenen van Rijnschipperspatenten.

Zeevaart en havens.

— Nationale commissie voor de studie van de verontreiniging van de zeewateren door olie.

— Raad tot verbetering van het zeevaartonderwijs.

— Nationaal paritair comité voor het gesubsidieerd vrij zeevaartonderwijs.

— Gemengd comité voor zeevervoer (Comixmar).

— Technisch comité van het scheepskrediet.

— Adviescommissie kredietverrichtingen zeevisserij.

— Slooppremiecomité (zeevisserij).

— Interministeriële commissie voor de havens (Comixport).

— Nationale commissie ter bevordering van de havenbelangen.

Luchtvaart.

— Comité van advies inzake vergemakkelijking van het luchtvervoer.

— Gemengd comité voor luchtvervoer (Comixair) in vreedstijd en in oorlogstijd.

— Nationaal comité voor de veiligheid der burgerlijke luchtvaart.

— Gemengd comité voor het luchtverkeer.

— Nationale commissie voor de luchthavens.

— Comité voor de veiligheid der luchtvaart.

— Comité van advies van de Regie der Luchtwegen.

— Commission Administration-G.O.C.A. (Groupement des Organismes de contrôle automobile).

— Groupe de contact Administration-Organisations syndicales-Organismes d'inspection automobile.

Navigation intérieure.

— Comité central des frets et comités régionaux des frets.

— Commission consultative pour la construction de bateaux nouveaux.

— Comité spécial des voies navigables de la Belgique vers le Rhin.

— Commission pour le transport pour compte propre par bateaux intérieurs.

— Commission pour la délivrance des attestations (loi sur les certificats de classification).

— Commission chargée de l'examen des bâtiments et radeaux du Rhin.

— Commission pour l'octroi des patentes rhénanes.

Navigation maritime et ports.

— Commission nationale pour l'étude de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures.

— Conseil pour l'amélioration de l'enseignement maritime.

— Comité paritaire national pour l'enseignement maritime libre subsidié.

— Comité mixte pour le transport maritime (Comixmar).

— Comité technique du Crédit maritime.

— Commission consultative pour les opérations de crédit dans la pêche maritime.

— Comité des primes de démolition (pêche maritime).

— Commission interministérielle des ports (Comixport).

— Commission nationale pour favoriser les études portuaires.

Navigation aérienne.

— Comité consultatif pour faciliter le transport aérien.

— Comité mixte pour le transport par air (Comixair) en temps de paix et en temps de guerre.

— Comité national pour la sécurité de l'aviation civile.

— Comité mixte pour le trafic aérien.

— Commission nationale des infrastructures aéronautiques.

— Comité pour la sécurité de l'aviation.

— Comité consultatif de la Régie des Voies aériennes.

Toerisme.

- Hoge raad voor toerisme.
- Hoge raad voor sociaal toerisme.
- Comité voor coördinatie van de hoge raden.
- Technisch comité van het hotelwezen.
- Gemengde commissie van beroep van het hotelwezen.
- Technisch comité voor de reisbureaus.
- Comité van advies voor het kampeerwezen.
- Interdepartementeel comité voor toeristische coördinatie.

2. Een lid heeft ook gesproken over de problemen van de kaders van het personeel, de vergoeding van de beampten van de administraties van het Ministerie van Verkeerswezen, de personeelsvorming en de vervoersfaciliteiten voor de beampten.

In zijn antwoord verklaarde de Minister o.a. dat elk voorstel dat door de administraties via het Secretariaat Generaal zal ingediend worden, met de grootste zorg zal onderzocht worden.

Het valt nochtans op te merken dat de definitieve goedkeuring van een kader bij koninklijk besluit het akkoord van het Openbaar Ambt en van de Begroting met zich meebrengt.

De Minister is in de mate van het mogelijke voorstander van het advies, in de vacante betrekkingen te voorzien met gebruik van de recruiteringsreserves. Het is alleen maar, wanneer deze uitgeput zijn en wanneer er hoogdringendheid is, dat men, volgens de instructies van de Eerste Minister, zijn toevlucht kan nemen tot de aanwerving van contractueel personeel. Bij zijn aankomst op het Departement heeft de Minister toch kunnen constateren dat verschillende honderden beampten kontraktuueel werden aangeworven.

De problemen van de revalorisatie van de bezoldigingen zijn het voorwerp van een collectieve overeenkomst 1972-1973.

De problemen van de Regie der Luchtwezen en deze die eigen zijn aan de traditionele administraties, zullen of worden onderzocht in de schoot van de Commissie *ad hoc* die samengesteld is uit vertegenwoordigers van de Kabinetten van de Eerste Minister, van het Openbaar Ambt, het Budget en Verkeerswezen en uit vertegenwoordigers van het Gemeenschappelijk syndicaal front.

Deze onderhandelingen zijn aan de gang voor de Regie der Luchtwezen en de Regie voor het Maritiem Transport.

Daarenboven heeft de Minister ook het probleem dat gesteld wordt door de regels van assimilatie van het personeel van de Regie der Posterijen, laten bestuderen.

Wat de vorming van het personeel betreft, gaat het, volgens de Minister, om een algemeen probleem dat moet bestudeerd worden voor het geheel der departementen door de Algemene Directie voor de selectie en de vorming afhankelijk van de diensten van de Eerste Minister (Openbaar Ambt).

Tourisme.

- Conseil supérieur du tourisme.
- Conseil supérieur du tourisme social.
- Comité pour la coordination des conseils supérieurs.
- Comité technique de l'hôtellerie.
- Commission mixte d'appel de l'hôtellerie.
- Comité technique des agences de voyages.
- Comité consultatif pour le camping.
- Comité interdépartemental pour la coordination touristique.

2. Un membre a évoqué aussi les problèmes des cadres et du personnel, de la rémunération des agents des administrations des Communications, de la formation professionnelle et des facilités de circulation à accorder aux agents.

