

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1961-1962.

VERGADERING VAN 13 DECEMBER 1961.

Ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen en van Post, Telegraaf en Telefoon voor het dienstjaar 1962.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET VERKEERSWEZEN EN DE P.T.T. (1)
UITGEBRACHT DOOR DE HEREN **DEKEYZER, GOOSSENS EN VANDEPUTTE.**

INHOUD.

	Blz.
I. Algemeen gedeelte	2
(Verslaggever : de h. Vandeputte)	
A. Uiteenzetting van de Minister van Verkeerswezen	2
1. De vervoerproblemen op het internationale vlak	2
2. Het vervoerbeleid in België	19
B. Bespreking	30
II. Kredieten Post, Telegraaf en Telefoon	59
(Verslaggever : de h. Goossens)	
A. Uiteenzetting van de Minister van P.T.T.	59
B. Bespreking	69
III. Kredieten Luchtvaart	89
(Verslaggever : de h. Dekeyzer)	
A. Uiteenzetting van de Minister van Verkeerswezen	89
B. Bespreking	93
C. Besluit	96
IV. Stemmingen	96

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

De heren Delpont, voorzitter; Claeys, Coppens, Cuvellier, Debaise, De Block, Demarneffe, Feron, Gilson, Hambye, Merchiers, Pontus, Stubbe, Trappeniers, Uselding, Vandenbussche, Van den Storme en Dekeyzer, Goossens en Vandeputte, verslaggevers.

R. A 6172.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :
5-XV (Zitting 1961-1962) : Ontwerp van wet.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1961-1962.

SEANCE DU 13 DECEMBRE 1961.

Projet de loi contenant le budget du Ministère des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones pour l'exercice 1962.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES COMMUNICATIONS ET P.T.T. (1)
PAR MM. **DEKEYZER, GOOSSENS ET VANDEPUTTE.**

TABLE DES MATIERES.

	Page
I. Généralités	2
(Rapporteur : M. Vandeputte)	
A. Exposé du Ministre des Communications	2
1. Les problèmes des transports sur le plan international	2
2. La politique des transports en Belgique	19
B. Discussion	30
II. Crédits Postes, Télégraphes et Téléphones	59
(Rapporteur : M. Goossens)	
A. Exposé du Ministre des P.T.T.	59
B. Discussion	69
III. Crédits Voies Aériennes	89
(Rapporteur : M. Dekeyzer)	
A. Exposé du Ministre des Communications	89
B. Discussion	93
C. Conclusions	96
IV. Votes	96

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

MM. Delpont, président; Claeys, Coppens, Cuvellier, Debaise, De Block, Demarneffe, Feron, Gilson, Hambye, Merchiers, Pontus, Stubbe, Trappeniers, Uselding, Vandenbussche, Van den Storme et Dekeyzer, Goossens et Vandeputte, rapporteurs.

R. A 6172.

Voir :

Document du Sénat :
5-XV (Session de 1961-1962) : Projet de loi.

DAMES EN HEREN,

I. ALGEMEEN GEDEELTE.

In de jongste jaren is meer en meer aangevoeld dat het vervoerprobleem niet langer beperkt bleef tot het vraagstuk van het spoorvervoer maar dat een coördinatie zich opdrong van alle vervoertakken.

Bij wijze van inleiding tot dit verslag wens ik de aandacht te vestigen op het feit dat het vervoerbeleid in eigen land daarenboven niet meer kan behandeld worden zonder rekening te houden met het beleid dat in de ons omringende landen gevoerd wordt.

Daarom heeft de Minister een groot deel van zijn uiteenzetting gewijd aan de vervoerproblemen op internationaal vlak en daarna een uitgebreid overzicht gegeven over de huidige stand van zaken in de verschillende sectoren van het Departement.

A. Uiteenzetting van de Minister van Verkeerswezen.**DEEL EEN.****DE VERVOERPROBLEMEN
OP HET INTERNATIONAAL VLAK.**

Het bestaan van verschillende internationale verdragen brengt mede dat wij bij het bepalen van onze nationale verkeerspolitiek rekening moeten houden met de verplichtingen die wij op internationaal terrein hebben aangegaan. Daarbij komt dat de toenemende handelsstroom, die zich in het kader van de Europese gemeenschappen reeds zeer duidelijk begint af te tekenen, voor een land als België dat een draaischijf vormt van het Europees verkeer, bijzonder belangrijke gevolgen meebrengt. De nationale verkeerspolitiek dient zo ingesteld te zijn dat zij aan de Belgische vervoerders toelaat zo ruim mogelijk baat te vinden bij de toename van de goederenbeweging tussen de Lidstaten van de Europese gemeenschappen.

Het is om deze redenen dat ik mijn uiteenzetting over de problemen, die zich stellen op mijn Departement, wil beginnen met enkele beschouwingen over de internationale verkeersvraagstukken. Alleen bij een duidelijk begrip van de nieuwe vereisten die de Europese Markt aan het Belgisch verkeer stelt, kan men er toe komen de juiste betekenis te begrijpen van de politiek die wij op nationaal vlak dienen te volgen.

De tendens tot nauwere samenwerking op economisch gebied tussen de verschillende Westeuropese landen is tot uiting gekomen in een aantal instellingen die zich ofwel op een algemeen economisch terrein plaatsen, waarbij vanzelfsprekend ook de verkeersverhoudingen aangeroerd worden, ofwel op het meer beperkt terrein van het verkeer zelf.

Dit zal er mij toe brengen U opeenvolgend te spreken over :

1. De Europese Conferentie van Ministers van Verkeer (E.C.M.V.).
2. De Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal (E.G.K.S.).

MESDAMES, MESSIEURS,

I. GENERALITES.

Au cours de ces dernières années, on s'est de plus en plus rendu compte que le problème des transports ne se limitait plus à celui des transports ferroviaires, mais qu'il fallait coordonner toutes les branches d'activité dans ce domaine.

En manière d'introduction, votre rapporteur désire insister sur le fait qu'il est désormais impossible d'examiner la politique des transports de notre pays sans tenir compte de celle qui est poursuivie par les pays qui nous entourent.

C'est pourquoi le Ministre a consacré une partie importante de son exposé aux problèmes des transports tels qu'ils se posent sur le plan international, pour donner ensuite un large aperçu de la situation actuelle dans les divers secteurs du Département.

A. Exposé du Ministre des Communications.**1^{re} PARTIE.****LES PROBLEMES DES TRANSPORTS
SUR LE PLAN INTERNATIONAL.**

L'existence de nombreux traités internationaux implique la nécessité de tenir compte, lors de l'élaboration d'une politique nationale des transports, des obligations que nous avons contractées sur le plan international. Par ailleurs, l'augmentation sans cesse croissante des courants commerciaux qui se manifeste très nettement au sein des communautés européennes, n'est pas sans avoir des incidences très sérieuses pour un pays comme la Belgique, qui constitue la plaque tournante du trafic européen.

La politique nationale des transports doit être conçue de manière à permettre aux transporteurs belges de profiter au maximum de l'augmentation du trafic des marchandises entre les pays membres des communautés européennes.

C'est pourquoi, j'aborderai mon exposé relatif aux problèmes qui se posent à mon département, par quelques considérations sur les problèmes internationaux de transport puisque aussi bien la politique à suivre sur le plan national doit être considérée en fonction des conditions nouvelles que pose le Marché européen aux transports belges.

La poursuite d'une coopération économique plus étroite entre les différents pays de l'Europe occidentale s'est concrétisée par la création d'un certain nombre d'organismes qui se placent soit sur un plan d'économie générale, y compris les transports, soit sur le terrain plus limité des transports proprement dits.

Ce qui m'amènera à vous entretenir successivement de :

1. La Conférence Européenne des Ministres des Transports (C.E.M.T.),
2. La Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier (C.E.C.A.),

3. De Benelux-Unie.

4. De Europese Economische Gemeenschap (E.E.G.), ook wel de Gemeenschappelijke Markt genoemd.

5. Air Union.

1. E.C.M.V.

De toename van de internationale organisaties die zich, zowel op gouvernementeel vlak als niet gouvernementeel vlak, met de vervoerproblemen bezighouden, deed in het begin van de jaren 50 de noodzaak ontstaan tot een betere coördinatie van de activiteiten van de organisaties te komen. Zowel de vergadering van de Raad van Europa als van de O.E.C.E. drukten op dat ogenblik hun bezorgdheid er over uit een overkoepelend organisme op ministerieel vlak tot stand te zien komen, om een betere internationale samenwerking te bereiken inzake het vervoer.

Zich steunend op de besluiten van de werkzaamheden van beide voornoemde organismen nam in oktober 1951 de toenmalige Belgische Minister van Verkeerswezen, de heer P.-W. Segers, het initiatief zijn collega's van West-Europa tot een conferentie uit te nodigen, met het oog op het leggen van de grondslagen van een nauwere samenwerking tussen de Westeuropese landen op verkeersgebied.

Deze conferentie leidde tot een volledig welslagen : op 17 oktober 1953 werd te Brussel een protocol ondertekend waarbij de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer werd ingesteld.

De E.C.M.V. vormt een organisatie die moeilijk kan vergeleken worden met de andere Europese instellingen. Inderdaad, zonder beroep te willen doen op een omvangrijke internationale administratie en zonder op een internationaal verdrag te steunen, waardoor bindende besluiten voor al de deelnemende landen zouden kunnen getroffen worden, heeft de E.C.M.V. een doel dat minder verstrekkend is dan dit van b.v. de E.E.G. maar dan toch weer een mogelijkheid biedt die in de andere internationale verdragen uitgesloten is.

Inderdaad, de E.C.M.V. vormt geen supranationale autoriteit, zodanig dat de resoluties die in dit kader worden genomen slechts van toepassing zijn in die landen die het met de resoluties eens zijn en die uitdrukkelijk verklaren ze op nationaal vlak te zullen toepassen.

Voor alle belangrijke besluiten in dit kader getroffen, gaan de betrokken Ministers van Verkeer derhalve de morele verbintenis aan hun beste krachten in te spannen om op nationaal vlak de besluiten waartoe de E.C.M.V. mocht gekomen zijn, in de praktijk om te zetten.

Het niet bindend karakter van deze besluiten, niet bindend in de eerste plaats voor die landen die voor bepaalde vraagstukken in de minderheid gesteld worden op de E.C.M.V., kan op zichzelf een zwak punt lijken in deze organisatie en is het dan ook in bepaalde concrete gevallen ongetwijfeld geweest. Anderzijds vloeit daar uit voort dat de besprekingen in de schoot van de E.C.M.V. juist door hun niet bindend karakter heel dikwijls aanleiding geven tot een zeer openhartige gedachtenwisseling tussen de Ministers van Verkeer van de verschillende landen, waardoor meer begrip

3. L'Union Benelux,

4. La Communauté Economique Européenne (C.E.E.), appelée également le Marché commun,

5. Air Union.

1. C.E.M.T.

L'accroissement du nombre d'organismes internationaux s'intéressant, tant sur le plan gouvernemental que non gouvernemental, aux problèmes des transports, a fait apparaître au début des années 50 la nécessité d'une coordination meilleure des activités de ces organismes. Tant l'Assemblée du Conseil de l'Europe que celle de l'O.E.C.E. exprimaient à cette époque le désir de voir créer à l'échelon ministériel un organe de supervision, afin de réaliser une coopération internationale plus efficace en matière de transports.

Se basant sur les conclusions des études entreprises par chacun de ces deux organismes, le Ministre belge des Communications de l'époque, M. P.W. Segers, prit l'initiative en octobre 1951 d'inviter ses collègues de l'Europe Occidentale à se réunir en conférence, afin de jeter les bases d'une coopération étroite en matière de transports entre ces pays.

Cette conférence connut un plein succès : le 17 octobre 1953 fut signé à Bruxelles un Protocole aux termes duquel fut instituée la Conférence européenne des Ministres des Transports.

La C.E.M.T. constitue un organisme que l'on peut difficilement comparer aux autres institutions européennes. En effet, sans vouloir recourir à une vaste administration internationale et sans être fondé sur un traité international comportant la prise de décisions engageant tous les pays participants, la C.E.M.T. poursuit un objectif plus immédiat que la C.E.E. tout en offrant des possibilités que ne prévoient pas les autres traités internationaux.

En effet, la C.E.M.T. ne constitue pas une autorité supranationale, de sorte que les résolutions prises à cet échelon sont d'application dans les seuls pays qui ont adhéré aux résolutions et qui déclarent explicitement qu'ils les appliqueront sur le plan national.

Pour toute décision importante intervenue à ce niveau, les Ministres des Transports intéressés s'engagent donc moralement à s'employer au maximum à faire appliquer dans leurs pays respectifs les décisions auxquelles aurait abouti la C.E.M.T.

Le caractère non obligatoire de ces décisions vis-à-vis des pays qui au sein de la C.E.M.T. ont été mis en minorité sur des problèmes déterminés peut présenter des inconvénients qui se sont déjà manifestés dans certains cas. Par ailleurs, il est apparu que les discussions au sein de la C.E.M.T. furent généralement empreintes d'une franche cordialité, en raison même de leur caractère non obligatoire, contribuant de la sorte à une meilleure compréhension des difficultés et des particularités des problèmes des transports dans les divers pays. La C.E.M.T. est ainsi devenue un forum où il est pro-

ontstaat voor de moeilijkheden en de particulariteiten van de verkeersproblemen in de onderscheidene landen. De E.C.M.V. is aldus uitgegroeid tot een forum waar ruim van gedachten kan gewisseld worden over de Europese verkeersproblemen en waar gebeurlijk een degelijk voorbereidend werk kan gedaan worden dat van nut is voor de activiteiten van de andere Europese instellingen, zoals de E.E.G. en de E.G.K.S.

De E.C.M.V. verenigt in een Raad van Ministers, die verscheidene malen per jaar vergadert, de Ministers van Vervoer van 17 landen, nl. de landen van de O.E.C.E. met uitzondering van IJsland en met toevoeging van Joegoslavië.

Een comité van plaatsvervangers bereidt de vergaderingen van de Ministerraad voor, behandelt de vraagstukken die hem door de Ministerraad zijn opgedragen en gaat de uitvoering van de resoluties na waartoe de E.C.M.V. is gekomen.

Voor problemen die een meer beperkt karakter hebben en waarbij maar enkele landen betrokken zijn, zoals b.v. aanleggen van een wegnnet tussen 2 of 3 landen, worden beperkte groepen opgericht.

Onder de bijzonderste problemen die op het huidige ogenblik door de E.C.M.V. behandeld worden kan ik aanhalen: het vraagstuk van de Europese infrastructuur van het verkeer.

Zowel voor de wegen als voor de kanalen en de electrificatie van de spoorwegen werden door de E.C.M.V. plannen aangelegd waarvan de studie aan regionale beperkte groepen werd toevertrouwd om tot een harmonisatie van de werkzaamheden inzake infrastructuur in de verschillende Westeuropese landen te komen.

Nauw in verband daarmee staan de studies die door het Comité voor Investeringsen werden ondernomen met betrekking tot de ontwikkeling van het Europees vervoer en de vooruitzichten in de verschillende verkeerstakken.

Een vraagstuk van bijzonder belang dat door de E.C.M.V. werd aangesneden, is dit van de toestand van de spoorlijnen die, zoals U weet, in bijna alle Europese landen met grote moeilijkheden te kampen hebben. Het lijkt nuttig op dit gebied tot een uitwisseling van inlichtingen te komen en te trachten een zekere eenvormigheid na te streven in de middelen die dienen aangewend te worden om een financiële sanering van de spoorwegmaatschappijen te bereiken.

Het probleem van de spoorwegen deed bijna vanzelfsprekend het vraagstuk oprijzen van de verkeerspolitiek die dient gevolgd te worden om, door een coördinatie tussen de verschillende verkeersmiddelen, het gunstig klimaat te scheppen, zonder hetwelk de sanering van een van de voornaamste verkeersdragers, het spoor, niet denkbaar is.

De studie van de Europese verkeerspolitiek werd onlangs door de E.C.M.V. ter hand genomen. Deze studie is wel van zeer bijzonder belang op een ogenblik dat zich een uitbreiding van de Gemeenschappelijke Markt tot een grotere geografische ruimte begint af te tekenen.

cédé à de larges échanges de vues au sujet des problèmes des transports européens et où s'opère, le cas échéant, un travail préparatoire efficace qui aura une répercussion bénéfique sur les activités des autres institutions européennes, telles que la C.E.E. et la C.E.C.A.

La C.E.M.T. groupe au sein du Conseil des Ministres qui se réunit plusieurs fois par an, les Ministres des Transports de 17 pays, c'est-à-dire les pays de l'O.E.C.E., à l'exception de l'Irlande, mais plus la Yougoslavie.

Un comité des suppléants prépare les séances du Conseil des Ministres, traite les questions que lui soumet le Conseil des Ministres et s'informe des mesures prises pour donner effet aux résolutions édictées par la C.E.M.T.

Pour l'étude des questions présentant un intérêt particulier, qui ne concernent que quelques pays, telle par exemple la construction d'un réseau routier reliant 2 ou 3 pays, il est constitué des groupes restreints.

Parmi les problèmes les plus importants que traite actuellement la C.E.M.T., je citerai la question de l'infrastructure européenne des transports.

Tant pour les routes que pour les canaux et l'électrification des chemins de fer, la C.E.M.T. a élaboré des plans dont l'étude a été confiée à des groupes restreints à caractère régional, dans le but d'atteindre une harmonisation des travaux en matière d'infrastructure dans les divers pays ouest-européens.

Corrélativement il existe les études entreprises par le Comité d'investissements au sujet de l'évolution et des perspectives d'avenir des transports européens.

Une question d'un intérêt capital dont la C.E.M.T. eut à s'occuper est celle relative à la situation des chemins de fer qui, vous ne l'ignorez certes pas, doivent faire face à de grandes difficultés dans la plupart des pays européens. Il s'impose de procéder dans ce domaine à un échange d'informations et de poursuivre une certaine uniformisation des moyens à mettre en œuvre en vue d'un assainissement financier des sociétés ferroviaires.

Le problème des chemins de fer soulève assez naturellement la question de la politique à suivre en matière de transports afin de créer, grâce à une coordination des divers moyens de transport, le climat favorable, à défaut duquel l'assainissement d'un des moyens de transport les plus importants, le rail, est inconcevable.

La C.E.M.T. vient d'entamer l'étude d'une politique européenne des transports. Cette étude revêt un intérêt particulier au moment où s'ébauche une extension géographique du Marché Commun.

Onder de vervoerproblemen die op de dagorde van de E.C.M.V. staan wil ik nog aanstippen :

- de invoering van een automatische koppeling voor de spoorwagens;
- de veiligheid van het wegverkeer;
- het eenvormig maken van de Europese verkeers-coden voor het wegverkeer.

Tot slot wil ik nog aanhalen dat in de zitting van de Ministerraad van de E.C.M.V. van einde november, waaraan ik zo juist heb deelgenomen, aan België het eerste ondervoorzitterschap van deze Conferentie voor de zittijd 1961-1962 werd toevertrouwd, wat meteen betekent dat voor de zittijd 1962-1963 de Belgische Minister van Verkeerswezen deze Europese Conferentie zal voorzitten.

Dit voorzitterschap zal samenvallen met de 10^e verjaardag van de E.C.M.V. In de eer die ons land wordt aangedaan door het toevertrouwen van het voorzitterschap, mag zeker een blijk gezien worden van de waardering die op internationaal vlak de inspanningen van België, om tot een grotere samenwerking te komen, genieten.

II. De E.G.K.S.

Het E.G.K.S.-verdrag bevat slechts weinig bepalingen die rechtstreeks betrekking hebben op het verkeer. Inderdaad, dit Verdrag heeft alleen het aspect van het verkeer aangeraakt daar waar het in de vervoervoorwaarden een element ziet dat van aard zou kunnen zijn de concurrentie tussen de kolen- en staalproducenten te vervalsen.

Art. 70, alinea 3, van het Verdrag bepaalt dan ook dat de barema's, prijs- en tariefvoorwaarden die van toepassing zijn op het vervoer van kolen en staal binnen elke Lidstaat en tussen de verschillende Lidstaten, gepubliceerd zullen worden of ter kennis gebracht van de Hoge Autoriteit.

In uitvoering van deze bepaling dient door de verschillende Lidstaten een reeks maatregelen getroffen te worden, ten einde de nationale reglementering aan de internationale verplichtingen die uit het E.G.K.S.-verdrag voortvloeien aan te passen.

Zo werden in het spoorwegverkeer directe internationale tarieven voor kolen en staal ingevoerd.

Gelet op het toenemend belang van het wegvervoer werd door de Hoge Autoriteit een verordening uitgevaardigd waarbij de tariefvoorwaarden voor het vervoer van E.G.K.S.-goederen langs de weg dienden gepubliceerd te worden. Deze verordening is op verzet gestuit vanwege de Nederlandse en Italiaanse Regeringen, die bij het Hoge Gerechtshof een klacht hebben neergelegd strekkend tot intrekking van deze bepaling. Zonder zich over de grond van de zaak uit te spreken, heeft het Hoge Gerechtshof deze klacht aanvaard, zodat de Hoge Autoriteit verplicht geweest is naar andere middelen uit te zien om tot ordening van het wegvervoer van E.G.K.S.-producten te komen.

Au nombre des problèmes des transports que la C.E.M.T. a portés à son ordre du jour, je tiens à citer notamment :

- l'introduction de l'attelage automatique pour les wagons de chemin de fer,
- la sécurité routière,
- l'uniformisation des règles de circulation routière en Europe.

Pour terminer, je voudrais encore signaler qu'en session du Conseil des Ministres de la C.E.M.T., tenue fin novembre, à laquelle je viens de participer, la Belgique s'est vu confier la première vice-présidence de cette conférence pour la session 1961-1962, ce qui signifie que durant la session 1962-1963 le Ministre belge des Communications assumera la présidence de cette conférence européenne.

Cette présidence coïncidera avec le 10^e anniversaire de la C.E.M.T. L'honneur témoigné à notre pays en l'appelant à la présidence, peut certes être considéré comme un gage de l'estime dont jouit la Belgique sur le plan international en raison des efforts qu'elle a déployés en vue d'aboutir à une coopération plus large.

II. La C.E.C.A.

Le traité C.E.C.A. ne contient que peu de dispositions se rapportant directement aux transports. En effet, ce traité n'a abordé ce domaine que pour autant qu'il constitue un facteur de nature à fausser la concurrence entre les producteurs de charbon et d'acier.

C'est ainsi que l'article 70, alinéa 3, du Traité stipule que les barèmes, prix et dispositions tarifaires appliqués au transport de charbon et d'acier à l'intérieur de chaque Etat membre et entre les différents Etats membres sont publiés ou portés à la connaissance de la Haute Autorité.

En exécution de cette disposition, les différents Etats membres sont tenus de prendre une série de mesures, en vue d'adapter la réglementation nationale aux obligations internationales découlant du Traité C.E.C.A.

C'est ainsi que furent appliqués dans le trafic ferroviaire des tarifs directs internationaux pour le transport du charbon et de l'acier.

Eu égard à l'importance croissante des transports routiers, la Haute Autorité a pris une résolution ordonnant la publication des dispositions tarifaires relatives au transport par route de marchandises C.E.C.A. Cette résolution s'est heurtée à l'opposition des gouvernements néerlandais et italien qui ont introduit auprès de la Haute Cour de Justice une plainte visant au retrait de cette disposition. Sans statuer sur le fond de la question, la Haute Cour de Justice a accueilli cette réclamation obligeant la Haute Autorité à envisager d'autres moyens propres à réglementer le transport routier des produits de la C.E.C.A.

Op 1 maart 1961 heeft de Hoge Autoriteit een recom-mandatie uitgegeven, waarbij de Lidstaten verzocht worden de nodige maatregelen te treffen om, overeen-stemmend met de doeleinden van het Verdrag, te berei-ken dat :

— vergelijkbare prijsvoorwaarden aangeboden worden aan de gebruikers die zich in vergelijkbare voorwaarden bevinden;

— elke discriminatie in de prijs- en vervoervoor-waarden die gebaseerd zou zijn op het land van her-komst of bestemming van de producten zou uitgescha-keld worden;

— een harmonisatie van de prijs- en vervoervoor-waarden zou verwezenlijkt worden in de maat waarin dit nodig is voor een goede werking van de kolen- en staalmarkt.

Ook deze recom-mandatie heeft vanwege de Neder-landse en Italiaanse Regering aanleiding gegeven tot een beroep bij het Hoge Gerechtshof, waarover nog geen uitspraak is gedaan.

Wat ons land betreft brengt deze aanbeveling van de Hoge Autoriteit geen moeilijkheden mee inzake het spoorwegvervoer, vermits de spoortarieven gepubli-ceerd zijn.

In het wegvervoer bestaat op het huidig ogenblik geen tarificatie, maar de wetgeving op het goederen-vervoer op de weg (Wet van 1 augustus 1960) vormt een wettelijke basis voor het invoeren van tariefver-plichtingen. Gelet echter op de diversiteit van het gebruikte materiaal, kan aan een vaste tarief niet gedacht worden en zou tot een meer soepele regeling moeten overgegaan worden in de vorm van een tarief met maxima en minima.

In de binnenvaart ten slotte doen zich geen moeilij-kheden voor in het nationaal vervoer waar officieel vastgestelde tarieven van kracht zijn.

Voor het internationaal vervoer zou echter in deze vervoertak een nieuwe wetgeving moeten voorzien worden, om tot een coördinatie tussen de verschillende verkeersmiddelen te komen. Eveneens kan gedacht worden aan een tarief met maxima en minima. Deze kwestie ligt op het ogenblik ter studie.

Het is wel overbodig er aan toe te voegen dat het niet in mijn bedoeling ligt eenzijdig aan onze Belgische vervoerders verplichtingen te gaan opleggen indien door de verschillende Lidstaten geen gemeenschappelij-ke houding zou aangenomen worden ten opzichte van de aanbeveling van de E.G.K.S.

III. *Benelux.*

De meest concrete bepalingen van het Benelux-verdrag inzake het vervoer situeren zich in het wegver-voer.

Voor het goederenvervoer langs de weg werd op aan-dringen van Nederlandse zijde een bepaling opgeno-men (art. 34 van de overgangsovereenkomst) waarbij de verbintenis werd aangegaan binnen een tijdvak van 3 jaar tot geleidelijke afschaffing van de kwantitatieve beperkingen te komen inzake het goederenvervoer over de weg. Anderzijds bepaalt art. 86 van hetzelfde Ver-

Le 1^{er} mars 1961, la Haute Autorité a édicté une recommandation invitant les Etats membres à prendre les mesures nécessaires pour que, conformément aux objectifs du Traité :

— des conditions de prix comparables soient offer-tes aux usagers placés dans des conditions compara-bles,

— il n'existe aucune discrimination dans les prix et conditions de transport qui soit fondée sur le pays d'origine ou de destination des produits,

— soit réalisée une harmonisation des prix et con-ditions de transport dans la mesure nécessaire au bon fonctionnement du marché du charbon et de l'acier.

Cette recommandation fit également l'objet de la part des gouvernements néerlandais et italien d'un recours auprès de la Haute Cour de Justice, qui n'a pas encore statué en la matière.

En ce qui concerne notre pays, cette recom-mandation de la Haute Autorité ne suscite aucune difficulté en matière de transports ferroviaires, puisque les tarifs ferroviaires sont publiés.

Dans le domaine des transports routiers, il n'existe aucune tarification à l'heure actuelle mais la législa-tion relative au transport de marchandises par route (loi du 1^{er} août 1960) constitue une base légale en vue de l'instauration d'obligations tarifaires. Tenant compte toutefois de la diversité du matériel employé, il ne peut être question d'instaurer une tarification fixe. Il faudra donc recourir à un système plus souple en instaurant une tarification à minima et maxima.

Dans le domaine de la navigation intérieure enfin, il ne se présente pas de difficultés en ce qui concerne le trafic national; des tarifs officiels y sont en vigueur.

En ce qui concerne le trafic international en matière de navigation intérieure, il s'indiquerait toutefois de prévoir une nouvelle législation afin de réaliser une coordination des différents modes de transport. En l'occurrence, un tarif à minima et maxima pourrait être également envisagé. Cette question est actuelle-ment à l'étude.

Il va sans dire que je ne songe pas à imposer, de façon unilatérale, des obligations à nos transporteurs belges si tous les Etats membres n'adoptent pas une attitude commune à l'égard de la recommandation de la C.E.C.A.

III. *Benelux.*

Les dispositions les plus explicites du Traité Benelux en matière de transports ont trait au transport routier.

Pour le transport des marchandises par route, il a été inséré, à l'intervention des Pays-Bas, une disposition (art. 34 de la Convention transitoire) aux termes de laquelle l'on s'engageait, dans un délai ne pouvant dépasser trois ans, à abolir progressivement les restric-tions quantitatives en matière de transports routiers de marchandises.

drag dat het goederenvervoer over de weg tussen de grondgebieden der Hoge Verdragsluitende Partijen onderworpen is aan gemeenschappelijke uitvoerings- en controlemaatregelen, welke door het Comité van Ministers worden vastgesteld. Ten einde de harmonische ontwikkeling van het bedoeld goederenvervoer te bevorderen, stelt het Comité van Ministers bovendien alle wenselijke maatregelen vast, in het bijzonder inzake prijsvorming.

Ten slotte bepaalt het Protocol van ondertekening dat voornoemde gemeenschappelijke maatregelen binnen een termijn van 2 jaar vastgesteld worden, door het Comité van Ministers op voorstel van een groep van deskundigen, waarbij deze groep een ontwerp zal opstellen van tarieven die maxima en minima inhouden, waaraan alle vervoerders zich dienen te houden.

Hoewel de liberalisatie en het gemeenschappelijk tarief niet uitdrukkelijk van elkaar afhankelijk worden gesteld, leidt een interpretatie van het Verdrag zeker tot de vaststelling dat er een synchronisatie dient te bestaan tussen de twee problemen, waarbij binnen de 2 jaar tot een tarificatie dient gekomen, binnen de 3 jaar tot een liberalisatie.

Deze thesis, die in mijn ogen volkomen redelijk is, wordt door de Belgische delegatie met klem verdedigd.

De Nederlanders daarentegen dringen aan op een geleidelijke liberalisatie, zonder zich te bekommeren om de zeer trage vooruitgang die gemaakt wordt bij het opstellen van het gemeenschappelijk tarief, noch om de belangrijke verschillen die inzake kostprijs van het wegvervoer tussen beide landen bestaan.

Voor enkele categorieën van het verkeer, die niet in aanmerking komen voor een tarificatie, werd reeds tot vrijmaking besloten. Dit geldt o.m. voor het vervoer van materiaal bestemd voor tentoonstellingen, teaters, decors, het vervoer van lijken, het vervoer van koerswagens en van dieren. Vanaf 1 januari 1962 komt ook de sector van de verhuizing en van het vervoer tot 5 ton vrij omdat voor deze categorie eveneens besloten werd geen tarief te voorzien.

Elke verdere vrijmaking van het wegvervoer tussen België en Nederland wordt door de Belgische Regering onderworpen aan een oplossing voor het moeilijk vraagstuk van de tarificatie in het intra-Benelux-vervoer.

De Ministerraad van Benelux heeft op 25 september 1961 een planning voor verdere liberalisatie aangenomen waarbij een ontwerp van tarificatie moet ingediend worden vóór 1 april 1962.

De studies hebben aangetoond dat een ernstig verschil bestaat in de kostprijs tussen het Nederlands en het Belgisch-Luxemburgs vervoer. De Nederlandse kostprijzen zijn op dit ogenblik 25 % lager voor de verzendingen van 5 ton en zelfs 32 % voor de verzendingen van 15 à 20 ton. Begrijpelijkwijze wordt in die omstandigheden het opstellen van een tarief met maxima en minima bijzonder moeilijk. De Belgische Regering zou wel een tarief kunnen aannemen die steunt op het rekenkundig gemiddelde van de tarief-systemen van de 3 landen. Nederland is het met deze zienswijze niet eens, omdat ze een verhoging van circa 20 % van de Nederlandse tarieven zou meebrengen.

D'autre part, l'article 86 du même Traité dispose que les transports routiers de marchandises entre les territoires des Hautes Parties Contractantes sont soumis à des règles communes d'exécution et de contrôle fixées par le Comité des Ministres. En vue de promouvoir le développement harmonieux des dits transports de marchandises le Comité des Ministres arrête en outre toute mesure utile, notamment en matière de formation de prix.

Enfin, le Protocole de signature déclare que ces règles communes sont fixées — dans un délai de deux ans par le Comité des Ministres — sur proposition d'un Groupe d'experts appelé à élaborer un projet de tarifs à minima et maxima, applicables par tous les transporteurs.

Bien que la libération et la tarification commune ne soient pas expressément conditionnées l'une par l'autre, la lecture interprétative du Traité n'en permet pas moins d'établir qu'une synchronisation s'impose entre les deux questions (délai de deux ans pour la tarification et de trois ans pour la libération).

La délégation belge défend énergiquement cette thèse, qui, à mon sens, est parfaitement raisonnable.

Les Néerlandais, au contraire, préconisent une libération progressive, sans se préoccuper des progrès plutôt lents des travaux de mise au point d'une tarification commune, ni des disparités importantes en matière de prix de revient des transports par route existant entre les deux pays.

Une première mesure de libération a déjà été décidée pour certaines catégories de transports n'entrant pas en ligne de compte pour la tarification. Il s'agit notamment du transport de décors, de matériel d'expositions et de théâtre, des transports funéraires, des transports d'autos de course et d'animaux. A partir du 1^{er} janvier 1962 le déménagement et les transports jusqu'à 5 tonnes de charge utile bénéficieront également de cette mesure en raison de la décision prise de soustraire cette catégorie de transports à toute tarification.

Tout nouveau progrès en matière de libération des transports routiers entre la Belgique et les Pays-Bas est subordonné, par le Gouvernement belge, à une solution satisfaisante du problème épineux de la tarification des transports intra-Benelux.

Le Conseil des Ministres Benelux du 15 septembre 1961 a adopté un planning de libération ultérieure comportant le dépôt d'un projet de tarification pour le 1^{er} avril 1962.