Dans sa réponse le Ministre a déclaré entre autres qu'une toute proposition qui serait introduite par ses administrations via le Secrétariat général, sera examinée avec le plus grand soin.

Il faut noter néanmoins que l'approbation définitive d'un cadre par arrêté royal implique l'accord de la Fonction publique et du Budget.

Le Ministre partage l'avis selon lequel il faut, dans toute la mesure du possible, pourvoir aux emplois vacants en puisant dans les réserves de recrutement. C'est seulement lorsque celles-ci sont épuisées et qu'il y a urgence qu'on recourt à l'engagement de personnel contractuel. A son arrivée au Département, le Ministre a constaté néanmoins qu'il y avait plusieurs centaines d'agents contractuels ayant été recrutés.

Les problèmes de la revalorisation des traitements forment l'objet de la convention collective 1972-1973.

Actuellement, le cas de la R.V.A. et ceux propres aux administrations traditionnelles sont ou seront examinés incessamment au sein de la Commission *ad hoc* qui comprend des représentants des cabinets du Premier Ministre, de la Fonction publique, du Budget et des Communications et des représentants du Front commun syndical.

Ces négociations sont en cours pour la Régie des Voies aériennes et la Régie des Transports maritimes.

Le Ministre fait étudier pour le surplus le problème posé par les règles d'assimilation du personnel de la Régie des Postes.

En ce qui concerne la formation professionnelle, il s'agit d'après le Ministre, d'un problème général qui doit être étudié pour l'ensemble des départements par la Direction générale de la sélection et de la formation relevant des services du Premier Ministre (Fonction publique).

Wat de vervoersfaciliteiten voor het personeel betreft, verklaarde de Minister dat het personeel van het Ministerie van Verkeerswezen van het 4^e niveau kan genieten van het zogenoemde « administratie » abonnement. De uitbreiding van deze maatregel tot geheel het personeel zou een nieuwe stijging van de normalisatierekening ten laste van de Staat meebrengen.

3. Er werd gevraagd dat de Minister inlichtingen zou geven over :

— het aantal voertuigen : auto's, bestelwagens, vrachtwagens — elk vervoermiddel — dat gebruikt wordt als eigendom of in huur door de verschillende diensten van het departement,

idem wat betreft N.M.B.S., idem wat betreft SABENA, idem wat betreft de wagens (personenwagens) voor de N.M.V.B.;

— het aantal voertuigen dat toebehoort aan particulieren en die door ambtenaren en beampten gebruikt worden en waarvan het gebruik terugbetaald wordt per kilometer : voor het departement van Verkeerswezen, voor de N.M.B.S., voor de N.M.V.B. en voor de SABENA.

Door de Minister werden volgende gegevens verstrekt :

Aantal voertuigen — auto's, bestelwagens, vrachtwagens — vervoermiddel — dat gebruikt wordt als eigendom of in huur door de verschillende diensten van het departement :

— Bestuur van het Vervoer : 25 voertuigen : 23 personenwagens — 18 V.W., 5 Chevrolet, 2 bestelwagens (minibus V.W.).

— Commissariaat-generaal voor Toerisme : 1 personenwagen.

— Administratie van het Zeewezen en van de Binnenvaart : 5 voertuigen — 1 Citroën DS 21, 3 V.W., 1 Combi.

— Administratie van de Luchtvaart : 6 voertuigen; 4 auto's : 1 Citroën DS, 1 Citroën ID 19, 2 Peugeot; 1 bestelwagen Ford 108; 1 « Station »-wagen Volvo.

— Algemene diensten + Secretariaat-generaal : 3 autovoertuigen : 1 Renault 4 CV, 1 Buick, 1 Ford Taunus.

N.M.B.S.

Het voertuigenpark van de spoorwegen beloopt 1.337 voertuigen :

Dienstvoertuigen : 18 personenwagens, 15 vrachtwagens, 278 bestelwagens, 2 vrachtwagens-werkhuizen, 28 lichte aanhangwagens, 3 personenwagens break.

In huur : 13 personenwagens N.S.U.

Voertuigen voor het cliënteel : 425 vrachtwagens, 46 bestelwagens, 30 tractoren, 32 semi-aanhangwagens, 28 aanhangwagens, 13 speciale aanhangwagens voor containers.

In huur : 406 vrachtwagens.

En ce qui concerne les facilités de circulation pour le personnel, le Ministre a décidé que le personnel du Ministère des Communications du 4^e niveau bénéficiera de l'abonnement dit d'« administration ». Étendre cette mesure à l'ensemble du personnel, c'est provoquer à nouveau un gonflement du compte « normalisation » à charge de l'Etat.

3. Il est demandé au Ministre d'indiquer :

— le nombre de véhicules automobiles : autos, camionnettes, camions — tout moyen de transport acquis, utilisés en propriété ou en location par les différents services du département,

idem en ce qui concerne la S.N.C.B., idem en ce qui concerne la SABENA, idem en ce qui concerne les voitures pour la S.N.C.V.;

— le nombre de véhicules appartenant à des particuliers et utilisés par les fonctionnaires et agents et dont l'usage est remboursé au kilométrage : pour ce qui concerne le département des Communications, pour la S.N.C.B., pour la S.N.C.V. et pour la SABENA.

Le Ministre a fourni les données suivantes :

Nombre de véhicules automobiles — autos, camionnettes, camions — tout moyen de transport acquis, utilisés en propriété ou en location par les différents services du département.

— Administration des Transports : 25 véhicules : 23 voitures : 18 V.W., 5 Chevrolet, 2 camionnettes (minibus V.W.).

— Commissariat général au Tourisme : 1 voiture.

— Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure : 5 véhicules automobiles : 1 Citroën DS 21, 3 V.W., 1 Combi.

— Administration de l'Aéronautique : 6 véhicules : 4 autos : 1 Citroën DS, 1 Citroën ID 19, 2 Peugeot; 1 camionnette Ford 108; 1 voiture « Station » Volvo.

— Services généraux + Secrétariat général : 3 automobiles : 1 Renault 4 CV, 1 Buick, 1 Ford Taunus.

S.N.C.B.

Le parc de véhicules de la S.N.C.B. s'élève à 1.337 véhicules.

Véhicules de service : 18 voitures, 15 camions, 278 camionnettes, 2 camions atelier, 28 remorques légères, 3 voitures break.

En location : 13 voitures N.S.U.

Véhicules pour la clientèle : 425 camions, 46 camionnettes, 30 tracteurs, 32 semi-remorques, 28 remorques, 13 remorques spéciales pour containers.

En location : 406 camions.

SABENA : in België : 106 waarvan : 49 personenwagens, 50 vrachtwagens en bestelwagens, 5 autobussen, 2 ziekenwagens.

In het buitenland : 165 voertuigen waarvan : 117 personenwagens, 40 vrachtwagens en bestelwagens, 8 autobussen.

N.M.V.B. : 23 personenwagens.

Regie voor Maritiem Transport : aantal voertuigen eigendom van de R.M.T. : 11, te weten : 2 « Station »-wagens, 2 bestelwagens, 2 jeeps, 1 vrachtwagen, 1 vrachtwagen met kipbak, 2 tractoren, 1 kraanwagen.

Regie der Luchtwegen : aantal voertuigen : 15 personenwagens, 38 bestelwagens, 9 ziekenwagens, 4 politiewagens-bestelwagens, 2 vrachtwagens met zeil, 18 landrovers, 12 vrachtwagens met kipbak, 25 tractoren, 45 speciale voertuigen (brandweerwagens, rolveegmachine, sneeuwruimer, enz.).

Aantal voertuigen dat toebehoort aan particulieren en voertuigen die door ambtenaren en beambten gebruikt worden en waarvan het gebruik terugbetaald wordt onder de vorm van een kilometervergoeding :

Departement van Verkeerswezen : 87; N.M.B.S. : 40; N.M.V.B. : 73; SABENA : 75 (België), 150 (in het buitenland); Regie voor Maritiem Transport : 16; Regie der Luchtwegen : 2.

4. Een lid wenst te wijzen op het gebrek aan coördinatie op het stuk van het regeringsbeleid inzake toerisme, des te meer daar het gaat over zeer beperkte kredieten voor een zeer belangrijke economische sektor.

Hij haalt volgende voorbeelden aan :

a) Voor de bouw van zuiveringsstations aan de kust wordt men verwezen naar het Departement van Volksgezondheid om subsidies te verkrijgen.

b) Voor de bouw van zwembaden is hetzelfde Departement verantwoordelijk voor het toekennen van subventionen.

c) Voor de uitbreiding van het toeristische patrimonium dienen de subsidies aangevraagd te worden bij het Ministerie van Openbare Werken of het Ministerie van Landbouw.

Deze subsidieaanvragen die uitgaan van toeristische centra, worden dus onderzocht door deze departementen in een massa van andere aanvragen zonder rekening te houden met het belang van de toeristische ontwikkeling.

Hij vraagt dat de Minister een initiatief zou nemen om de coördinatie ter zake te bevorderen.

Volgens de Minister is het duidelijk dat bepaalde aspecten van het toerisme andere departementen aanbelangen zoals trouwens bewezen wordt door de voorbeelden gegeven door het lid.

Zulke coördinatie tussen verschillende departementen (Openbare Werken, Volksgezondheid, Cultuur, Landbouw, enz.) is van algemeen regeringsbelang.

SABENA : Belgique : 106 véhicules dont : 49 voitures, 50 camions et camionnettes, 5 autobus, 2 ambulances.

Etranger : 165 véhicules dont : 117 voitures, 40 camions et camionnettes, 8 autobus.

S.N.C.V. : 23 véhicules automobiles (personnes).

Régie des Transports maritimes : nombre de véhicules propriété de la R.T.M. : 11, à savoir : 2 voitures « Station », 2 camionnettes, 2 jeeps, 1 camion, 1 camion à benne basculante (2 tracteurs, 1 dépanneuse).

Régie des Voies aériennes : 15 voitures automobiles, 38 camionnettes, 9 ambulances, 4 cars de police-camionnettes, 2 camions bâchés, 18 landrovers, 12 camions à benne basculante, 25 tracteurs, 45 engins spéciaux (camions pompiers, balayeuse, déneigeuse, etc.).

Nombre de véhicules appartenant à des particuliers et utilisés par les fonctionnaires et agents et dont l'usage est remboursé au kilométrage :

Département des Communications : 87; S.N.C.B. : 40; S.N.C.V. : 73; SABENA : 75 (Belgique), 150 (étranger); Régie des Transports maritimes : 16; Régie des Voies aériennes : 2.

4. Un membre désire attirer l'attention particulière sur le manque de coordination en matière de politique gouvernementale du tourisme, d'autant plus qu'il s'agit de crédits très modestes pour un secteur économique très important.

Il cite à titre d'exemple :

a) Pour la construction des stations d'épuration à la côte belge, on est renvoyé pour l'obtention de subsides au Département de la Santé publique.

b) Pour la construction de bassins de natation, c'est le même Département qui est responsable de l'octroi des subventions.

c) Pour l'extension du patrimoine touristique, les subsides doivent être demandés aux Travaux publics ou à l'Agriculture suivant le cas.

Ces demandes de subvention émanant de centres touristiques sont ainsi traitées par ces divers départements dans la masse d'autres demandes, sans égard à l'importance du développement touristique.

Il demande que le Ministre lui-même prenne l'initiative en vue de promouvoir la coordination en la matière.

D'après le Ministre, il est évident que certains aspects du tourisme touchent également la compétence d'autres départements, comme le prouvent d'ailleurs les exemples donnés par le membre.

Cette coordination entre différents départements (Travaux publics, Santé publique, Culture, Agriculture, etc.) revêt un intérêt gouvernemental général.

Precies omdat de Regering zich bewust is van dit probleem, werd het Interministerieel Comité voor het Leefmilieu opgericht.