Les études consacrées à ce problème ont révélé une disparité profonde entre les prix de revient du transport néerlandais et belgo-luxembourgeois. Actuellement, les prix de revient néerlandais sont inférieurs de 25 % pour les expéditions de 5 tonnes et même de 32 % pour les expéditions de 15 à 20 tonnes. Il va sans dire que dans ces conditions l'élaboration d'une tarification à fourchette se révèle très laborieuse. Le Gouvernement belge pourrait admettre une tarification fondée sur une moyenne arithmétique entre les systèmes tarifaires des trois pays. Mais ce procédé ne peut être admis par les Pays-Bas, car il entraînerait une hausse de l'ordre de 20 % des tarifs néerlandais.

In die omstandigheden, en tenzij zich een belangrijke toenadering tussen de lonen en sociale lasten van de Beneluxpartners voordoet, blijft, in een eerste stadium, niet veel anders over dan een Benelux-tarief onder ogen te nemen, gebaseerd op de toepassing van nationale tarieven op het grondgebied van elk van de Lidstaten. Ook deze terugtrekkende houding brengt grote moeilijkheden mee bij de toepassing en bij de controle.

Daarbij komt nog dat inzake het wegvervoer nog andere moeilijkheden zich voordoen in het intra-Benelux-verkeer. Er zijn belangrijke verschillen in de Belgische en Nederlandse reglementering, die betrekking heeft op de afmetingen en toegelaten gewicht bij de vrachtwagens, zodanig dat de Belgische vervoerders verplicht zijn de last per as te verminderen wanneer zij zich naar Nederland begeven of dit land doortrekken.

Ten slotte dient de harmonisatie van de reglementeringen nagestreefd te worden met betrekking tot de verzekeringen, het rijbewijs en het fiscaal regime. Op te merken valt dat de studies die thans ondernomen worden, reeds tot het besluit geleid hebben dat het nodig is een gemeenschappelijk verkeersdocument te voorzien. Gelet op het feit dat de bepalingen van de Internationale Conventie C.M.R. (Contrat des Transports internationaux par route) binnenkort van kracht worden in de drie landen, zou het document, in deze Conventie voorzien, kunnen aangenomen worden voor het internationaal, het intra-Benelux- en het nationaal vervoer. Een dergelijk document moet tevens beantwoorden aan de eisen van het zogenaamde reglement n° 11 van de E.E.G., dat moet toelaten de discriminatie in het vervoer op te sporen en uit te schakelen, en aan de toekomstige tarificatie.

Wat het ongeregeld reizigersvervoer over de weg in het kader van Benelux betreft, werd reeds tot liberalisatie besloten ingevolge een akkoord dat op 1 januari van dit jaar van kracht geworden is.

Het vraagstuk van de zogenaamde pendeldiensten (navette) is echter daarbij niet opgelost, gezien deze diensten volgens de Belgische reglementering beschouwd worden als een regelmatig vervoer, terwijl de Nederlandse wetgeving ze bij de ongeregelde vervoeren rangschikt.

Ik wil deze beschouwingen over het verkeer in de Benelux-Unie niet afsluiten zonder een woord te wijden aan het probleem van de harmonisatie van de vrachten in de binnenvaart. Zoals U weet worden op nationaal vlak zowel in België als in Nederland de binnenlandse vrachten volgens een vast tariefstelsel geregeld, terwijl in het internationaal verkeer, inbegrepen dit tussen België en Nederland, de vrachtvorming vrij is.

Het samen gaan van deze beide systemen in het Benelux-gebied, dat een economische eenheid vormt, geeft aanleiding tot moeilijkheden en zelfs tot trafiekverschuivingen.

Ik heb dan ook bij onze Benelux-partners aangedrongen om tot een geharmoniseerde reglementering te komen inzake vrachten die voor al het vervoer intra-Benelux zou gelden, waarbij dit vervoer voortaan als een binnenlandse transport zou beschouwd worden.

Dans ces conditions et sauf rapprochement substantiel des charges salariales et sociales des partenaires Benelux, il ne reste, tout au moins dans un premier stade, qu'à envisager un tarif Benelux basé sur l'application des tarifs nationaux sur le territoire de chacun des états membres. Mais ces réticences entraînent de sérieuses difficultés au moment de la mise en application et du contrôle.

A noter par ailleurs qu'en matière de transports routiers d'autres difficultés affectent les transports intra-Benelux, notamment les différences de réglementation en matière de poids et dimensions qui obligent les transporteurs belges à réduire la charge par essieu lorsqu'ils se rendent aux Pays-Bas ou traversent ce territoire.

Enfin, l'harmonisation des réglementations doit être poursuivie, notamment en matière d'assurance, de permis de conduire et de régime fiscal. Il est à remarquer que les études en cours ont conclu à la nécessité d'adopter un document commun de transport. Comme les dispositions visées à la Convention internationale C.T.I.R. (Contrat de transport international par route) entreront prochainement en vigueur dans les trois pays, le document y prévu pourrait être adopté pour les transports internationaux intra-Benelux et nationaux. Ce document devrait en même temps satisfaire au règlement n° 11 de la C.E.E. qui doit permettre de détecter et d'éliminer les discriminations dans les transports, et aux critères de la future tarification.

Quant aux transports routiers irréguliers de voyageurs dans le cadre de Benelux, ceux-ci ont déjà fait l'objet d'une mesure de libération en vertu d'un accord entré en vigueur le 1^{er} janvier de cette année.

Toutefois, reste en suspens le problème des services dits « de navette », considérés comme transports réguliers aux termes de la législation belge, alors qu'aux Pays-Bas, ils se classent parmi les transports irréguliers.

Avant de terminer cet aperçu sur les transports au sein de l'Union-Benelux, je voudrais traiter, en quelques mots, du problème de l'harmonisation des frets dans le domaine de la navigation intérieure. Vous n'ignorez pas que, tant en Belgique qu'aux Pays-Bas, les frets nationaux sont régis par un système tarifaire rigide, alors que, dans le transport international, même entre la Belgique et les Pays-Bas, le fret se forme librement.

L'existence de ces deux systèmes à l'intérieur du Benelux qui constitue une entité économique, donne lieu à des difficultés et même à des glissements de trafic.

Aussi j'ai insisté auprès des partenaires Benelux en vue d'établir une réglementation harmonisée applicable à l'ensemble des transports intra-Benelux qui seraient considérés désormais comme transports intérieurs. Il va de soi qu'une telle organisation doit être

Vanzelfsprekend dient aan een dergelijke organisatie een toenadering tussen de reglementeringen van de beide staten vooraf te gaan. Dit vraagstuk is voor het ogenblik ter studie. Hoewel het naar mijn opvatting volkomen in de geest valt van het Benelux-verdrag, heb ik tot dusver van Nederlandse zijde weinig enthousiasme voor dit voorstel ontmoet.

IV. *Europese Economische Gemeenschap (E.E.G.).*

Het Verdrag van Rome, op 25 maart 1957 ondertekend, bevat verschillende bepalingen (art. 74 tot en met 84) die aan het verkeer gewijd zijn. De bijzonderste bepaling is wel die opgenomen in artikel 74 waarbij gezegd wordt dat, voor wat het verkeer betreft, de doelstellingen van het Verdrag door de Lidstaten worden nagestreefd in het kader van een gemeenschappelijk vervoerbeleid.

Bij het lezen van dit artikel valt onmiddellijk op dat het Verdrag van Rome wel de verplichting oplegt tot een gemeenschappelijk vervoerbeleid te komen, maar niet heeft bepaald waarin dit gemeenschappelijk vervoerbeleid moet bestaan. Deze taak werd opgedragen aan de instellingen van de Gemeenschap, in de eerste plaats de Raad van Ministers.

Vanaf de oprichting van de Gemeenschappelijke Markt heeft de Raad (in dit bijzonder geval bestaande uit de Ministers van Verkeer) bij de Commissie aangedrongen om binnen de kortst mogelijke tijd de grote lijnen te laten kennen van hetgeen de Commissie denkt te moeten voorstellen om tot een gemeenschappelijk vervoerbeleid te komen.

Ten einde aan deze wens te voldoen heeft de Commissie in april 1961 een memorandum gepubliceerd. Dit document is uiterst belangrijk, want uit de discussie van de meningen die daarin zijn uitgedrukt, moeten logischer wijze de grote richtlijnen voortvloeien weerhouden voor het gemeenschappelijk vervoerbeleid in de Gemeenschappelijke Markt.

Na enkele algemene beschouwingen gewijd te hebben aan de economische beginselen die gelden op de verkeersmarkt, onderzoekt het memorandum van de Commissie in de eerste plaats het vraagstuk van de toepasselijkheid van het Verdrag op de verkeersaangelegenheden. Het besluit dat in principe de algemene regelen in het Verdrag neergelegd toepasselijk zijn op het verkeer, in andere woorden, dat tenzij uitdrukkelijk afgeweken wordt in de titel « Het Vervoer » van het Verdrag, al de bepalingen voorkomend in de andere hoofdstukken en titels op het verkeer toepasselijk zijn.

Deze stellingname van de Commissie omtrent de toepasselijkheid van het Verdrag op het vervoer is juridisch aanvechtbaar. Samen met andere delegaties heeft ook de Belgische delegatie laten weten dat zij niet helemaal instemt met de zienswijze van de Commissie op dit punt.

Zeker is onze houding ter zake nog niet definitief bepaald omdat, naast juridische problemen een dergelijk vraagstuk eveneens belangrijke economische aspecten vertoont. Ik denk hierbij aan de uitbreiding van de regels van de Gemeenschappelijke Markt tot het zee- en luchtvervoer. Algemeen genomen zijn we van mening dat in principe de verkeersvraagstukken op

precédée d'un rapprochement des réglementations des deux Etats. Ce problème est actuellement à l'étude. Je pense, quant à moi, qu'une telle réalisation correspond parfaitement à l'esprit du Traité Benelux, bien que je doive avouer n'avoir trouvé jusqu'à présent qu'un enthousiasme mitigé de la part des Néerlandais pour cette suggestion.

IV. *Communauté Economique Européenne (C.E.E.).*

Le Traité de Rome, signé le 25 mars 1957, comporte plusieurs dispositions (art. 74 à 84 y compris) consacrées aux transports. La principale disposition est celle faisant l'objet de l'article 74 qui impose aux Etats membres de poursuivre les objectifs du Traité, en matière de transports, dans le cadre d'une politique commune.

La lecture de cet article fait apparaître immédiatement que si le Traité de Rome a fixé le principe de l'obligation d'une politique commune des transports, il n'a pas précisé le contenu de cette politique. Cette mission a été confiée aux institutions de la Communauté, en premier lieu au Conseil des Ministres.

Dès la constitution du Marché commun, le Conseil (composé en l'occurrence des Ministres des Communications) a insisté auprès de la Commission pour que celle-ci trace, dans les plus brefs délais, les grandes lignes qu'elle entendait proposer pour aboutir à une politique commune des transports.

Dans cet ordre d'idées, la Commission a publié, en avril 1961, un mémorandum. Ce document présente un grand intérêt, car c'est de la discussion des opinions qui y sont exprimées que résultera l'orientation générale à donner à la politique commune des transports au sein du Marché commun.

Après avoir développé quelques considérations économiques générales propres au Marché des transports, le mémorandum examine tout d'abord le problème de l'applicabilité du Traité en cette matière. Il conclut à l'applicabilité de principe, aux transports, des règles générales formulées dans le Traité, en d'autres termes que, sauf dérogation expresse sous le titre « Les Transports » du Traité, toutes les dispositions figurant aux autres chapitres et titres, sont applicables aux transports.

Cette thèse de la Commission quant à l'applicabilité du Traité dans le domaine des transports est juridiquement controversable. Avec d'autres délégations, la délégation belge a fait savoir qu'elle ne partageait pas entièrement les vues de la Commission à ce sujet.

Sans doute n'avons-nous pas encore pris définitivement position en une matière où, à côté de problèmes juridiques, se posent également des problèmes économiques importants. Je songe plus particulièrement à l'extension des règles du Marché commun aux transports maritimes et aériens. D'une manière générale, nous estimons qu'en principe, les questions de trans-

een autonome wijze geregeld worden door titel IV die het vervoer behandelt. Weliswaar verwijst het eerste artikel van deze titel uitdrukkelijk naar de doelstellingen van het Verdrag en legt aldus zekere verplichtingen op inzake de oriëntatie die aan het gemeenschappelijk vervoerbeleid moet gegeven worden.

De bepalingen van het Verdrag, andere dan diegene die voorkomen in titel IV, kunnen slechts naar mijn mening het vervoer aanbelangen in de mate waarin ze de algemene doelstellingen van het Verdrag verduidelijken. Ze zijn echter op zichzelf niet zonder meer toepasselijk, in de mate waarin ze het ritme en de modaliteiten van verwezenlijking van deze algemene doelstellingen bepalen.

Zoals ik reeds terloops heb aangehaald, heeft het feit of men aan titel IV een autonoom karakter verleent of niet, rechtstreeks invloed op de toepasselijkheid van het Verdrag op de zee- en luchtvaart. Inderdaad, indien titel IV autonoom is dan moet elke maatregel die op de zee- en luchtvaart zou slaan, het voorwerp uitmaken van een beslissing die eensgezind moet genomen worden door de Ministerraad, zoals in artikel 84 bepaald. In het omgekeerde geval zou het Verdrag rechtstreeks toepasselijk zijn op de zee- en luchtvaart en zou artikel 84 slechts betekenis hebben voor de uitzonderingen die op de toepassing van het Verdrag zouden dienen voorzien te worden.

Frankrijk, het Groothertogdom Luxemburg en Duitsland (onder voorbehoud van een bijkomende studie) hebben in deze belangrijke aangelegenheid een stelling ingenomen die rechtstreeks tegenover die van de Commissie staat.

Nederland (zonder enig voorbehoud) en Italië (mits een zeker voorbehoud) staan gunstig tegenover de thesis van de Commissie.

Als besluit van een eerste gedachtenwisseling die over dit punt heeft plaats gegrepen, is algemeen erkend geworden dat het niet noodzakelijk was vooraf een definitieve oplossing te vinden voor de juridische interpretatie van het Verdrag en dat in alle geval dit punt geen belemmering vormde voor het opstellen van een gemeenschappelijk vervoerbeleid.

Na deze inleiding behandelt het memorandum van de Commissie de richtlijnen die voor een gemeenschappelijk vervoerbeleid moeten weerhouden worden, uitgaande van vijf voornaamste doelstellingen die ik U hierna zal opsommen en in detail bespreken.

De eerste doelstelling is de verwezenlijking van een algemene gemeenschappelijke markt. Dit betekent dat in de vervoersector alle hinderpalen moeten weggenomen worden die van aard zouden zijn de verwezenlijking en de goede werking van de algemene gemeenschappelijke markt te belemmeren.

Onder deze hinderpalen dienen voornamelijk aange-
stipt :

— de discriminaties gebaseerd op de nationaliteit (artikel 79) waarvoor de gemeenschap reeds een reglement heeft uitgevaardigd, het zogenaamde reglement n° 11. De toepassing van dit reglement op nationaal vlak in België is reeds verwezenlijkt voor het wegvervoer door middel van een koninklijk besluit dat, steunend op de wet van 1 augustus 1960 op het goederenvervoer langs de weg, op 1 juli 1961 werd uitgevaar-

port sont régies, d'une façon autonome, par le Titre IV intitulé « Les Transports ».

Il est vrai que l'article premier de ce Titre renvoie explicitement aux objectifs du Traité en imposant certaines obligations en matière d'orientation à donner à la politique commune des transports.

A mon avis, les dispositions du Traité, autres que celles figurant au Titre IV, ne peuvent intéresser les transports que dans la mesure où elles précisent les objectifs généraux du Traité. Comme telles, elles ne sont pas applicables sans plus dans la mesure où elles déterminent le rythme et les modalités de la réalisation desdits objectifs généraux.

Ainsi que je l'ai déjà signalé en passant, le fait de donner ou non un caractère autonome au Titre IV n'a pas d'influence directe sur l'application du Traité en ce qui concerne la navigation maritime et aérienne. En effet, si le Titre IV est autonome, toute mesure se rapportant à la navigation maritime et aérienne devrait faire l'objet d'une décision prise à l'unanimité par le Conseil des Ministres, ainsi qu'il est stipulé à l'article 84.

Dans l'hypothèse inverse, le Traité serait directement applicable à la navigation maritime et aérienne et l'article 84 ne jouerait, en fait, que pour les exceptions à l'applicabilité du Traité.

Dans cette importante matière, la France, le Grand-Duché de Luxembourg et l'Allemagne (sous réserve d'une étude complémentaire) ont adopté une position opposée à celle de la Commission.

Les Pays-Bas (sans réserve) et l'Italie (sous certaines réserves) sont en faveur de la thèse de la Commission.

En conclusion des premiers échanges de vues concernant ce point, il a néanmoins été généralement admis que la solution définitive à donner au problème d'interprétation juridique du Traité ne constituait pas un préalable et ne faisait pas obstacle à l'élaboration d'une politique commune des transports.

Après cette introduction, le memorandum de la Commission traite de l'orientation à donner à la politique commune des transports en partant de cinq objectifs principaux que je reprends et développe ci-après :

Le premier objectif est la réalisation d'un marché commun général. Cela signifie que, dans le secteur des transports, toutes les entraves de nature à gêner la réalisation et le bon fonctionnement du marché commun général doivent être levées.