5. Een lid vroeg naar de verdeling van het krediet, groot 30 miljoen dat voorzien is in hoofdstuk IV, artikel 71.01, buitengewone uitgaven van de Begroting van Verkeerswezen, en betrekking heeft op de aankoop van gronden en gebouwen, bouw, uitrustingen en ombouw met het oog op de oprichting van toeristische centra.

Volgens de Minister werd dit krediet voor het eerst in het budget van 1972 opgenomen in het raam van een programma voor de realisering van rekreatieve en toeristische centra in samenwerking met het Toerisme enerzijds en A.D.E.P.S. (Franse Cultuur) en B.L.O.S.O. (Nederlandse Cultuur) anderzijds.

De bedoelde initiatieven betreffen de realisatie van een sociale en culturele infrastructuur voor sport en ontspanning daar waar de twee Ourthes te Engreux samenvloeden, en de oprichting van een ontspanningscentrum te Oostende-Middelkerke. Voor elk initiatief werd een krediet van 15 miljoen voorzien.



Het ontwerp is met 10 tegen 2 stemmen aangenomen.

Dit verslag is met eenparigheid van stemmen goedgekeurd.

De Verslaggever,
M. COUCKE.

De Voorzitter,
L. CLAES.

C'est précisément parce que le Gouvernement est conscient de ce problème qu'a été institué le Comité Interministériel de l'Environnement.

5. Un membre exprime le désir de connaître la répartition du crédit de 30 millions prévu à l'article 71.01, chapitre IV, dépenses extraordinaires du Budget des Communications et relatif à l'achat de terrains et bâtiments, constructions, équipements et aménagements divers en vue de la création de centres touristiques.

Le Ministre répond que ce crédit a été inscrit pour la première fois au budget de 1972 dans le cadre d'un programme de réalisation de centres récréatifs et touristiques, en collaboration entre le Tourisme d'une part et l'A.D.E.P.S. (Culture française) et le B.L.O.S.O. (Culture néerlandaise) d'autre part.

Les initiatives visées sont celles de la réalisation d'une infrastructure socio-culturelle sportive et de détente dans le site du confluent des deux Ourthes à Engreux, et la réalisation d'un centre de détente à Ostende-Middelkerke. On a prévu 15 millions pour chacune des deux initiatives.



Le projet a été adopté par 10 voix contre 2.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
M. COUCKE.

Le Président,
L. CLAES.

BIJLAGE Nr 1.

ANNEXE N° 1.

Vergelijking Sabena/Swissair 1970/1971.

Comparaison Sabena/Swissair 1970/1971.

		Sabena — Sabena	Swissair (1) — Swissair (1)	Ratio Swissair = 100 — Ratio Swissair = 100	Opmerkingen — Remarques
I. MIDDELEN. — MOYENS					
1. Kapitaal. — Capital (mln BF)/(mln FB)	1970 1971 (71/70)	750 750 (—)	4.113 4.687 (+ 14,0 %)	18 16	
2. Luchtvloot. — Flotte Aantal eenheden. — Nombre d'unités	1970	12 Boeing B707 5 Boeing B727 10 Caravelle 2 Douglas DC.6 1 Fokker F27	7 Convair CV990 8 Douglas DC.8 22 Douglas DC.9 3 Caravelle		Eenheden in gebruik op 31.12. — Unités en usage commercial au 31.12.
	Totaal/ Total	30	Totaal/ Total 40		
	1971	In/En (—) 3 Caravelle 2 Douglas DC.6 In/En (+) 2 Boeing B747	In/En (—) 3 Caravelle In/En (+) 2 Boeing B747		
	Totaal/ Total	27	Totaal/ Total 39		
Rekeningwaarde. — Valeur comptable (mln BF)/(mln BF)	1970 1971 (71/70)	6.211 5.583 (— 10,1 %)	3.820 4.952 (+ 29,6 %)	163 127	
3. Sterkte. — Effectifs Aantal agenten. — Nombre d'agents	1970 1971 (71/70)	10.625 10.507 (— 1,1 %)	13.002 13.342 (+ 2,6 %)	82 79	Toestand op 31.12, leer- krachten uitgesloten. — Situation au 31/12, ap- prentis exclus. Cfr. rubriek IV, 7 voor verdeling per categorie. — Cfr. rubrique IV, 7 pour répartition par catégorie.
II. UITSLAGEN (mln BF). — RESULTATS (mln FB)					
1. Inkomsten. — Recettes					
a) Totaal. — Total	1970 1971 (71/70)	8.784 9.956 (+ 13,3 %)	15.067 17.019 (+ 13,0 %)	58 59	
b) Waarvan : Luchtver- voer. — Dont : Trans- port aérien	1970 1971 (71/70)	6.673 7.417 (+ 11,1 %)	12.052 13.806 (+ 14,6 %)	55 54	Cfr. rubriek IV, 8 voor het verdelen per net. — Cfr. rubrique IV, 8 pour la répartition par réseau.
2. Exploitatieuitgaven vóór afschrijvingen. — Dépenses d'exploita- tion avant amortisse- ments					
a) Totaal. — Total	1970 1971 (71/70)	8.715 10.000 (+ 14,7 %)	12.743 14.664 (+ 15,1 %)	68 68	

(1) Bronnen : Balansen Swissair 1970 en 1971. Omrekeningskoers : 1970 1 ZF = 12,28 BF; (IATA) 1971 1 ZF = 12,136 BF (koers geldend van 17 mei af). — Sources : Bilans Swissair 1970 et 1971. Taux de conversion : 1970 1 FS = 12,28 BF; (IATA) 1971 1 FS = 12,136 BF (taux en vigueur à partir du 17 mai).

		Sabena — Sabena	Swissair — Swissair	Ratio Swissair = 100 — Ratio Swissair = 100	Opmerkingen — Remarques
b) Waarvan: Personeels- uitgaven. — Dont : Dépenses de personnel	1970 1971 (71/70)	4.231 4.675 (+ 10,5 %)	4.705 5.500 (+ 16,9 %)	90 85	Cfr. rubriek IV, 9 voor het aandeel van die on- kosten in het totaal. — Cfr. rubrique IV, 9 pour la part de ces frais dans le total.
Financiële lasten. — Charges financières	1970 1971 (71/70)	352 455 (+ 29,3 %)	408 621 (+ 52,2 %)	86 73	
3. Exploitatatieoverschot vóór afschrijvingen. — Excédent d'exploitation avant amortissements	1970 1971	+ 69 — 44	+ 2.324 + 2.355	— —	
4. Afschrijvingen. — Amortissements	1970 1971 (71/70)	852 1.092 (+ 28,2 %)	1.903 1.869 (— 1,8 %)	45 58	
5. Uitslag onderneming. — Résultats entreprise	1970 1971	— 603 — 942	+ 421 + 486	— —	Rekening houdend met de hier niet gedetailleerde verschillende uitslagen. — Compte tenu des résul- tats divers, non détaillés ici.
III. PRODUCTIE. — PRODUCTION					
1. Aanbod. — Offre (mln ATK)/ (mln TKO) (alle diensten)/ (tous services) waarvan per B747 dont en B747	1970 1971 (71/70) 1970 1971	742 898 (+ 21,0 %) — 197	1.149 1.360 (+ 18,4 %) — n.b. (n.d.)	65 66 — —	
2. Verkeer. — Trafic (mln VTK)/ (mln TKT) (alle diensten)/ (tous services)	1970 1971 (71/70)	447 513 (+ 14,6 %)	586 668 (+ 14,0 %)	76 76	
3. Ladingscoëfficiënt. — Coefficient de charge- ment (VTK/ATK)/ (TKT/TKO) (regelmatige diensten (services réguliers)	1970 1971	58,3 % 54,5 %	51,1 % 49,2 %	— —	Aandeel der VTK ladin- gen hoger bij SN. — Part des TKT fret supé- rieure à SN.
4. Coëfficiënt van het in bezit nemen der zetels. Coefficient d'occupa- tion des sièges (regelmatige diensten)/ (services réguliers)	1970 1971	51,1 % 47,3 %	53,3 % 52,1 %	— —	
5. In gebruik nemen van de luchtvloot. — Utili- sation de la flotte (uren/dag)/ (heures/jour) (alle diensten)/ (tous services)	1970 1971	10,37 7,07 6,05 5,56 0,42	18,28 10,28 7,09 6,17 —	11,08 13,00 6,42 6,30 5,30	

		Sabena — Sabena	Swissair — Swissair	Ratio Swissair = 100 — Ratio Swissair = 100	Opmerkingen — Remarques
IV. RATIO'S - ALLERLEI. — RATIOS - DIVERS					
1. Eenheidsprijs per ATK Coût unitaire à la TKO					
(BF) alle diensten/	1970	10,50	9,82	107	
(FB) tous services	1971	9,82	9,58	103	
	(71/70)	(- 6,5 %)	(- 2,4 %)		
2. Eenheidsontvangst per VTK. — Recette uni- taire à la TKT					
(BF) alle diensten	1970	15,15	19,91	77	
(FB) tous services	1971	14,88	20,04	74	
	(71/70)	(- 1,8 %)	(+ 0,7 %)		
3. Gemiddelde afstand per passagier (km). — Distance moyenne par passager (km)					
	1970	1.876	1.302	144	
	1971	2.119	1.326	160	
	(71/70)				
4. Productie in ATK per agent (regelmatige). — Production en TKO					
par agent (régulier)	1970	69.859	88.378	79	
	1971	85.510	101.939	84	
	(71/70)	(+ 22,4 %)	(+ 15,3 %)		
5. Jaarlijkse ontvangst per agent (BF). — Recette annuelle par agent					
	1970	827.000	1.159.000	71	
	1971	947.000	1.276.000	74	
	(71/70)	(+ 14,5 %)	(+ 10,1 %)		
6. Jaarlijkse kosten per agent (BF). — Coût annuel d'un agent (FB)					
	1970	398.000	362.000	110	
	1971	445.000	412.000	108	
	(71/70)	(+ 11,8 %)	(+ 13,8 %)		
7. Verdeling van het per- sonnel. — Répartition du personnel					
Zittend respectievelijk in België en Zwitserland — Sédentaire respecti- vement en Belgique et en Suisse.		83 %	78 %		Toestand : half 1971
Waarvan technisch/ Dont technique		46 %	26 %		Situation : mi-1971
Waarvan vliegend/ Dont navigant		14 %	19 %		
Zittend in het buiten- land. — Sédentaire à l'étranger		17 %	22 %		
Waarvan ter plaatse aangeworven/Dont en- gagés sur place		89 %	60 %		

		Sabena — Sabena	Swissair — Swissair	Ratio Swissair = 100 — Ratio Swissair = 100	Opmerkingen — Remarques
8. Aandeel van de netten in de inkomsten. — <i>Part des différents réseaux dans la recette</i> 1971 (Regelmatige diensten) (Services réguliers)					
Europa/Europe		27,9	41,8		
Amerika/Amériques		30,0	28,6		
Nabije Oosten/ Proche-Orient		6,6	9,7		
Verre Oosten/ Extrême-Orient		8,2	11,2		
Afrika/Afrique		27,3	8,7		
		100,0	100,0		
9. Aandeel personeelskosten in het totaal der uitgaven vóór afschrijvingen. — <i>Part des frais de personnel dans le total des dépenses avant amortissements</i>					
1970	48,5 %	36,9 %			
1971	46,8 %	37,5 %			
10. Aandeel financiële kosten in het totaal der uitgaven vóór afschrijvingen. — <i>Part des charges financières dans le total des dépenses avant amortissements</i>					
1970	4,0 %	3,2 %			
1971	4,6 %	4,2 %			
11. Opbrengst eigen belegd kapitaal. — <i>Rapport capital propre immobilisé</i>					
1970	8,5 %	56,5 %			
1971	9,1 %	61,6 %			

Verklarende nota.