Parmi ces entraves il y a lieu de citer :

— les discriminations basées sur la nationalité (article 79) pour lesquelles la Communauté a déjà un règlement, dit Règlement n° 11. L'application de ce Règlement sur le plan national belge est déjà réalisée pour les transports routiers par la voie d'un arrêté royal basé sur la loi du 1^{er} août 1960 sur le transport de marchandises par route et qui a été promulgué le 1^{er} juillet 1961. Pour les transports ferroviaires

digd. Wat de spoorweg en de binnenvaart betreft, zijn voor de integrale toepassing van het reglement (controle en sancties) wettelijke maatregelen vereist die thans worden voorbereid;

— een tweede hinderpaal ligt in de zogenaamde steuntarieven (artikel 80) die een bescherming vormen in het belang van een of meer ondernemingen of bepaalde industrieën en in de kosten die bij de grensoverschrijding veroorzaakt worden (artikel 81). Voor deze beide punten wordt thans door de Commissie een onderzoek ingesteld.

Al deze vraagstukken zijn dus reeds in onderzoek bij de instellingen van de Gemeenschappelijke Markt en voor sommige werd reeds, zoals ik heb aangeduid, een reeks uitvoeringsmaatregelen getroffen. Principieel bestaat voor deze problemen geen verschil van mening tussen de Lidstaten, wat nog niet betekent dat geen moeilijkheden kunnen oprijzen bij het bepalen van de modaliteiten en bij de toepassing van de maatregelen die in het vooruitzicht gesteld zijn.

Het tweede en derde objectief die in het memorandum van de Commissie vooropgesteld worden, zijn nauw met elkaar verbonden en kunnen derhalve samen geciteerd worden. Het betreft enerzijds de verwezenlijking van een gemeenschappelijke integratie van het vervoer en anderzijds het tot stand komen van een algemene organisatie in de vervoersector.

In feite staan we hier voor het knooppunt van de besprekingen in verband met het gemeenschappelijk vervoerbeleid en het is dan ook begrijpelijk dat bij de discussie over deze objectieven heel wat meningsverschillen naar voren zijn gekomen.

Het tweede objectief, namelijk de verwezenlijking van een gemeenschappelijke integratie, werpt inderdaad het probleem op van de vrijmakingen, dit is de afschaffing van de contingenteringen, in het vervoer tussen de verschillende Lidstaten. Deze vrijmaking vertoont verschillende aspecten :

— het opstellen van gemeenschappelijke regelen voor het internationaal vervoer binnen de Gemeenschappelijke Markt;

— het recht van vestiging voor vervoerondernemingen;

— de toelating tot het nationaal vervoer van de Lidstaten van vervoerders die in de vreemde zijn gevestigd.

Frankrijk en Duitsland verzetten zich tegen de opheffing van de kwantitatieve beperkingen in het internationaal vervoer en hebben zich uitgesproken voor een Europese contingentering van het verkeer.

België, Luxemburg en onlangs ook Italië hebben medegedeeld dat zij gunstig staan tegenover geleidelijke liberalisatie, op voorwaarde dat parallel daarmee een harmonisatie van de vertrekvoorwaarden wordt nagestreefd en dat tevens een gemeenschappelijke harmonisatie tot stand komt die een gezonde concurrentie in de vervoersector waarborgt.

Nederland ten slotte heeft zich zonder beperking uitgesproken voor een liberalisatie in de ruimst mogelijke betekenis van het woord.

et la navigation intérieure, l'application intégrale du règlement (contrôle et sanctions) requiert des mesures législatives qui sont actuellement en cours d'élaboration;

— une deuxième entrave réside dans les tarifs dits « de soutien » (article 80), formant une protection en faveur d'une ou plusieurs entreprises ou de certaines industries et dans les frais résultant du franchissement des frontières (article 81). Ces deux points font actuellement l'objet d'un examen de la Commission.

Les organismes du Marché commun ont donc entrepris l'étude de ces différentes questions et, ainsi que je l'ai signalé, certaines mesures ont déjà fait l'objet de mesures d'application. En principe, il n'y a pas de divergence de vues entre les Etats membres au sujet de ces problèmes, ce qui ne signifie pas pour autant que des difficultés ne puissent surgir lors de la détermination des modalités et de la mise en application des mesures envisagées.

Les deuxième et troisième objectifs qui sont préconisés dans le memorandum de la Commission sont étroitement liés et peuvent être cités en même temps. Il s'agit, d'une part, de la réalisation de l'intégration commune des transports et, d'autre part, de l'instauration d'une organisation commune dans le secteur des transports.

En fait, il s'agit ici du point crucial des discussions sur la politique commune des transports et il se conçoit, dès lors, que des divergences de vues se soient manifestées lors de la discussion de ces objectifs.

Le deuxième objectif, c'est-à-dire la réalisation d'une intégration commune, soulève en effet le problème des libérations, c'est-à-dire la suppression des contingentements dans le domaine des transports entre les divers Etats membres. Cette libération présente divers aspects :

— l'élaboration de règles communes pour le transport international au sein du Marché commun;

— le droit d'établissement d'entreprises de transport;

— l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux dans les Etats membres.

La France et l'Allemagne s'opposent à la suppression des restrictions quantitatives et se sont prononcées en faveur d'un contingentement européen des transports.

La Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et plus récemment l'Italie ont fait savoir qu'ils sont en faveur d'une libération progressive, sous réserve que soit poursuivie, en même temps, l'harmonisation des conditions de départ, tout en réalisant une harmonisation commune garantissant une saine concurrence dans le secteur des transports.

Enfin, les Pays-Bas se sont prononcés en faveur d'une libération au sens le plus large.

Deze stellingname van de verschillende landen toont reeds aan dat een enge band bestaat tussen het tweede objectief en het derde, namelijk de harmonisatie van het vervoer.

Wat dit laatste punt betreft heeft België verklaard dat het gunstig staat ten opzichte van de beschouwingen die in het memorandum naar voren worden gebracht, waarbij wij de bijzondere nadruk hebben gelegd op de gelijkheid van behandeling van de vervoerders in een regime van gezonde concurrentie.

Onze houding kan in het kort als volgt worden samengevat :

a) We leggen de nadruk op de noodzakelijkheid dat een voldoende harmonisatie tot stand komt op wettelijk en reglementair gebied, op economisch en sociaal terrein, d.w.z. in de voornaamste factoren die de uitvoering van het vervoer bepalen door de vervoerders van de verschillende Lidstaten.

b) Wij menen dat de toelatingen om het beroep van vervoerder uit te oefenen onderworpen moeten zijn aan gemeenschappelijke voorwaarden die de nadruk leggen op het kwalitatief karakter en niet op een kwantitatieve contingentering. Zo moet b.v. in het wegvervoer het afleveren van vergunningen gesteund zijn op het element beroepswaarde van de vervoerders, element dat objectief kan worden nagegaan, en niet op een contingentering gesteund op de vraag naar verkeer, element dat aan te veel subjectieve beschouwingen verbonden is.

Sinds de wet van 1 augustus 1960 op het goederenvervoer langs de weg hebben wij deze algemene beschouwingen in de praktijk omgezet in België. Voortaan dient de beroepsvervoerder een stageperiode door te maken die hem geleidelijk tot een volwaardig gekwalificeerd vervoerder moet brengen die in staat is zelf de markt te prospekteren en de vervoercapaciteiten aan de behoeften van deze markt aan te passen.

c) We zijn verder voorstander van een gemeenschappelijk tariefsysteem dat voldoende soepel moet zijn, b.v. door het stellen van maxima en minima tarieven, om het commercieel initiatief in de verschillende vervoertakken bij de vervoerders te laten;

d) We streven eveneens de publiciteit inzake prijzen vervoervoorwaarden na, op voorwaarde dat daarbij vergelijkbare verplichtingen ontstaan voor de verschillende verkeersmiddelen.

e) Vanzelfsprekend hoort bij een dergelijk systeem een reeks controlemaatregelen, om na te gaan of de tariefverplichtingen worden nageleefd.

f) Tenslotte sturen we aan op het bevorderen van bepaalde concentraties en overeenkomsten tussen de vervoerders, bij voorkeur volgens structuren die over de landsgrenzen heen reiken zoals in de andere industriële sectoren, onder voorbehoud dat de nodige voorzorg genomen wordt om elk misbruik dat uit een dominerende positie zou kunnen voortvloeien, tegen te gaan.

Het vierde objectief dat door de Commissie in haar memorandum wordt vooropgezet bestaat hierin dat het gemeenschappelijk vervoerbeleid moet rekening houden met de noodwendigheden van de algemene economische politiek bijzonder op regionaal vlak en inzake het agrarisch beleid van de Gemeenschappelijke Markt.

Ces prises de position des différents pays prouvent qu'il y a une connexion étroite entre le deuxième et le troisième objectifs, qui concernent l'un et l'autre l'harmonisation des transports.

En ce qui concerne ce dernier point, la Belgique s'est déclarée favorable aux considérations développées dans les mémorandum, tout en insistant sur l'importance de l'égalité de traitement des transporteurs dans un régime de saine concurrence.

Notre position peut se résumer comme suit :

a) Nous insistons sur la nécessité d'arriver à une harmonisation suffisante dans les domaines légal et réglementaire, économique et social, c'est-à-dire des principaux facteurs conditionnant l'exécution des transports par les transporteurs des différents Etats membres.

b) Nous estimons que l'accès à la profession de transporteur doit être subordonné à des conditions communes axées davantage sur le caractère qualitatif que sur un contingentement quantitatif. Ainsi, la délivrance de licences pour le transport routier doit être conditionnée par le facteur aptitude professionnelle du transporteur, élément qui peut être contrôlé objectivement, et non par le contingentement basé sur la demande de transport, facteur lié à trop de considérations subjectives.

Depuis la loi du 1^{er} août 1960 sur le transport de marchandises par route, ces considérations générales ont été mises en application en Belgique.

Désormais, le transporteur professionnel doit subir une période de stage à l'issue de laquelle il sera devenu un transporteur qualifié, capable de prospecter le marché et d'adapter les capacités de transport aux besoins du marché.

c) De plus, nous sommes partisans d'un système tarifaire commun assez souple, p. ex. grâce à l'établissement de tarifs minima et maxima, laissant aux transporteurs l'initiative commerciale dans les diverses branches des transports.

d) Nous voulons également une publicité en matière de prix et de conditions de transport, à condition qu'il en résulte des obligations comparables pour les différents modes de transport.

e) Pareil système postule actuellement une série de mesures de contrôle permettant de s'assurer que les obligations tarifaires sont respectées.

f) Enfin, nous sommes en faveur de certaines concentrations et ententes entre les transporteurs, de préférence selon des structures interétatiques comme dans les autres secteurs industriels, sous réserve que des précautions soient prises pour éviter les abus résultant d'une position prédominante.

Le quatrième objectif proposé par la Commission dans son mémorandum est que la politique commune des transports tienne compte des nécessités de la politique économique générale, notamment sur le plan régional et en matière de politique agricole du Marché commun.

Het is vooral in landen die een grote oppervlakte beslaan en dan nog in het bijzonder Duitsland, dat zekere regionale problemen met nadruk worden naar voren geschoven.

Ook België, waar de regionale problemen aan de orde van de dag zijn, volgt die vraagstukken met zeer veel aandacht maar ook met omzichtigheid.

Inderdaad, indien te veel uitzonderlijke maatregelen op tariefgebied zouden getroffen worden, dan kan daaruit een scheeftrekking van de verhoudingen in de algemene gemeenschappelijke markt ontstaan. Wel is het aanvaardbaar dat ten opzichte van bepaalde streken een bijzondere en tijdelijke inspanning wordt gedaan, die dan vooral zou kunnen slaan op de verbetering van de infrastructuur.

Op 30 juni 1960 heeft de Europese Commissie voorstellen ingediend in verband met het tot stand komen en uitvoeren van een gemeenschappelijk landbouwbeleid. De Commissie wenst dat de gemeenschappelijke landbouwmarkt werkelijkheid zou worden tegen 1 juli 1967.

Een dergelijke gemeenschappelijke landbouwmarkt kan gehinderd worden door tariefverschillen die inzake landbouwproducten — vooral bij de spoorweg — in de onderscheidene Lidstaten zouden bestaan. Lage spoorwegtarieven, b.v. in Italië, hoge in Frankrijk, zouden de uitvoer van Italiaanse landbouwproducten bevorderen, die van de Franse belemmeren.

Gelet op de sterke wisselwerking tussen het vervoerbeleid en het landbouwbeleid heeft de Commissie, in haar Memorandum over de vervoerpolitiek, er de aandacht op gevestigd dat bijzondere bepalingen zullen moeten in het leven geroepen worden aangaande de vrachtprijzen voor sommige basislandbouwproducten zoals b.v. graangewassen en suikerbieten, opdat deze vrachtprijzen in de E.E.G. zouden geharmoniseerd zijn tegen 1 juli 1967, tijdstip waarop de gemeenschappelijke landbouwmarkt tot stand komt.

Het is vooral Italië dat inzake landbouwproducten veel steuntarieven heeft, die terzelfder tijd een steun zijn voor de landbouw (b.v. speciale tarieven voor groenten en fruit) en voor de regionale economie (speciale tarieven voor groenten en fruit uit Zuid-Italië ten zuiden van een lijn Pescara-Rome).

Landbouwproducten worden in België niet zeer veel per spoor vervoerd ($\pm$ 41.000 ton landbouw- en voedingswaren per jaar in het nationaal vervoer — 67.000 ton in internationaal vervoer — hetzij in totaal 2,8 % van het totale goederenvervoer). Het probleem heeft dus voor ons land vooral een indirect belang: nagaan of de buitenlandse speciale spoorwegtarieven niet van aard zijn een verscherpte concurrentie bij te brengen voor onze landbouwproducten, door de steun die zij bij de uitvoer van de vreemde landbouwproducten naar ons land vormen.

Het ganse probleem is echter zeer complex omdat bij een aanmoediging van de infrastructuur men dreigt in botsing te komen met het principe dat de gebruikers

C'est spécialement dans les pays ayant une superficie étendue, et surtout en Allemagne, que se posent certains problèmes régionaux.

La Belgique, où les problèmes régionaux sont également à l'ordre du jour, suit attentivement l'évolution de ces problèmes, mais avec circonspection.

En effet, si l'on prend trop de mesures exceptionnelles en matière tarifaire, il peut en résulter une distorsion des rapports dans l'ensemble du Marché commun. Vis-à-vis de certaines régions, un effort spécial et temporaire peut être admis, spécialement en ce qui concerne le renforcement de l'infrastructure.

Le 30 juin 1960, la Commission européenne a formulé des propositions concernant l'élaboration et l'application d'une politique agricole commune. La Commission souhaite que le marché commun agricole soit réalisé pour le 1^{er} juillet 1967.

Ce marché pourrait être entravé par les différences de tarif existant entre les divers États-membres en ce qui concerne les produits agricoles, surtout s'il s'agit des tarifs des chemins de fer. Par exemple, si ces derniers tarifs sont modiques en Italie, mais élevés en France, l'exportation des produits agricoles italiens s'en trouvera favorisée, mais celle des produits français en sera rendue plus difficile.

Comme la politique des transports et la politique agricole ont des répercussions considérables l'une sur l'autre, la Commission a souligné, dans son Mémoire sur la politique des transports, la nécessité de prévoir des dispositions spéciales concernant les prix du fret pour certains produits agricoles de base, comme les céréales et les betteraves sucrières, afin que ces prix soient harmonisés dans la C.E.E. pour le 1^{er} juillet 1967, date à laquelle sera établi le marché commun agricole.

C'est surtout l'Italie qui applique un grand nombre de tarifs protectionnistes au commerce des produits agricoles, tarifs qui constituent en même temps une aide pour l'agriculture elle-même (par exemple, les tarifs spéciaux des légumes et des fruits) et pour l'économie régionale (tarifs spéciaux des légumes et des fruits en provenance de l'Italie méridionale, c'est-à-dire au sud d'une ligne Rome-Pescara).

En Belgique, le transport des produits agricoles ne se fait guère par chemin de fer ($\pm$ 41.000 tonnes de produits agricoles et alimentaires par an en trafic intérieur — 67.000 tonnes en trafic international — soit au total 2,8 % du trafic total des marchandises). Par conséquent, c'est surtout indirectement que notre pays est intéressé à la solution du problème. En effet, la question qui se pose, c'est de savoir si les tarifs spéciaux des chemins de fer étrangers ne sont pas de nature à aggraver la concurrence qui est faite à nos produits agricoles, par le soutien que ces tarifs apportent à l'écoulement des produits agricoles étrangers dans notre pays.

Tout ce problème est cependant très complexe, car en favorisant l'infrastructure, on risque d'aller à l'encontre du principe selon lequel les usages doivent pou-

de lasten van de infrastructuur moeten kunnen dragen, terwijl bij het volgen van een tarievenpolitiek die een bepaalde streek zou bevoordelen, de rentabiliteit en de financiële autonomie van de vervoerondernemingen, een principe dat algemeen aanvaard wordt, in het gedrang komen.