Vergelijking Sabena/Swissair 1970/1971.

1.2. VLOOT (1971).

Note explicative.

Comparaison Sabena/Swissair 1970/1971.

1.2. FLOTTE (1971).

	Vliegtuigtype — Type d'avion	Gebruikelijke configuraties (full-passagiers) — Configurations usuelles (full-passagiers)	Netwerk — Réseaux
Boeing B.747	Vier straalmotoren. — Quadriréacteur.	F/Y 247 (32/215) of/ou 361 (32/329)	Lange afstanden. — Long-courriers.
Boeing B.707	Vier straalmotoren. — Quadriréacteur.	F/Y 143 (16/127); Full Y 172.	Lange afstanden. — Long-courriers.
Douglas DC.8	Vier straalmotoren. — Quadriréacteur.	F/Y 147 (20/127).	Lange afstanden. — Long-courriers.
Convair CV.990	Vier straalmotoren. — Quadriréacteur.	F/Y 116 (14/102)	Middellange en lange afstanden. — Moyen et long-courriers.
Boeing B.727	Drie straalmotoren. — Triréacteur.	F/Y 102 (12/90)	Middellange afstanden. — Moyen-courriers.
Caravelle SE.210	Twee straalmotoren. — Biréacteur.	F/Y 82 (12/70)	Korte en middellange afstanden. — Court et moyen-courriers.
Douglas DC.9	Twee straalmotoren. — Biréacteur.	F/Y 93 (8/85)	Korte en middellange afstanden. — Court et moyen-courriers.
Fokker F.27	Twee zuigermotoren. — Bimoteur/piston.	Full Y 40	Korte afstanden. — Court-courriers.

III. PRODUKTIE.

a) Meeteenheden aanbod :

— ATK = aangeboden ton-kilometers = som der produkten van de capaciteit in tonnen voor het vervoer van betalende lading (passagiers, vracht en post) op elk lijn-segment $\times$ de lengte van dat segment.

— AZK = aangeboden zitplaatsen-kilometers = som der produkten van de capaciteit in zitplaatsen op elk lijn-segment ter verkoop aangeboden $\times$ de lengte van dat segment.

b) Meeteenheden trafiek :

— VTK = vervoerde ton-kilometers = som der produkten van het aantal tonnen vervoerde lading op elk lijn-segment $\times$ de lengte van dat segment (een passagier wordt empirisch aan 90 kg gerekend).

— VPK = vervoerde passagier-kilometers = som der produkten van het aantal betalende passagiers op elk lijn-segment vervoerd $\times$ de lengte van dat segment (het aldus bekomen totaal is gelijk aan het totaal der door het geheel der passagiers gevlogen kilometers).

c) Meeteenheden belading (in pct.) :

— Beladingsgraad = de verhouding van het totaal vervoerde ton-kilometers (VTK) tot het totaal aantal aangeboden ton-kilometers (ATK), hetzij $\frac{VTK}{ATK}$ (deze ratio meet de belading van de totale capaciteit van het vliegtuig, t.t.z. de cabine zowel als de vrachtruimen).

III. PRODUCTION.

a) Mesures d'offre :

— TKO = tonnes-kilomètres offertes = somme des produits de la capacité en tonnes pour le transport de charge payante (passager, fret et poste) sur chaque étape par la longueur de cette étape.

— SKO = sièges-kilomètres offerts = somme des produits de la capacité en sièges mise en vente sur chaque étape par la longueur de cette étape.

b) Mesures de trafic :

— TKT = tonnes-kilomètres transportées = somme des produits du nombre de tonnes de charge payante transportée sur chaque étape par la longueur de cette étape (un passager est empiriquement compté à 90 kg).

— PKT = passagers-kilomètres transportés = somme des produits du nombre des passagers payants transportés sur chaque étape par la longueur de cette étape (le total obtenu est égal au nombre total de kilomètres parcourus par l'ensemble des passagers).

c) Mesures de remplissage (en p.c.) :

— Coefficient de chargement = rapport du nombre total de tonnes-kilomètres transportées (TKT) au nombre de tonnes-kilomètres offertes (TKO), soit $\frac{TKT}{TKO}$ (ce ratio mesure le remplissage de la capacité totale d'un avion, c.-à-d. cabine + cale).

— **Plaatsbezettingsgraad** = de verhouding van het aantal vervoerde passagier-kilometers (VPK) tot het aantal aangeboden zitplaatsen-kilometers (AZK), hetzij $\frac{\text{VPK}}{\text{AZK}}$ (deze ratio meet de belading van de zitplaatsen).

d) Definitie van de diensten :

— **Geregelde vluchten** = betalende vluchten (passagiers en/of cargo), voorzien en uitgevoerd volgens een gepubliceerde uurregeling, de vluchten waarvan de regelmaat of de frekwentie dusdanig is dat de opeenvolging van deze vluchten een evidente systematische reeks uitmaakt en die voor het publiek toegankelijk zijn, alsmede alle bijkomende betalende vluchten welke een voor de gepubliceerde vlucht overtolle trafiek vereist.

— **Niet-geregelde vluchten** = de gecharterde vluchten, en de speciale vluchten niet reeds onder de rubriek « geregelde diensten » vermeld die bij gelegenheid mits vergoeding uitgevoerd worden, alsmede alle onbezette vluchten die er verband mee houden, de vluchten uitgevoerd in het kader van « all inclusive » reizen die niet reeds onder de rubriek « geregelde vluchten » vermeld staan en de gedecommercialiseerde vluchten.

IV. RATIOS.

1. Eenheidskostprijs per ATK = het totaal der uitgaven gedaan voor de uitbating der luchtdiensten (met uitsluiting der uitgaven verbonden aan industriële en bijkomende activiteiten) gedeeld door het aantal der aangeboden ton-kilometers.