Het vijfde objectief door de Commissie vooropgezet bestaat in het nastreven van een sociale aktie in de vervoersector in het kader van de Gemeenschappelijke Markt. Inzake vervoer, zoals in de andere takken van de industriële en commerciële bedrijvigheid, geldt het principe dat de sociale voordelen dienen gelijk geschakeld te worden in de zin van een algemene vooruitgang. Het memorandum van de Commissie legt terecht de nadruk op het essentieel karakter van een harmonisatie van de sociale lasten. Alle Lidstaten hebben hun akkoord betuigd in principe met de sociale aktie die op vervoergebied door de Commissie overwogen wordt.

Zonder te willen aansturen op een algemene regeling van de sociale problemen, vooraleer een gemeenschappelijk vervoerbeleid op te stellen, hebben niettemin enkele landen, namelijk België, Frankrijk, Luxemburg en Duitsland laten weten dat zij de harmonisatie van bepaalde sociale lasten een noodzakelijke voorwaarde beschouwen om tot een gelijkschakeling van de vertrekvoorwaarden inzake verkeer te komen. Aldus gezien vormt de harmonisatie van deze lasten zeker een voorafgaande voorwaarde om tot een doeltreffende gemeenschappelijke politiek inzake het verkeer te komen.

Mijn overzicht van de belangrijke problemen die de Gemeenschappelijke Markt aan het verkeer stelt zou niet volledig zijn, indien ik niet enkele woorden wijd aan de andere activiteiten die door de organen van de gemeenschap inzake het vervoer thans worden ondernomen.

Zo heeft de Commissie het vraagstuk ter studie gelegd van de kostprijs van het vervoer. Deze studie moet toelaten de verschillende elementen van de kostprijs in al de vervoertakken te bepalen en duidelijk na te gaan wat de bijdrage is van elk tot de lasten van infrastructuur. Een dergelijke studie is van het meeste belang, wanneer men denkt aan het principe van de gelijke behandeling van de verschillende vervoermiddelen, die een noodzakelijke voorwaarde is om tot een gezonde concurrentie tussen de vervoermiddelen te komen.

De Commissie houdt zich verder bezig, daarbij grotendeels steunend op de reeds vroeger door de E.C.M.V. ondernomen aktie, met het opstellen van aanbevelingen inzake het verwezenlijken van een Europese infrastructuur voor het wegvervoer, de binnenvaart en de geëlectrificeerde spoorlijnen.

(De Minister heeft hieraan de Commissie inzage gegeven van de kaarten waarop de aanbevelingen inzake infrastructuur in beeld werden gezet).

Met genoegen hebben wij kunnen vaststellen dat de eerste aanbevelingen, die daaromtrent door de Commissie werden geformuleerd, rekening houden met het karakter van transitoland en van draaischijf van het Europees verkeer van onze natie. Zo werden in de verstrekte aanbevelingen b.v. opgenomen de Schelde-Rijn-

voir en supposer eux-mêmes les charges, tandis qu'en suivant une politique tarifaire avantageuse pour une région déterminée, la rentabilité et l'autonomie financière des entreprises de transport, principe généralement admis, seraient compromises.

Le cinquième objectif proposé par la Commission envisage une action sociale dans le secteur des transports dans le cadre du Marché commun. Dans les transports, ainsi que dans les autres branches d'activité industrielle et commerciale, prévaut le principe selon lequel les avantages sociaux doivent être nivelés dans le sens d'un progrès général. C'est à juste titre que le mémorandum de la Commission met l'accent sur le caractère essentiel d'une harmonisation des charges sociales. Tous les Etats membres ont marqué leur accord de principe au sujet de l'action sociale envisagée par la Commission en ce qui concerne la politique des transports.

Sans vouloir arriver à un règlement général des problèmes sociaux, avant d'avoir établi une politique commune des transports, certains pays, notamment la Belgique, la France, le Grand-Duché de Luxembourg et l'Allemagne, ont fait savoir qu'ils considèrent que l'harmonisation de certaines charges sociales est nécessaire si l'on veut égaliser les conditions de départ en matière de transports. Ainsi envisagée, l'harmonisation de ces charges constitue un préalable à la mise en œuvre d'une politique efficace commune.

Mon aperçu des importants problèmes de transport que pose le Marché commun ne serait pas complet si je n'abordais pas les autres activités déployées par les organes de la Communauté en matière de transports.

Ainsi, la Commission a entrepris l'étude du prix de revient du transport. Cette étude doit permettre de déterminer les différents éléments constitutifs du prix de revient dans toutes les branches du transport et de calculer exactement quelle est la contribution que chacune d'elles doit supporter dans les frais d'infrastructure. Une telle étude est du plus haut intérêt, eu égard au principe de l'égalité de traitement des différents modes de transport, condition nécessaire pour aboutir à une saine concurrence entre ceux-ci.

La Commission s'occupe également, en s'appuyant en grande partie sur l'action entreprise auparavant par la C.E.M.T., de l'élaboration de recommandations en matière de réalisation d'une infrastructure européenne pour les transports routiers, la navigation intérieure et les lignes ferroviaires électrifiées.

(A ce moment de son exposé, le Ministre communique aux commissaires les cartes qui donnent une image concrète des recommandations faites en matière d'infrastructure).

Nous avons constaté avec satisfaction que les premières recommandations formulées par la Commission ont tenu compte du fait que notre pays est un pays de transit et une plaque tournante du trafic européen. Dans les recommandations qui ont été fournies figurent notamment la liaison Escaut-Rhin, dont je vous

verbinding, waarover ik U verder nog een woord zal zeggen, de aanpassing van de Maas op Frans grondgebied, de verbinding Maas-Rijn, de autostrades E3, « Route de Wallonie » e.a. alsmede de electrificatie van de spoorlijn Parijs-Keulen via Charleroi, Namen, Luik.

De Commissie van de Gemeenschappelijke Markt wenst eveneens te komen tot een procedure van voorafgaande consultatie, wanneer door de verschillende Lidstaten wettelijke en reglementaire bepalingen uitgevaardigd worden die een weerslag hebben op de vervoerpolitiek.

Een dergelijke consultatie moet ertoe bijdragen, wanneer een land tot wijziging van zijn reglementering overgaat, tot een toenadering te komen met de wetgeving van de verschillende Lidstaten.

Principieel moet een dergelijk voorstel zeker met een goed oog gezien worden, hoewel niettemin rekening moet gehouden worden met de verschillen inzake parlementaire procedure die in de verschillende landen bestaan.

Ook het vraagstuk van de oliepijpleidingen is door de Europese Commissie ter studie genomen met het oog namelijk op een harmonisatie van de wetgevingen die in de verschillende landen ter zake van toepassing zijn. Ik acht dit een bijzonder gelukkig initiatief omdat in het verleden al te veel de aanleg en de uitbating van dergelijke olieleidingen verwezenlijkt werd, zonder aandacht te besteden aan het internationaal aspect van deze zaak en aan de weerslag van het vervoer door pijpleidingen op de traditionele verkeersmiddelen.

Het resultaat van deze politiek is geweest, zoals U weet, dat tot dusver België op dit gebied volledig afzijdig is gebleven. Ik kan U dan ook zeggen dat ik van plan ben aan deze toestand te verhelpen en een initiatief te nemen om dit modern verkeersmiddel eveneens in België ingang te doen vinden. Een dergelijk initiatief zal natuurlijk genomen worden in samenwerking met de gebruikers en met de gevestigde vervoerders.

Ten slotte wil ik nog de werkzaamheden van de Commissies vermelden inzake de eenmaking en de verbetering van de vervoerstatistiek en inzake de standardisatie van de binnenschepen, twee terreinen waar, door onderlinge verstandhouding tussen de verschillende Lidstaten, resultaten kunnen bereikt worden die gunstig zouden afsteken tegen de huidige wanorde en spreiding die op dit gebied bestaan.

Uit mijn betoog hebt U kunnen afleiden het groot belang van de werkzaamheden die zich in het kader van het Verdrag van Rome situeren. Het is duidelijk dat de precieze doelstellingen van dit Verdrag, ook inzake het verkeer, meebrengen dat hoe langer hoe meer het zwaartepunt van de internationale besprekingen zich naar dit terrein verschuift. De aansluiting van andere landen bij de zes van de Gemeenschappelijke Markt zal ongetwijfeld deze tendens nog versterken.

Het is om die reden dat ik U zeer uitvoerig heb willen inlichten over de activiteiten die tot dusver in dit kader hebben plaatsgegrepen.

parlerai plus loin, l'aménagement de la Meuse en territoire français, la liaison Meuse-Rhin, l'autoroute E3, la Route de Wallonie, etc., ainsi que l'électrification de la ligne ferroviaire Paris-Cologne par Charleroi-Namur-Liège.

La Commission du Marché commun désire également aboutir à l'instauration d'une procédure de consultation préalable à la prise de mesures légales et réglementaires touchant la politique des transports.

Pareille consultation doit contribuer, lorsqu'un pays modifie sa réglementation, à un rapprochement des législations des Etats membres.

En principe, une telle proposition doit bénéficier du préjugé favorable, bien qu'il faille tenir compte des divergences en matière de procédure parlementaire dans les différents pays.

La Commission européenne s'occupe également de l'étude du problème des oléoducs, en vue notamment d'une harmonisation des législations y relatives en application dans les divers pays. J'estime que c'est une initiative très heureuse, car, par le passé, trop de ces oléoducs ont été aménagés et exploités sans souci de l'aspect international de cette affaire et de la répercussion du transport par oléoducs sur les moyens de transport traditionnels.

Le résultat de cette politique, comme vous le savez, a été de tenir la Belgique à l'écart dans ce domaine. Je me propose de remédier à cette situation et de prendre une initiative pour introduire ce moyen de transport moderne en Belgique. Bien entendu, cette initiative sera prise en collaboration avec les usagers et les transporteurs établis.

Enfin, je tiens à signaler les travaux entrepris par les Commissions pour l'unification et l'amélioration des méthodes statistiques en matière de transports et pour la standardisation du matériel fluvial; deux domaines où, par une entente mutuelle entre les divers Etats membres, des résultats pourraient être obtenus qui contrasteraient favorablement avec le désordre et l'éparpillement existant dans ce domaine.

Mon exposé prouve l'intérêt considérable que présentent les travaux entrepris dans le cadre du Traité de Rome. Il est manifeste que les objectifs précis de ce Traité en matière de transports déplacent de plus en plus le centre de gravité des discussions internationales vers ce domaine. L'adhésion d'autres pays au Marché commun des Six ne fera que renforcer cette tendance.

Voilà les raisons pour lesquelles j'ai voulu vous informer en détail des activités qui ont eu lieu jusqu'ici dans ce cadre.

V. Air Union.

Niettemin meen ik nog uw aandacht te mogen vragen voor twee specifieke vraagstukken die zich op internationaal domein stellen en die voor ons land van het grootste belang zijn.

Ik denk daarbij enerzijds aan de samenwerking tussen de luchtvaartmaatschappijen, de zogenaamde Air Union en anderzijds aan de Schelde-Rijnverbinding.

De ontwikkeling van de laatste jaren heeft aangetoond dat door een ganse reeks omstandigheden de rentabiliteit van de luchtvaartmaatschappijen van gemiddelde omvang, die niet over een belangrijk nationaal cliënteel beschikken, en daarbij op een sterke bescherming van dit nationaal potentieel kunnen rekenen, hoe langer hoe meer in het gedrang komt.

De omstandigheden die tot deze evolutie hebben geleid kunnen, voor wat ons land betreft, als volgt worden geschetst :

- de indienststelling van de reactievliegtuigen en de belangrijke toename van de vervoercapaciteit die daaruit in het internationaal luchtvaartverkeer is voortgevloeid;
- de verscherping van de concurrentie tussen de verschillende maatschappijen;
- de relatieve zwakheid van de nationale cliënteel waarover België beschikt;
- het beperkend regime van de uitoefening van de handelsrechten in het luchtvaartverkeer.

Op dit gebied, zoals op vele andere, kan slechts een internationale samenwerking het voortbestaan waarborgen van de luchtvaartlijnen van deze landen die slechts over een zwak of middelgroot potentieel beschikken.

Bewust van deze toestand hebben een aantal Europese luchtvaartmaatschappijen, namelijk de Luft-hansa, de Sabena, Air France en Alitalia, sinds verschillende maanden besprekingen aangevat en een studie ondernomen van de mogelijkheid hun krachten te bundelen om tot een betere rentabiliteit te komen en de basisvoorwaarden te leggen voor hun verdere ontwikkeling.

Deze besprekingen hebben tot een principieel akkoord geleid wat betreft de vorm van de overwogen samenwerking, die hierin zou bestaan een gemeenschappelijk organisme met rechtspersoonlijkheid op te richten onder de naam Air Union.

In grote lijnen komt Air Union er hierop neer dat de vier partners een gemeenschappelijke commerciële dienst oprichten, waarvan de aktie zich ontwikkelt in het kader van een gemeenschappelijk exploitatieprogramma. Bij de uitvoering van dit programma wordt aan elke partner een deel voorbehouden dat in verhouding staat tot zijn eigen middelen, deel dat, in de toekomstige ontwikkeling van het luchtvaartverkeer, moet leiden tot vooraf vastgestelde verdelingsquota die op objectieve basis gevestigd zijn.

Een dergelijke organisatie houdt in dat de commerciële concurrentie tussen de partners wordt afgeschaft, daar de potentiële cliënteel en de ontvangsten samengevoegd worden, daar de productiemiddelen van de betrokken luchtvaartmaatschappijen volgens een

V. Air Union.

Je voudrais toutefois attirer encore votre attention sur deux problèmes spécifiques qui se situent sur le plan international et qui sont d'une importance capitale pour notre pays.

Je songe d'une part à l'association des sociétés de transport aérien, appelée Air Union et d'autre part à la liaison Escaut-Rhin.

L'évolution de ces dernières années fait nettement apparaître qu'en raison de toute une série de circonstances, la rentabilité de sociétés de transports aériens d'importance moyenne qui ne disposent pas d'une clientèle nationale considérable et ne peuvent pas compter sur une forte protection de celle-ci, se détériore de plus en plus.

En ce qui concerne la Belgique, les circonstances qui ont conditionné cette évolution peuvent se résumer comme suit :

- la mise en service des avions à réaction et l'accroissement considérable de la capacité de transport en résultant pour l'aviation internationale;
- l'accentuation de la concurrence entre les diverses compagnies;
- la faiblesse relative du potentiel national en clientèle qu'offre la Belgique;
- le régime limitatif de l'exercice des droits en transport aérien.

Dans ce domaine, comme dans bien d'autres, seule une coopération internationale peut assurer la survie des lignes aériennes des pays à potentiel faible ou moyen.

Conscientes de cet état de choses, des sociétés de navigation aérienne européennes, à savoir la Luft-hansa, la Sabena, Air France et Alitalia, ont entamé, depuis plusieurs mois, des pourparlers et étudié la possibilité d'unir leurs efforts en vue d'améliorer leur rentabilité et de promouvoir leur développement.

Ces pourparlers ont abouti à un accord de principe quant à la forme de la coopération envisagée, à savoir la création d'un organisme commun, doté de la personnalité juridique, sous la dénomination d' « Air Union ».

En résumé, Air Union constitue un service commercial commun aux quatre partenaires, dont l'action se développe dans le cadre d'un programme commun d'exploitation. Chaque partenaire se voit réserver, dans l'exécution de ce programme, une part proportionnelle à l'importance de ses moyens propres, part qui, dans l'expansion générale future escomptée, devra évoluer vers des quotas de répartition préalablement fixés sur des bases objectives.

Cette organisation implique la suppression de la concurrence commerciale entre les partenaires, en raison de la mise en commun du potentiel en clientèle et des recettes, de la mise en œuvre suivant un plan coordonné des moyens de production des compagnies

gecoördineerd plan aangewend worden en daar, ten slotte, de vergoedingen die voor de prestaties van elke partner verschuldigd zijn, in het kader van het gemeenschappelijk programma vastgesteld worden volgens vooraf bepaalde criteria.

Enerzijds blijft elke maatschappij het eigendom bewaren over zijn vliegend materieel, dat geïmmatriculeerd blijft in het land van de maatschappij, terwijl tevens de eigen rechtspersoonlijkheid van de verschillende maatschappijen blijft bestaan.

De voordelen van een dergelijke formule vallen onmiddellijk in het oog. Zij bestaan hierin dat de algemene kosten van de verschillende partners een belangrijke reductie zullen ondergaan, terwijl zekere uitbatingskosten eveneens zullen verminderen.

Anderzijds wordt het concurrentieel vermogen van de geassocieerde maatschappijen gevoelig versterkt.

Hoever staan we nu met de verwezenlijking van dit project? De maatschappijen hebben de laatste hand gelegd aan een ontwerp van overeenkomst, die het oprichten van Air Union inhoudt en die verschillende bijlagen bevat waarin de wijze van werken van dit nieuwe consortium wordt vastgelegd.

Deze werkzaamheden hebben evenwel aangetoond dat een internationale conventie tussen de verschillende staten noodzakelijk is, om uit de verschillende formules van samenwerking een volledig voordeel te kunnen halen.

Het opstellen van een dergelijk ontwerp van conventie waarin namelijk het delicate vraagstuk van het collectief uitoefenen door de verschillende regeringen van het toezicht op de werkzaamheden van Air Union wordt geregeld, heeft nu zijn laatste stadium bereikt.

Dit ontwerp, waaraan de overeenkomst tussen de luchtvaartmaatschappijen zelf zal toegevoegd worden, moet binnenkort voorgelegd worden aan de ministers die in de verschillende landen bevoegd zijn inzake het burgerlijk luchtvaartverkeer. Deze ministers zullen eveneens moeten beraadslagen over de akkoorden die tussen de maatschappijen werden afgesloten omtrent de zogenaamde gereserveerde trafieken (trafieken met betrekking tot de vroegere koloniën). Daarna zal een voor-diplomatieke conferentie, gevolgd door de eigenlijke diplomatieke conferentie en het tekenen van het akkoord, bijeengeroepen worden.

Alles laat voorzien dat Air Union voor het zomerseizoen 1962 zal tot stand gekomen zijn.

VI. *Verbetering van de Schelde-Rijnverbinding.*

Ik wil dit overzicht van internationale verkeersproblemen, waartegenover ons land zich gesteld ziet, niet afsluiten zonder enkele woorden te wijden aan het belangrijk probleem van de Schelde-Rijnverbinding.

De Belgische en Nederlandse Regeringen hebben aan een gemengde commissie van onderhandelaars de opdracht verstrekt een oplossing te zoeken voor het probleem van de verbetering van de Schelde-Rijnverbinding, verbetering die niet alleen gewenst is vanwege het belang van deze waterweg voor de verbinding tussen de Belgische havens en hun natuurlijk hinterland, maar ook vanwege het karakter van hoofdverkeers-

aériennes intéressées, et enfin, de la fixation de la rétribution des prestations de chaque partenaire dans le cadre du programme commun, selon des critères préalablement établis.

Tout en conservant sa personnalité juridique propre, chaque compagnie demeure propriétaire de son matériel volant, lequel continue à être immatriculé dans l'Etat auquel appartient sa compagnie.

Les avantages d'un telle formule sautent immédiatement aux yeux. Elle conduira notamment à de sérieuses réductions des frais généraux des partenaires ainsi que de certains frais d'exploitation.

Par ailleurs, la capacité concurrentielle des compagnies associées s'en trouvera sensiblement renforcée.

Où en est la réalisation de ce projet? Les compagnies viennent de mettre au point un projet de convention consacrant la création d'Air Union, et qui comporte plusieurs annexes, définissant les modalités de fonctionnement du nouveau consortium.

Toutefois, ces travaux ont révélé la nécessité de prévoir une convention internationale entre Etats, en vue de permettre aux formules de coopération de sortir leurs pleins effets.

La rédaction d'un tel projet de convention, qui règle notamment la délicate question de la tutelle à exercer collectivement par les gouvernements intéressés sur les activités d'Air Union, a également atteint son stade final.

Ce projet, auquel est annexée la convention proprement dite conclue entre les sociétés aéronautiques, doit être soumis, sous peu, à l'approbation des Ministres chargés de l'Aéronautique Civile des pays en cause, qui auront également à connaître des accords intervenus entre ces compagnies concernant notamment les trafics dits « réservés » (trafics ex-coloniaux). Une conférence prédiplomatique, suivie d'une conférence diplomatique et de la signature de la convention, sera convoquée ensuite.

Tout permet de prévoir qu'Air Union sera réalisé pour la saison d'été 1962.

VI. *Amélioration de la liaison Escaut-Rhin.*

Avant de clôturer cet aperçu sur les problèmes internationaux des transports avec lesquels se trouve confronté notre pays, je voudrais dire quelques mots au sujet de l'importante question de la liaison Escaut-Rhin.

Les gouvernements belge et néerlandais ont chargé une commission mixte de négociateurs de rechercher une solution au problème de l'amélioration de la liaison Escaut-Rhin. Cette amélioration est souhaitable non seulement en raison de l'importance de cette voie d'eau pour la liaison entre les ports belges et leur hinterland naturel, mais également en raison de son caractère d'artère principale du trafic intra-Benelux.

De onderhandelingen zijn nog aan de gang zodat het niet mogelijk is in de details te treden voor de verschillende punten die door de onderhandelingscommissie behandeld worden. Deze punten kunnen in twee hoofdrubrieken worden ingedeeld :

- technische vraagstukken.
- economische vraagstukken.

Onder de technische vraagstukken staat vooral dit van het tracé van de nieuwe waterweg op het voorplan. Verschillende projecten werden door de bevoegde technici onderzocht. Hoewel nog geen vast plan aanvaard werd, blijkt niettemin de tendens tot uiting te komen voor een deel van de waterweg gebruik te maken van de bestaande natuurlijke verbinding tussen de Schelde en de Rijn, in het gebied van de zogenaamde Tussenwateren.

Bij de economische vraagstukken vormt het probleem van de Rijnvaartpremies het voornaamste punt van de besprekingen.

De Nederlandse Regering heeft steeds op het standpunt gestaan dat deze premies een artificiële bescherming vormen voor de Belgische Rijnvaarttrafiek en eist derhalve de afschaffing van de Rijnvaartpremies.

Van Belgische zijde deelt men dit standpunt geenszins, maar oordeelt men integendeel dat het optreden van de Nederlandse Regering, zowel op technisch als economisch plan (denk maar aan de eenzijdige Nederlandse beslissing tot sluiten van het Kreekrak) een meer dan voldoende rechtvaardiging verschaft voor de Belgische houding inzake de compensatiepremies.

Wel zal dienen nagegaan te worden, *mocht overeenstemming bereikt worden* over een tracé dat aan de Belgische wensen voldoening schaft, in welke mate de rechtvaardiging van het systeem van Rijnvaartpremies in zijn huidige vorm nog blijft bestaan.

Gelet op het groot belang van dit vraagstuk wordt alles in het werk gesteld om op de kortst mogelijke termijn tot een bevredigende oplossing te komen. Gehoopt wordt dat de geïnteresseerde middens, vooral te Antwerpen, er zullen in slagen tot een eensgezinde houding daaromtrent te komen, houding die zal moeten ingegeven zijn door de werkelijke belangen *op lange termijn* van de Antwerpse haven en niet door een onmiddellijk, maar tijdelijk belang.

Persoonlijk beschouw ik het oplossen van dit probleem, dat sinds jaren de verhoudingen op verkeersgebied tussen Nederland en België vertroebelt, als een toetssteen van de goede wil van de beide landen om tot een innige samenwerking inzake het verkeer te komen, niet alleen in het kader van Benelux zelf, maar ook naar buiten uit ten opzichte van de Gemeenschappelijke Markt.

Ik zou mij moeilijk kunnen aansluiten bij een liberalisatie van het verkeer tussen de verschillende landen, die alleen hierin zou bestaan de reglementaire en administratieve hinderpalen die een dergelijke vrijmaking belemmeren, weg te nemen, indien niet gelijktijdig de veel ernstiger hinderpalen voor het verkeer die door de gebrekkige infrastructuur tussen België en Nederland bestaan, worden opgeheven. Ik acht het opleggen van een nutteloze omweg aan de binnenschepen, het bestaan van sluizen die een ontwikkeling van de

Les négociations sont toujours en cours, de sorte qu'il s'avère impossible d'esquisser en détail les différents points sur lesquels se penche la commission de négociation. Ces différents points peuvent être classés sous deux rubriques principales :

- problèmes techniques;
- problèmes économiques.

Parmi les problèmes techniques se pose principalement celui du tracé de la nouvelle voie d'eau.

Les techniciens compétents ont eu à examiner plusieurs projets. Bien qu'aucun plan définitif n'ait été approuvé jusqu'à présent, il semble se confirmer que, pour une partie de la voie d'eau, l'on fera usage de la liaison naturelle entre l'Escaut et le Rhin, dans la région dite des Eaux intermédiaires.

Parmi les problèmes économiques c'est la question des primes à la navigation rhénane qui forme le point essentiel des discussions.

Le Gouvernement néerlandais a toujours prétendu que ces primes constituaient une protection artificielle de la navigation rhénane belge et il en exige dès lors l'abolition.

La Belgique ne partage nullement cette opinion, mais estime par contre que l'attitude des Pays-Bas, tant sur le plan technique que sur le plan économique (que l'on songe à la décision unilatérale des Pays-Bas de fermer le Kreekrak) justifie amplement la position de la Belgique en matière de primes de compensation.

Il n'en reste pas moins qu'*au cas où un accord serait réalisé* sur un tracé rencontrant l'adhésion de la Belgique, il faudrait examiner à quel point se justifierait encore dans sa forme actuelle le système des primes à la navigation rhénane.

Etant donné l'importance primordiale de la question, tout est mis en œuvre pour aboutir, dans le plus bref délai, à une solution satisfaisante. Il est à espérer que les milieux intéressés, surtout ceux d'Anvers, arriveront à une entente en ce domaine, entente qui soit dictée par les intérêts réels *à long terme* du port d'Anvers, et non par un intérêt immédiat, mais provisoire.

Personnellement, je considère la solution de ce problème, qui depuis des années altère les rapports belgo-néerlandais en matière de transports, comme une preuve du désir de ces deux pays d'aboutir à une collaboration étroite dans ce domaine, non seulement dans le cadre de Benelux mais également dans le cadre plus large du Marché Commun.

Je pourrais difficilement me rallier à une libération des transports entre les divers pays qui se bornerait à la suppression des entraves réglementaires et administratives, tout en laissant subsister les entraves beaucoup plus sérieuses que constitue pour le trafic néerlandais-belge une infrastructure défectueuse. A mon avis, obliger les bateaux intérieurs à effectuer un détour inutile et tolérer l'existence d'écluses qui s'opposent au développement des techniques modernes des transports telles que le poussage et le fait d'exposer la vie

moderne verkeerstechnieken zoals de duwvaart onmogelijk maken en het blootstellen van de binnenschippers aan een gevaarlijke navigatie veel ernstiger en veel meer hinderend voor een vrije ontwikkeling van het verkeer, dan het bestaan van een vergunningssysteem of van compensatielaksen. Diegene die de vrije ontwikkeling van het verkeer in Europa voorstaan, zouden zeker de eerste verdedigers moeten zijn van de verbetering van een waterweg die tot de Europese infrastructuur behoort.

DEEL II.

Het vervoerbeleid in België.

I. SPOORWEGEN.

A. De spoorwegen gezien in het kader van de Belgische transportpolitiek.

1. De onstuitbare ontwikkeling van het wegverkeer — vooral van het privé-vervoer — de ontwikkeling van de binnenvaart, de aanleg van oliepijpleidingen, de toenemende ontwikkeling van de luchtvaart en verschillende andere vormen van transport — waaraan wel weinig gedacht wordt — zoals electriciteits-, gas- en zelfs stoomleidingen, zijn zovele factoren die de vroegere positie van de spoorweg, die in veel gevallen een monopoliumpositie was, geleidelijk aan hebben aangevreten.

De objectieve studie omtrent de verschillende voermogelijkheden moet worden voortgezet.

Aldus moet er, zij het terloops, worden op gewezen dat in ons land tot dusver nog geen ernstige studie is gemaakt voor het leggen van oliepijpleidingen, daar waar in de naburige landen meerdere grootse projecten van die aard tot verwezenlijking werden gebracht of eerlang zullen gebracht worden, zelfs over de landsgrenzen heen. Op dit ogenblik wordt de mogelijkheid onderzocht oliepijpleidingen te laten aanleggen in de bedding van de spoorwegen. De kosten van eerste aanleg (geen onteigeningen, kortste afstanden, enz.) zouden aldus kunnen verminderd worden, terwijl de N.M.B.S. er financieel voordeel zou kunnen uit halen door het vorderen van een te bedingen vergoeding voor het gebruik van zijn domein.

Meer bepaald wat het spoorwegprobleem betreft — één van de moeilijkste knelpunten in ons transportbeleid — moet worden beklemtoond dat we dat probleem moeten benaderen in functie van deze ruimere visie op de te volgen transportpolitiek.

Als we nagaan dat in de tijdspannen van 1950 tot 1960 de spoorwegnetten er veelal in geslaagd zijn hun produktiviteit, zo voor het reizigers- als voor het goederenvervoer, met 25 % te verhogen, dan mogen we gerust zijn voor de toekomst, gelet op de mogelijkheden die de moderne technieken (electronica, automatie, enz.) ter beschikking stellen.

2. Het is een voor de toekomst van de spoorwegen dwingende vereiste het spoor niet alleen meer te

des bateliers à une navigation dangereuse est beaucoup plus gênant pour un libre épanouissement des transports que l'existence d'un système de licences ou de taxes de compensation. Ceux qui prônent le libre épanouissement des transports en Europe devraient certes être les premiers défenseurs de l'amélioration d'une voie d'eau qui relève de l'infrastructure européenne.

SECTION II.

La politique des transports en Belgique.

I. LES CHEMINS DE FER.

A. Les chemins de fer envisagés dans le cadre de la politique belge des transports.

Le développement incoercible du trafic routier — principalement des transports privés —, l'essor de la navigation intérieure, la construction d'oléoducs, le développement croissant de la navigation aérienne et de diverses autres formes de transport — auxquels on ne songe que rarement, — tels les transports d'énergie électrique, de gaz et même de vapeur : tous ces facteurs ont grignoté la position qui était jadis celle des chemins de fer et qui, dans beaucoup de cas, constituait un monopole de fait.

Il importe de poursuivre l'étude objective des différentes possibilités de transport.

Ainsi, il y a lieu de souligner, ne fût-ce qu'en passant, que, dans notre pays aucune étude sérieuse relative à la pose d'oléoducs n'a encore été entreprise jusqu'à présent, alors que les pays voisins ont réalisé ou réaliseront sous peu plusieurs projets imposants dont certains traversent même les frontières nationales. Au moment actuel, on examine la possibilité d'établir des oléoducs dans la plate-forme des voies ferrées. Cette méthode permettrait de réduire dans une mesure considérable les frais de premier établissement (pas d'expropriations, distances les plus courtes, etc.), tandis que la S.N.C.B. pourrait en retirer un avantage financier, en réclamant une indemnité à convenir pour l'utilisation de son domaine.

En ce qui concerne plus spécialement le problème ferroviaire — l'un des points cruciaux les plus délicats de notre politique des transports —, il y a lieu de souligner que nous devons l'examiner en fonction de cette optique plus large de la politique des transports qu'il importe d'appliquer.

Si l'on considère que pendant la période de 1950 à 1960, les chemins de fer ont réussi en général à augmenter de 25 % leur productivité tant pour le transport des voyageurs que pour celui des marchandises, nous pouvons regarder l'avenir avec confiance, compte tenu des possibilités que nous offrent les techniques modernes (électronique, automation, etc.).

2. L'avenir des chemins de fer exige impérieusement qu'on cesse de considérer le rail uniquement comme un

wikkeling van de verkeersmiddelen is trouwens een technisch element dat in dezelfde zin spreekt. In de mate van het mogelijke moet de rendabiliteit van de spoorweg verzekerd worden door de vervoerprijzen vast te stellen op basis van de kostprijs.

Het zou zeker verkeerd zijn aan de spoorweg zijn karakter van openbare dienst totaal te willen ontnemen. Het zal nodig blijven een vervoermiddel ter beschikking te houden waarop steeds beroep kan worden gedaan.

Maar deze taak moet tot een minimum worden herleid en, in ieder geval, dient de spoorweg daarvoor op een redelijke wijze vergoed te worden.

B. De hervorming van de spoorweg.

1° *Het is in de hoger beschreven geest dat door de vorige Minister een hervormingsprogramma einde 1958 werd opgesteld. Het steunt in hoofdzaak op financiële, commerciële, modernisering- en rationalisatiemaatregelen.*

Deze politiek wordt ook gevoerd in de andere landen van West-Europa. Nederland staat reeds klaar. De modernisering en de rationalisatie is er ver doorgedreven en de « openbare dienst » — verplichtingen zijn er bijna onbekend.

Wij kennen allen de gunstige toestand van de Zwitserse spoorwegen, te danken aan de volledige electrificatie en de modernisering van het net. Bij de franse S.N.C.F. is een moderniseringsplan en een ver doorgedreven rationalisering van de commerciële uitbating aan de gang.

Opdat de Italiaanse spoorwegen uit het slop zouden geraken, is men van oordeel dat 1/3 van het net zou moeten gesloten worden.

In Duitsland heeft de commissie Brand zich over het spoorwegprobleem gebogen en voorstellen gedaan in tarifair en commercieel opzicht, evenals op het gebied van de modernisering en rationalisatie.

De redelijke en verantwoorde maatregelen vervat in het hervormingsprogramma zijn gericht zowel op :

- een verhoging van de inkomsten, als op
- een vermindering van de uitgaven.

2° Hierbij is immer de betrachting aanwezig geweest *de moeilijkheden voor het personeel tot een minimum te beperken.* Bovendien blijft het ook de bezorgdheid van de Minister en de leiding der N.M.B.S. de ware spoorwegman een standing te verzekeren die waardig is van het uniek beroep dat hij in ons land uitoefent.

3° *Het hervormingsprogramma, dat verkeerdelijk soms uitsluitend als een saneringsprogramma werd bestempeld, werd verwezenlijkt door maatregelen zowel betreffende de ontvangsten als de uitgaven.*

Hieronder volgt een overzicht van deze verwezenlijkingen.