2. Eenheidsopbrengst per VTK = het totaal der inkomsten van luchtdiensten (met uitsluiting van de inkomsten voortkomende van industriële en bijkomende activiteiten) gedeeld door het aantal der vervoerde ton-kilometers.

3. Gemiddelde afstand per passagier = het totaal aantal der vervoerde passagier-kilometers (VPK) gedeeld door het aantal der vervoerde passagiers.

4. Productie in ATK per personeelslid = het jaarlijks totaal aantal ATK gedeeld door het aantal personeelsleden (deze ratio wordt gedeeltelijk beïnvloed door het relatief belang van de activiteiten andere dan de luchtvaartdiensten. Een beter idee van de produktiviteit wordt weergegeven door de jaarlijkse inkomsten per personeelslid).

5. Jaarlijkse inkomsten per personeelslid = de totale jaarlijkse inkomsten (alle activiteiten) gedeeld door het aantal personeelsleden.

6. Jaarlijkse kostprijs per personeelslid = het totaal der personeelskosten gedeeld door het aantal personeelsleden.

— **Coefficient d'occupation** = rapport du nombre de passagers-kilomètres transportés (PKT) au nombre de sièges-kilomètres offerts (SKO), soit $\frac{\text{PKT}}{\text{SKO}}$ (ce ratio mesure le remplissage des sièges).

d) Définition des services :

— **Vols réguliers** = vols payants prévus et exécutés suivant un horaire publié, les vols dont la régularité ou la fréquence sont telles que la suite de ces vols constitue une série systématique évidente et qui sont accessibles au public, ainsi que tous les vols payants supplémentaires nécessités par un excédent de trafic sur les services prévus à l'horaire.

— **Vols non réguliers** — les vols charters et les vols spéciaux qui ne sont pas déjà inscrits sous la rubrique « vols réguliers » exécutés occasionnellement moyennant rémunération, ainsi que tous les vols à vide qui s'y rattachent, les vols exécutés dans le cadre des voyages « tout compris » qui ne sont pas déjà inscrits sous la rubrique « vols réguliers » et les vols décommercialisés.

IV. RATIOS.

1. Coût unitaire à la TKO = le total des dépenses liées à l'exploitation de services aériens (à l'exclusion des dépenses engagées pour activités industrielles et connexes) divisé par le nombre de tonnes-kilomètres offertes.

2. Recette unitaire à la TKT = le total des recettes Je transport aérien (à l'exclusion des recettes provenant des activités industrielles et connexes) divisé par le nombre de tonnes-kilomètres transportées.

3. Distance moyenne par passager = le nombre total des passagers-kilomètres transportés (PKT) divisé par le nombre de passagers transportés.

4. Production en TKO par agent = le nombre total annuel de TKO divisé par le nombre d'agents (ce ratio est en partie influencé par l'importance des activités autres que le transport aérien. On obtient une meilleure idée de la productivité en mesurant la recette annuelle par agent).

5. Recette annuelle par agent = les recettes totales annuelles (toutes activités) divisées par le nombre d'agents.

6. Coût annuel d'un agent = le total des frais de personnel divisé par le nombre d'agents.

BIJLAGE Nr 2.

Nota van de Minister nopens de uitvoering van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg (*Belgisch Staatsblad* van 4 april 1969, p. 2988).

Deze Belgische wet laat de Koning toe, bij besluit genomen in de Ministerraad betreffende het wegvervoer, het spoorvervoer of het vervoer over de waterweg, elke noodzakelijke maatregel te nemen om de verplichtingen die voortvloeien uit internationale verdragen en internationale akten te laten uitvoeren. Deze maatregelen kunnen de afschaffing of de wijziging van wettelijke beschikkingen inhouden.

Er werd overeengekomen dat de Minister van Verkeerswezen elk jaar een rapport zou uitbrengen bij het Parlement over de uitvoering van deze wet.

Zo werd bij gelegenheid van de bespreking van de budgetten van 1970 en 1971 de aandacht reeds getrokken op de volgende koninklijke besluiten, die genomen werden ter uitvoering van de voornoemde wet :

1. Het koninklijk besluit van 26 november 1969 betreffende de toepassing op de waterweg van de E.E.G.-verordening nr. 11/60 betreffende de opheffing van de discriminaties inzake prijzen en vervoersvoorwaarden (*Belgisch Staatsblad* van 16 januari 1970, blz. 560).

2. Het koninklijk besluit van 23 maart 1970 betreffende de uitvoering van de E.E.G.-verordening nr. 543/69 aangaande de sociale harmonisatie van het transport over de weg (*Belgisch Staatsblad* van 1 april 1970, blz. 3136).

3. Het koninklijk besluit van 23 april 1971 ter uitvoering van de E.E.G.-verordening nr. 1463/70 dat een controleapparaat instelt voor het wegtransport (*Belgisch Staatsblad* van 8 mei 1971, blz. 6032).

Sedertdien werden de volgende maatregelen nog genomen op basis van dezelfde wet :

4. Het koninklijk besluit van 14 januari 1971 en het koninklijk besluit van 24 september 1971 houdende wijziging van het koninklijk besluit van 23 maart 1970 ter uitvoering van de E.E.G.-verordening nr. 543/69 (*Belgisch Staatsblad* van 16 januari 1971, blz. 550 en *Belgisch Staatsblad* van 1 oktober 1971, blz. 11405).

5. Het koninklijk besluit van 17 maart 1971 betreffende de goedkeuring per type van de veiligheidsgordels (*Belgisch Staatsblad* van 27 maart 1971, blz. 3847).

6. Het koninklijk besluit van 18 maart 1971 betreffende de goedkeuring per type van voertuig wat betreft de verankeringen voor de veiligheidsgordels (*Belgisch Staatsblad* van 27 maart 1971, blz. 3848).

ANNEXE N° 2.

Note du Ministre concernant l'exécution de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable (*Moniteur belge* du 4 avril 1969, p. 2988).

Cette loi belge permet au Roi de prendre, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable, toute mesure nécessaire pour assurer l'exécution des obligations résultant des traités internationaux et des actes internationaux, ces mesures pouvant comprendre l'abrogation ou la modification de dispositions légales.

Il a été convenu que le Ministre des Communications ferait chaque année rapport au Parlement sur l'exécution de cette loi.

C'est ainsi qu'à l'occasion des exposés des budgets de 1970 et 1971, l'attention a déjà été attirée sur les arrêtés royaux suivants, pris notamment en exécution de la loi précitée :

1. L'arrêté royal du 26 novembre 1969 relatif à l'application aux transports de marchandises par voie navigable du règlement C.E.E. n° 11/60 concernant la suppression de discriminations en matière de prix et conditions de transport (*Moniteur belge* du 16 janvier 1970, p. 560).

2. L'arrêté royal du 23 mars 1970 portant exécution du règlement C.E.E. n° 543/69 concernant l'harmonisation sociale dans les transports par route (*Moniteur belge* du 1^{er} avril 1970, p. 3136).

3. L'arrêté royal du 23 avril 1971 portant exécution du règlement C.E.E. n° 1463/70 instaurant un appareil de contrôle dans les transports par route (*Moniteur belge* du 8 mai 1971, p. 6032).

Depuis lors, les mesures suivantes ont encore été prises, sur base notamment de la même loi :

4. L'arrêté royal du 14 janvier 1971 et l'arrêté royal du 24 septembre 1971 modifiant l'arrêté royal du 23 mars 1970 portant exécution du règlement C.E.E. n° 543/69 (*Moniteur belge* du 16 janvier 1971, p. 550 et *Moniteur belge* du 1^{er} octobre 1971, p. 11405).

5. L'arrêté royal du 17 mars 1971 relatif à l'homologation par type des ceintures de sécurité (*Moniteur belge* du 27 mars 1971, p. 3847).

6. L'arrêté royal du 18 mars 1971 relatif à l'homologation par type des véhicules automobiles en ce qui concerne les ancrages de ceintures de sécurité (*Moniteur belge* du 27 mars 1971, p. 3848).

7. Het koninklijk besluit van 7 mei 1971 betreffende de vaststelling van een gemeenschappelijk tarief voor het vergoede transport van goederen over de weg tussen de landen van de Benelux (*Belgisch Staatsblad* van 11 mei 1971, blz. 6148 en *Belgisch Staatsblad* van 4 juni 1971, blz. 7070).

8. Het koninklijk besluit van 19 juli 1971 betreffende de goedkeuring per type van voertuigen uitgerust met ontstekingsmotor wat betreft het uitlaten van vervuilende gassen door de motor (*Belgisch Staatsblad* van 29 juli 1971, blz. 8995).

9. Het koninklijk besluit van 6 augustus 1971 betreffende de goedkeuring per type van voertuigen wat betreft het toegestane geluidsniveau (*Belgisch Staatsblad* van 2 september 1971, blz. 10076).

10. Het koninklijk besluit van 24 september 1971 betreffende het vaststellen van het tarief voor het vergoede transport van goederen over de weg tussen België en de Bondsrepubliek Duitsland (*Belgisch Staatsblad* van 6 oktober 1971, blz. 11667 en *Belgisch Staatsblad* van 27 januari 1972, blz. 1062).

11. Het koninklijk besluit van 25 oktober 1971 betreffende de uitvoering der E.E.G.-verordeningen nrs. 1174/68, 358/69 en 293/70 betreffende de instelling van een marge tariefsysteem dat van toepassing is op het vervoer van goederen over de weg tussen de Lidstaten (*Belgisch Staatsblad* van 4 november 1971, blz. 13130).

12. Het koninklijk besluit van 17 november 1971 betreffende het vaststellen van het tarief voor het vergoede transport van goederen over de weg tussen België en Frankrijk (*Belgisch Staatsblad* van 9 december 1971, blz. 14413).

13. Het koninklijk besluit van 17 november 1971 betreffende de vaststelling van het tarief voor het vergoede transport van goederen over de weg tussen België en Italië (*Belgisch Staatsblad* van 25 december 1971, blz. 15235).

7. L'arrêté royal du 7 mai 1971 portant fixation du tarif commun pour le transport rémunéré de marchandises par route entre les pays du Benelux (*Moniteur belge* du 11 mai 1971, p. 6148 et *Moniteur belge* du 4 juin 1971, p. 7070).

8. L'arrêté royal du 19 juillet 1971 relatif à l'agrération par type de véhicules automobiles équipés de moteurs à allumage commandé en ce qui concerne les émissions de gaz polluants par le moteur (*Moniteur belge* du 29 juillet 1971, p. 8995).

9. L'arrêté royal du 6 août 1971 relatif à l'agrération par type des véhicules automobiles en ce qui concerne le niveau sonore admissible (*Moniteur belge* du 2 septembre 1971, p. 10076).

10. L'arrêté royal du 24 septembre 1971 portant fixation du tarif pour le transport rémunéré de marchandises par route entre la Belgique et la République Fédérale d'Allemagne (*Moniteur belge* du 6 octobre 1971, p. 11667 et *Moniteur belge* du 27 janvier 1972, p. 1062).

11. L'arrêté royal du 25 octobre 1971 portant exécution des règlements C.E.E. n° 1174/68, 358/69 et 293/70 relatifs à l'instauration d'un système de tarifs à fourchettes applicables aux transports de marchandises par route entre les Etats membres (*Moniteur belge* du 4 novembre 1971, p. 13130).

12. L'arrêté royal du 17 novembre 1971 portant fixation du tarif pour le transport rémunéré de marchandises par route entre la Belgique et la France (*Moniteur belge* du 9 décembre 1971, p. 14413).

13. L'arrêté royal du 17 novembre 1971 portant fixation du tarif pour le transport rémunéré de marchandises par route entre la Belgique et l'Italie (*Moniteur belge* du 25 décembre 1971, p. 15235).