1. Inzake het financieel rendement van het *goederenvervoer* werd reeds vroeger aangetoond dat de getroffen maatregelen voor de volle wagenladingen en

moyens de transport est d'ailleurs un élément technique qui plaide dans le même sens. Dans la mesure du possible, la rentabilité des chemins de fer doit être assurée en fixant les prix de transport sur la base du prix de revient.

Ce serait sans doute une erreur de prétendre enlever complètement au chemin de fer son caractère de service public. Il restera nécessaire de pouvoir disposer d'un moyen de transport auquel on pourra faire appel à tout moment.

Mais cette tâche doit être réduite au minimum et il convient en tout cas d'indemniser d'une manière raisonnable les chemins de fer des services qu'ils rendent à la communauté.

B. La réforme des chemins de fer.

1° *C'est dans l'esprit décrit plus haut, que le prédécesseur du Ministre a élaboré à la fin de 1958 un programme de réformes. Ce programme est basé essentiellement sur des mesures financières, commerciales, de modernisation et de rationalisation.*

Les autres pays de l'Europe Occidentale poursuivent une politique identique. Au Pays-Bas, on en est déjà au stade de la mise en œuvre. La modernisation et la rationalisation y sont fort poussées et les obligations « de service public » y sont presque inexistantes.

Nul n'ignore que la situation favorable des chemins de fer suisses est due à l'électrification complète et à la modernisation du réseau. En France, la S.N.C.F. met en exécution un plan de modernisation, et s'efforce de réaliser une rationalisation poussée de l'exploitation commerciale.

Quant aux chemins de fer italiens, on est d'avis que, pour assainir leur situation, il serait nécessaire de supprimer un tiers du réseau qu'ils exploitent actuellement.

En Allemagne, la commission Brand, chargée de l'étude du problème du rail, a fait des propositions relatives à la politique tarifaire et commerciale, ainsi que des propositions de modernisation et de rationalisation.

Les mesures raisonnables et justifiées préconisées par le programme de réforme tendent à réaliser en même temps :

- une augmentation des recettes et
- une diminution des dépenses.

2° D'autre part, on a toujours eu le souci de limiter dans toute la mesure du possible *les difficultés qui en résulteraient pour le personnel.* En outre, le Ministre et la direction de la S.N.C.B. se préoccupent d'assurer au vrai cheminot un standing de vie qui soit digne de la profession unique qu'il exerce dans notre pays.

3. *Le programme de réforme, qu'on a parfois qualifié à tort de programme d'assainissement, a été réalisé par des mesures tant sur le plan des recettes que sur celui des dépenses.*

Voici un aperçu de ces réalisations :

1. En ce qui concerne le rendement financier des *transports de marchandises*, il a déjà été démontré

vooral in bestaan bijzondere tarieven uit te vaardigen, die echter meebrengen dat de gemiddelde ontvangst per km. voortdurend in dalende lijn gaat :

1952 : 1,006 frank;
1960 : 0,839 frank;
1961 : 0,830 frank (waarschijnlijk);
1962 : 0,827 frank (voorziening).

De winst geboekt, in het verleden, op dit vervoer wordt dus steeds kleiner en de mogelijkheid tot compensatie met andere traditioneel verlieslatende trafieken vermindert evenzeer.

In dat verband, dient te worden gewezen op de verhoging van de tarieven voor het stukgoed doorgevoerd per 1 augustus II. doch getemperd met bijkomende maatregelen, op 1 september.

2. Het vraagstuk van het financieel rendement van de *reizigerstrafiek* wordt beheerst door het zo dikwijls besproken probleem van de werk- en weekabonnementen.

Deze tarieven zijn de laagste in vergelijking met die der andere openbare vervoermiddelen, niet alleen in België maar ook van de naburige landen. Een weekabonnement voor werklieden voor een parcours van 25 km kost bij de N.M.B.S. 49 frank; bij de N.M.V.B. 85 frank en bij een complementaire autobusdienst 138 frank. Het Duitse tarief ligt 152 % hoger; het Nederlandse 120 % en het Franse 28 %.

Om het verlies in deze sektor te dekken is een bedrag van 162 miljoen op de begroting voorzien. Ten aanzien van de bepalingen van het EEG-verdrag bestaat het gevaar dat deze staatstussenkomst zal worden beschouwd als een steun aan de nijverheid. Het is trouwen te vrezen dat dit bedrag niet zal volstaan.

Ten aanzien der verschillende bestaande verminderde tarieven voor reizigersvervoer heeft de Minister de gedachte geopperd van een soort « sociaal reisabonnement » dat voor verschillende kategoriën reizigers zou kunnen worden gebruikt en zonder onderscheid op de verschillende soorten openbare vervoermiddelen. Het is in dit kader dat ook de kwestie van het bediendenabonnement een oplossing zou moeten vinden.

3. De verhoging van het *commercieel rendement* in het algemeen werd nagestreefd door verschillende maatregelen o.a.

— door de wet van 1 augustus 1960 waarbij de N.M.B.S. in de mogelijkheid werd gesteld zich beter aan te passen aan de ontwikkeling van het baanvervoer en volmachten konden worden toegekend aan de Directeur-Generaal om een meer soepel beheer toe te laten.

— door herziening van de wet van 25 augustus 1891 betreffende de vervoerplicht, de verplichte publikatie der tarieven en het verbod partikuliere kontrakten af te sluiten. Een wetsontwerp zal eerlang neergelegd worden.

ges complètes consistent surtout à établir des tarifs spéciaux, qui entraînent cependant une baisse continue des recettes moyennes par km :

1952 : 1,006 franc;
1960 : 0,839 franc;
1961 : 0,830 franc (chiffre probable);
1962 : 0,827 franc (prévision).

Par rapport au passé les bénéfices comptabilisés pour cette catégorie de transports s'amenuisent donc constamment, et les possibilités de trouver une compensation dans d'autres trafics, traditionnellement déficitaires, diminuent dans la même mesure.

A cet égard, il y a lieu d'attirer l'attention sur la hausse des tarifs pour les charges incomplètes, intervenue le 1^{er} août dernier mais tempérée par des mesures complémentaires le 4 septembre.

2. Le problème du rendement financier du *trafic des voyageurs* est dominé par la question, si souvent débattue, *des abonnements de travail et de semaine*.

Comparativement à ceux appliqués pour les autres moyens de transport en commun, les tarifs de ces abonnements sont les plus bas, non seulement en Belgique, mais aussi dans les pays limitrophes. Un abonnement ouvrier, pour une semaine et pour un parcours de 25 km. coûte 49 francs à la S.N.C.B., 85 francs à la S.N.C.V., et 138 francs aux services d'autobus de complément. Quant à l'étranger, le tarif est plus élevé de 152 % en Allemagne, de 120 % aux Pays-Bas et de 28 % en France.

Le budget prévoit un montant de 462 millions pour couvrir les pertes dans ce secteur. Eu égard aux dispositions du traité instituant la C.E.E. il se pourrait que cette intervention de l'Etat soit considérée comme une aide à l'industrie. Il y a d'ailleurs lieu de craindre que ce montant ne soit insuffisant.

Etant donné la diversité des tarifs réduits en vigueur dans le domaine du transport de voyageurs, le Ministre a émis l'idée de créer une sorte d'« abonnement social » qui pourrait être utilisé par différentes catégories de voyageurs et dans les divers moyens de transport en commun, sans distinction. C'est également dans ce cadre que la question de l'abonnement pour employés devrait trouver une solution.

3. L'augmentation du *rendement commercial* en général a été poursuivie par diverses mesures, parmi lesquelles il y a lieu de citer :

— la loi du 1^{er} août 1960 qui a permis à la S.N.C.B. de mieux s'adapter au développement des transports routiers et qui a rendu possible l'attribution de pouvoirs spéciaux au Directeur général afin d'arriver à une gestion plus souple;

— la révision de la loi du 25 août 1891 en ce qui concerne l'obligation de transport, la publication obligatoire des tarifs et l'interdiction de conclure des traités particuliers. Un projet de loi sera déposé incessamment;

— door aanpassing van de prijs der gewone abonnementen.

— door het oprichten van zes nieuwe handelsagent-schappen, met name : Aalst, Ciney, Doornik, Leuven, Mechelen en Verviers.

4. In het raam van de maatregelen betreffende de uitgaven is die van de *modernisering van het tractiematerieel* zeer belangrijk. Naast de voordelen die zij meebrengt voor de cliënteel moet zij tot een besparing van 1 milliard frank leiden op de exploitatieuitgaven.

De tractiekosten van een moderne lokomotief bedragen slechts de helft van die van een stoomlokomotief.

De in België geëlectriceerde lijnen vertegenwoordigen thans 1/4 van de uitgestrektheid van het ganse net, doch zij verzekeren nu reeds nagenoeg 60 % van de reizigerstrafiek en 42 % van de goederenvervoerstrafiek. De twee in uitzicht gestelde electrificaties nl. Brussel-Bergen-Quévy en Erquelinnes-Herbesthal, waardoor aansluiting wordt verkregen op de buitenlandse netten, zullen deze percentages in de toekomst vanzelfsprekend nog aanmerkelijk beïnvloeden. Voor het ogenblik kunnen wij echter zeggen dat het percentage van ons geëlectriceerd spoorwegnet (25 %) overeenstemt met het gemiddelde voor de zes landen van de gemeenschappelijke markt.

De andere belangrijke lijnen van het net worden uitgerust met dieseltractie.

Het dieselatprogramma van 1958 voorzag in de constructie van ongeveer 750 diesellokomotieven om de laatste stoomlokomotief te kunnen uitschakelen. Op dit ogenblik is 50 % hiervan uitgevoerd of in bestelling. Het aantal stoomlokomotieven in gebruik is van 1.527 op 1 juli 1958 gedaald tot 959 op 1 oktober 1961.

5. Het tempo van de *modernisering van de reizigersrijtuigen* blijkt uit de vermindering van het effectief houten rijtuigen.

1 juli 1958	: 2.349
1 mei 1961	: 1.095
1 november 1961	: 995

Dit betekent een vermindering met 58 %.

De levering van nieuwe dubbele elektrische automotrices — de eerste zijn voorzien voor februari 1962 — zal nogmaals een grote verbetering aanbrengen.

6. De modernisering van de *goederenwagens* moet leiden tot :

- uitschakeling van verouderde goederenwagens met onvoldoende laadcapaciteit;
- vereenvoudiging in de behandeling van de goederen bij het lossen en laden;
- het verkrijgen van nieuwe trafieken;
- herleiding van het park van 70.000 eenheden in 1958 tot 60.000.

7. Een onderzoek naar de modernisering van het ro-lend materieel in de voorbije drie jaren geeft volgend overzicht :

— l'adaptation des prix des abonnements ordinaires;

— la création de six nouvelles agences commerciales à Alost, Ciney, Tournai, Louvain, Malines et Verviers.

4. Dans le cadre des mesures ayant trait aux dépenses, la *modernisation du matériel de traction* joue un rôle très important. Outre les avantages qu'elle entraînera pour la clientèle, il doit en résulter une économie de 1 milliard de francs dans les frais d'exploitation.

Les frais de traction d'une locomotive moderne n'atteignent que la moitié de ceux d'une locomotive à vapeur.

En Belgique, les lignes électrifiées représentent actuellement le quart de la longueur totale du réseau, mais elles assument dès à présent environ 60 % du trafic des voyageurs et 42 % du trafic des marchandises. Il va de soi qu'à l'avenir l'électrification actuellement annoncée des lignes Bruxelles-Mons-Quévy et Erquelinnes-Herbesthal, qui permettra de relier le réseau belge au réseaux étrangers, influenceront encore sensiblement ces pourcentages. Mais à l'heure actuelle, nous pouvons affirmer que le pourcentage représenté par notre réseau électrifié (25 %) correspond à la moyenne des six pays du Marché commun.

Les autres lignes importantes du réseau sont équipées de traction diesel.

Le programme de dieselisation de 1958 prévoyait la construction d'environ 750 locomotives diesel devant permettre de réformer la dernière locomotive à vapeur. A l'heure actuelle, 50 % de ce programme a été réalisé ou est en commande. Le nombre des locomotives à vapeur en service qui était de 1.527 au 1^{er} juillet 1958, était tombé à 959 au 1^{er} octobre 1961.

5. Le rythme de *modernisation des voitures* ressort de la diminution du nombre des voitures en bois.

1 ^{er} juillet 1958 :	2.349
1 ^{er} mai 1961 :	1.095
1 ^{er} novembre 1961 :	995

Ceci représente une diminution de 58 %.

La livraison de nouvelles automotrices électriques doubles — les premières sont prévues pour février 1962 — constituera à son tour une amélioration considérable.

6. La modernisation des *wagons* doit avoir pour effet :

- la désaffectation des wagons à marchandises vétustes, de capacité insuffisante;
- la simplification de la manutention des marchandises au chargement et au déchargement;
- l'obtention de nouveaux trafics;
- la réduction du parc, qui comptait 70.000 unités en 1958, à 60.000 unités.

Le tableau ci-après donne un aperçu des efforts accomplis dans le domaine de la modernisation du matériel roulant au cours des trois années écoulées :

32 elektrische lokomotieven;
 100 elektrische dubbele automotrices;
 200 diesellokomotieven voor de baandienst;
 179 diesellokomotieven voor de rangeerdienst;
 281 reizigersrijtuigen;
 6 driedubbele autorails;
 1.770 goederenwagens;
 390 containers.

Deze constructies vertegenwoordigen een bedrag van 6,5 milliard frank, waarvan 5,8 milliard frank gegaan is naar de Belgische nijverheid, die daarin een krachtige steun heeft gevonden in een moeilijke periode van reconversie.

Bovendien werden de eigen constructiewerkplaatsen van de N.M.B.S. vooral bij de ombouw en aanpassing van wagens, in dit plan betrokken.

8. *De vaste installaties en de infrastructuur* werden aangepast en uitgerust met de nieuwste technieken.

Hier dienen vermeld :

— de bevordering van de veiligheid door afschaffing van gevaarlijke of hinderlijke overwegen. In 1962 zullen er een 50-tal aan de beurt komen. Aan andere spoorovergangen werden moderne veiligheidsuitrustingen geplaatst. In 1962 staan er 78 op het programma.

— uitrusting van de rangeerstations met radioremen.

— gecentraliseerde bediening van wissels en seinen

— aanleg van aangepaste autobusstations (10 in 1962).

— plaatsing van lange gelaste spoorstaven.

9. *De exploitatievereenvoudiging van de lijnen* met beperkt reizigersverkeer blijft ongetwijfeld het meest delikate punt van het hervormingsprogramma. Meermalen is er op gewezen en de feiten bevestigen dit, dat de vervanging van reizigerstreinen door autobussen, geen enkele schade berokkent aan de economie van een streek. Dergelijke hervorming bevordert daarenboven de verplaatsingsmogelijkheden. Dit wordt bewezen door de verhoging der cliënteel. Op dit ogenblik is de vereenvoudigde exploitatie beslist en uitgevoerd voor 749 km. lijnen. Hiervan zijn op 554 km. de treinen volledig vervangen geworden door autobussen.

10. Vanzelfsprekend dient in het kader van het hervormingsprogramma eveneens *de administratieve structuur van de N.M.B.S.* aangepast.

In de mate van het mogelijke wordt getracht de moeilijkheden die hierbij voor de personeelsleden oprijzen (o.m. de overplaatsingen) geheel of gedeeltelijk te ondervangen. Zo mag herinnerd worden aan de maatregel waarbij aan de spoorwegagenten die, door afschaffing van hun betrekking, verplicht worden zich naar een andere werkzettel te begeven, gratis vervoer voor onbepaalde tijd wordt verstrekt.

32 locomotives électriques;
 100 automotrices électriques doubles;
 200 locomotrices diesel de ligne;
 179 locomotrices diesel de manœuvre;
 281 voitures;
 6 autorails triples;
 1.770 wagons;
 390 containers.

Ces constructions représentent un montant de 6,5 milliards de francs, dont 5,8 milliards de francs sont allés à l'industrie belge, qui y a trouvé un puissant soutien au cours d'une période difficile de reconversion.

En outre, les ateliers de construction de la S.N.C.B. ont également contribué à l'exécution de ce plan surtout en ce qui concerne la transformation et l'adaptation de wagons.

8. *Les installations fixes et l'infrastructure* ont été adaptées et équipées suivant les techniques les plus modernes.

A cet égard, il y a lieu de citer :

— la promotion de la sécurité grâce à la suppression de passages à niveau dangereux ou gênants. Une cinquantaine de ceux-ci disparaîtront en 1962. Certains autres passages, ont été pourvus de dispositifs de sécurité modernes. Le programme de 1962 en prévoit 78;

— l'équipement des gares de formation en freins radio;

— la commande centralisée des aiguillages et des signaux;

— l'établissement de gares appropriées pour autobus (10 en 1962);

— le placement de longs rails-éclisses.

9. *La simplification de l'exploitation des lignes* à faible trafic voyageurs reste, sans aucun doute, le point le plus délicat du plan de réforme. A diverses reprises, on a déjà fait observer — et les faits sont là pour le confirmer — que le remplacement des trains de voyageurs par des autobus ne cause aucun préjudice à l'économie d'une région. Cette réforme a en outre l'avantage de faciliter les déplacements. La preuve en est fournie par l'accroissement de la clientèle. A l'heure actuelle, la simplification de l'exploitation a été décidée et réalisée pour 749 km de lignes. Sur 554 km de celles-ci, les trains ont été entièrement remplacés par des autobus.

10. Dans le cadre du plan de réforme, il est nécessaire de réadapter aussi *la structure administrative de la S.N.C.B.*

Dans la mesure du possible, on s'efforce de parer, en tout ou en partie, aux difficultés que cela entraînera pour le personnel, notamment certains déplacements. A ce propos, on peut rappeler la mesure accordant la gratuité des transports pour une durée indéterminée aux agents des chemins de fer que la suppression de leur emploi oblige à se rendre à un autre lieu de travail.

Een ander gevolg van de struktuurhervormingen is de sluiting van sommige goederenkoeren voor de volle wagenladingen. Aldus werd de Raad van Beheer der N.M.B.S. er toe gebracht de sluiting te beslissen van 250 stations waar de dagelijkse trafiek minder dan 1 wagen (waarvan 186 minder dan 0,5 wagen) bedroeg. Reeds 92 goederenkoeren werden gesloten zonder dat dit tot noemenswaardige klachten heeft aanleiding gegeven.

Tenslotte dient de aandacht gevestigd op een volledig nieuwe struktuurhervorming nl. het toevertrouwen aan de privé-nijverheid van bepaalde taken die tot nogtoe door de spoorwegen werden uitgevoerd.

Het betreft de hernieuwingswerken van de baan die, in wezen, seizoenwerken zijn en het reinigen der reizigersrijtuigen. Hiervoor bestaan gespecialiseerde firma's en dit werk kan moeilijk als een klassieke spoorwegtaak worden beschouwd.

11. *De vermindering der personeelseffektieven* is eveneens een logisch gevolg van de doorgevoerde rationalisatie.

De evolutie terzake blijkt uit onderstaande tabel :

	Statutair personeel	Niet- statutair personeel	Totaal	Verminder- ding t.o.v. 1-7-58
1 juli 1958	70.465	7.451	77.916	—
1 mei 1961	64.338	3.005	67.343	10.573
1 oktober 1961	63.313	3.073	66.386	11.530

Het gemiddeld tewerkgesteld effectief per miljoen verkeerseenheden heeft volgende evolutie gekend :

In 1937 : 6,02;
In 1953 : 5,2;
In 1959 : 4,26;
In 1960 : 3,94.

Konkreet uitgedrukt betekenen deze cijfers dat, voor eenzelfde trafiek, de N.M.B.S., in 1960, 1/3 minder personeel nodig had dan in 1937.

De Minister heeft in dit verband een warme en verdiende hulde gebracht aan de inspanning van de personeelsleden.

12. *De pensioenlast* drukt ongemeen zwaar op de spoorweguitgaven : 4.158, 3 miljoen frank in 1960.

Daarvan zijn 3.011,8 miljoen frank voor betaling van de rustpensioenen en 1.146,5 miljoen frank voor de weduwe- en wezenpensioenen.

De kas van de weduwen en wezen wordt ten bedrage van 347,3 miljoen frank — hetzij voor 30 % — gespijsd door inhoudingen op de bezoldigingen. Er is een financiële Staatssusienkomst van 1.414 miljoen frank zodat de N.M.B.S. zelf een last te dragen heeft van 2.400 miljoen frank.

Geen enkele onderneming in België draagt dergelijke last, wat meteen de Staatssusienkomst verantwoordt.

Une autre conséquence des réformes de structure est la fermeture de certaines cours aux marchandises pour les charges complètes. C'est ainsi que le Conseil d'Administration de la S.N.C.B. a été amené à décider la fermeture de 250 gares où le trafic journalier était inférieur à 1 wagen (pour 186 de ces gares, il n'atteignait même pas 0,5 wagen). 92 cours aux marchandises ont déjà été fermées sans que cette mesure ait donné lieu à des réclamations notables.

Enfin, il convient de souligner une réforme de structure d'un genre entièrement nouveau, qui consiste à confier à l'industrie privée l'exécution de certaines tâches dont les chemins de fer s'étaient chargés jusqu'ici.

Il s'agit des travaux de renouvellement des voies, qui sont, de par leur nature, des travaux saisonniers, et aussi du nettoyage des voitures. Il existe des firmes spécialisées dans ce genre de travail qui peut difficilement être considéré comme faisant partie de la tâche normale des cheminots.

11. *La réduction des effectifs du personnel* est, elle aussi, une conséquence logique de la rationalisation réalisée.

L'évolution de ces effectifs ressort du tableau suivant :

	Personnel statutaire	Personnel non statutaire	Total	Diminution par rap. au 1-7-58
1 ^{er} juillet 1958	70.465	7.451	77.916	—
1 ^{er} mai 1961	64.338	3.005	67.343	10.573
1 ^{er} octobre 1961	63.313	3.073	66.386	11.530

La moyenne de l'effectif occupé par million d'unités de trafic a évolué comme suit :

En 1937 : 6,02;
En 1953 : 5,2;
En 1959 : 4,26;
En 1960 : 3,94.

Pratiquement, ces chiffres signifient que, pour un trafic égal, le personnel occupé par la S.N.C.B. en 1960 étant inférieur de 1/3 à celui de 1937.

A ce sujet, le Ministre a rendu un hommage chaleureux et mérité à l'effort accompli par le personnel.

12. *La charge des pensions* pèse très lourdement sur les dépenses des chemins de fer : 4.158,3 millions de francs en 1960.

De ce montant 3.011,8 millions de francs sont destinés au paiement des pensions de retraite et 1.146,5 millions de francs aux pensions des veuves et orphelins.

La Caisse des Veuves et des Orphelins est alimentée à concurrence de 347,3 millions — c'est-à-dire à raison de 30 % — par des retenues opérées sur les traitements. L'intervention financière de l'Etat est de 1.414 millions de francs, de sorte que la S.N.C.B. doit assumer elle-même une charge de 2.400 millions de francs.

Aucune entreprise belge n'a à supporter pareille charge, ce qui justifie donc l'intervention de l'Etat.

4° De financiële Staatstussenkomsten in de spoorwegexploitatie houden verband met de uitvoering van het moderniseringsprogramma en de normalisering der rekeningen.

Normalisering van de rekeningen wil zeggen dat de N.M.B.S. op redelijke wijze dient vergoed te worden voor de prestaties die zij als openbare dienst heeft te vervullen.

De verwezenlijking van het moderniseringsprogramma moet normaal leiden tot de afbouw van de financiële Staatstussenkomst.

Onderstaande tabel bewijst dat zulks in werkelijkheid ook zo is :

Jaar	Bedrag in miljoenen fr.	Vershil t.o.v. 1959.
1959	5.516,9	—
1960	5.119,8	— 397,1
1961 (verwacht)	4.746,3	— 770,6
1962 (voorziening)	4.314,8	— 1.202,1

5° De financiële exploitatieresultaten worden vanzelfsprekend beïnvloed door de geleidelijke afbouw van de financiële Staatstussenkomsten maar ook andere elementen hebben hierop invloed.

Voor het jaar 1960 sloot de verlies- en winstrekening met een mali van amper 31,8 miljoen frank. De Staatstussenkomst werd verminderd met 400 miljoen en de stakingen hadden een zeer nadelige invloed.

Voor het dienstjaar 1961 wordt een mali voorzien van 401,8 miljoen frank. Vier oorzaken moeten hierbij vermeld :

- het vraagstuk der week- en werkabonnementen werd niet opgelost;
- de pensioenlast verhoogde met 30 miljoen frank ingevolge de wet van 30 april 1958;
- 25 miljoen frank werden aan het personeel uitgekeerd onder vorm van voorschot in afwachting van de baremaherziening;
- de bepaling van de eenheidswet waarbij een verhoogde bijdrage voor het Fonds van weduwen en wezen moest worden ingehouden, werd niet toegepast. Dit betekende een derving van inkomsten van 28 miljoen frank.

Voor het jaar 1962 wordt een mali voorzien van 127,2 miljoen frank. De direktie zal een inspanning doen om dit voorziene deficit weg te werken, maar indien de kwestie van de week- en werkabonnementen geen oplossing krijgt zou het deficit groter kunnen zijn.

II. — VERVOER TE WATER.

1. Pakketboten Oostende-Dover.

De begroting 1962 voorziet voor de dienst van de pakketboten een lichte stijging van de uitgaven voortvloeiend uit een verder intensifiëren van de dienst. Zo zal vanaf 1962 ook de dienst van de cargo bestendig worden gedurende gans het jaar.

4° Les interventions financières de l'Etat dans l'exploitation des chemins de fer se rapportent à l'exécution du programme de modernisation et à la normalisation des comptes.

La normalisation des comptes postule que la S.N.C.B. soit raisonnablement indemnisée des prestations qu'elle doit fournir en tant que service public.

La réalisation du programme de modernisation doit normalement mener à la réduction progressive de l'intervention financière de l'Etat.

La tableau ci-dessous montre que tel est bien le cas :

Année	Montant en millions de fr.	Différence par rapport à 1959
1959	5.516,9	—
1960	5.119,8	— 397,1
1961 (chiffre probable)	4.746,3	— 770,6
1962 (prévision)	4.314,8	— 1.202,1

5° Les résultats financiers d'exploitation sont évidemment influencés par la réduction progressive des interventions financières de l'Etat, mais ils subissent également l'influence d'autres facteurs.

Pour l'année 1960, le compte des profits et pertes s'est clôturé par un déficit d'à peine 31,8 millions de francs. L'intervention de l'Etat a été réduite de 400 millions et les grèves ont exercé une influence très préjudiciable.

Pour l'exercice 1961, on prévoit un mali de 401,8 millions de francs. Parmi les causes qui sont à l'origine de cette situation il y a lieu d'en citer quatre :

- la question des abonnements de semaine et de travail est restée sans solution;
- la charge des pensions a augmenté de 30 millions de francs par suite de la loi du 30 avril 1958;
- un montant de 25 millions de francs a été versé au personnel sous forme d'avances, en attendant la revision barémique;
- la disposition de la loi unique d'après laquelle la retenue opérée au profit du Fonds des Veuves et Orphelins devait être augmentée, n'a pas été appliquée, ce qui a entraîné un manque à gagner de 28 millions de francs.

Pour l'année 1962, on prévoit un mali de 127,2 millions de francs. La Direction s'efforcera de résorber le déficit prévu mais si la question des abonnements de semaine et de travail n'est pas résolue, le déficit pourrait s'aggraver.

II. — LES TRANSPORTS PAR EAU.

1. Paquebots Ostende-Douvres.

Le budget de 1962 prévoit, pour le service des paquebots, une légère augmentation des dépenses, résultant d'une intensification plus poussée de l'exploitation. Ainsi, à partir de 1962, le cargo sera maintenu en navigation pendant toute l'année.

Sedert enkele jaren werd omtrent de pakketboten-dienst Oostende-Dover gewezen op de noodzakelijkheid de dienst om te vormen in een autonome exploitatie teneinde los te geraken van al te strakke administratieve bepalingen die een gezonde commerciële uitbating in de weg stonden. Dientengevolge werd een werkgroep aangesteld om de kwestie te bestuderen.

Het verslag van de werkgroep wordt thans door de onderscheiden diensten van het departement, die bij deze aangelegenheid betrokken zijn, verder onderzocht.

Terloops weze opgemerkt dat de hergroepering van de kredieten voor het Zeewezen en de Binnenvaart, in de sectie II van deel I van de gewone begroting voor 1962, reeds een eerste stap betekent in de richting van de autonome dienst Oostende-Dover.

2. Loodswezen.

Met het oog op de verbetering van de veiligheid op de Schelde, werden door de diensten van het Departement gedurende de voorbije maanden schikkingen getroffen om vanaf volgend jaar een dispatchingsdienst in te richten waarbij het zal mogelijk zijn vanuit 2 vaste posten aan wal — 1 te Antwerpen en 1 te Vlissingen — regelmatig alle gewenste inlichtingen en raadgevingen te verstrekken aan de loodsen die zich aan boord van de schepen op de stroom bevinden.

Anderzijds werd door de administratie een ontwerp op punt gesteld tot regeling van de loodsdienst.

3. Zeevaartonderwijs.

De Belgische Zeevaartvereniging werd sedert 1 april 1961 overgenomen door de Staat. Het jaar 1962 voorziet dan ook voor de eerste maal de volledige uitgave onder de gewone artikelen van de begroting Onderwijs, maar tegelijk de schrapping van de toelagen die vroeger aan voornoemde vereniging werden toegekend.

Wat de amarinage betreft, wordt verder gegaan met het plaatsen van de kadetten aan boord van cargo's. Ten laatste, op het einde van dit schooljaar, zal het echter noodzakelijk zijn een definitieve beslissing te treffen omtrent het al dan niet bouwen van een nieuw zeilopleidingsschip.

Door de betrokken zeevaartmiddelen werd aangedrongen om de mogelijkheid te onderzoeken een zeilopleidingsschip te bouwen voor de kadetten van de koopvaardij en gelijktijdig voor de opleiding van de toekomstige officieren van de Zeemacht.

1. Zeevisserij.

Ten voordele van de vernieuwing van de visserijvloot, die dringend vereist is om deze tak van de economie terug gezond te maken, werd besloten over te gaan tot de invoering van een slooppremie, die, mits te voldoen aan bepaalde voorwaarden, de bouwers van een nieuw schip financiële hulp verschaft.

Depuis quelques années, on souligne la nécessité de transformer la régie de la ligne Ostende-Douvres en service autonome, afin d'échapper aux dispositions administratives trop rigides qui entravent une saine gestion commerciale. Cette suggestion a donné lieu à la création d'un groupe de travail chargé de l'étude de la question.

Le rapport du groupe de travail fait actuellement l'objet d'un examen complémentaire de la part des services du département intéressés à la matière.

Il y a lieu de signaler en passant que le regroupement des crédits destinés à la Marine et à la Navigation intérieure sous la section II de la première partie du budget ordinaire de 1962, constitue déjà un premier pas dans la direction d'un service autonome Ostende-Douvres.

2. Pilotage.

En vue de l'amélioration de la sécurité de la navigation sur l'Escaut, les services du Département ont pris, au cours de ces derniers mois, des dispositions pour organiser, à partir de l'année prochaine, un service de dispatching; il permettra de donner régulièrement, depuis deux stations du quai — 1 à Anvers et 1 à Flessingue — tous les renseignements et conseils désirés aux pilotes à bord des navires se trouvant sur le fleuve.

D'autre part, l'administration a mis au point un projet de règlement du service de pilotage.

3. Enseignement maritime.

Depuis le 1^{er} avril 1961, l'Association Maritime Belge a été reprise par l'Etat. Aussi constate-t-on qu'en 1962, pour la première fois, la totalité de la dépense est prévue aux articles ordinaires du budget de l'Enseignement, tandis les subsides qui étaient alloués jusqu'ici à cette association, se trouvent supprimés.

En ce qui concerne l'amarinage, on continue à placer des cadets à bord de navires marchands. Toutefois, il sera nécessaire, et ce au plus tard à la fin de l'année scolaire, de prendre une décision définitive au sujet de la construction éventuelle d'un nouveau voilier-école.

Les milieux maritimes intéressés ont insisté pour qu'on examine la possibilité de construire un voilier-école qui servirait tant à la formation des cadets de la marine marchande qu'à l'instruction des futurs officiers de la Force Navale.

4. Pêche maritime.

Dans le but d'accélérer le renouvellement de la flotte de pêche, qui s'impose d'urgence si l'on veut réaliser l'assainissement de cette branche de l'économie, il a été décidé d'instaurer une prime de démolition destinée à fournir une aide financière à la construction d'un nouveau bâtiment, à condition que celui-ci remplisse certains conditions.

Deze financiële hulp mag daarenboven gekoppeld worden met de toekenning van een scheepskrediet, overeenkomstig de wet van 23 augustus 1948.

Te gelijktijd wordt ook voor de visserij de mogelijkheid onderzocht een opleidingsschip in de vaart te brengen, waarop de leerlingen van de onderscheiden visserijscholen het technisch onderwijs in de praktijk zouden kunnen toepassen terwijl zou gestreefd worden om van dit vaartuig tevens een onderzoekingsvaartuig naar nieuwe visgronden te maken. Het opleidingsschip zou daarenboven uitgerust zijn om de visserij te beoefenen en nieuwe visserijmethodes te testen. Desgevallend zullen de daartoe vereiste kredieten ingeschreven worden op de begroting 1963. Het verder onderzoek van deze kwestie is vooralsnog opgedragen aan een werkgroep waarin ondermeer vertegenwoordigers van de rederijen zetelen.

5. *Binnenscheepvaart.*

In de loop van de eerstvolgende maanden zal overgegaan worden tot de herziening van het personeelskader bij het Bestuur van de Binnenvaart. Dit kader is inderdaad te ontoereikend geworden om een degelijke studie te waarborgen van de dringende en belangrijke problemen die zich stellen, zowel op nationaal als op internationaal gebied.

Op internationaal vlak moet, in het kader van de Europese integratie, gestreefd worden naar een geleidelijke nivellering van de exploitatienormen.

Op nationaal terrein dient zonder verder uitstel overgegaan tot grondige herziening van de besluitwetten van 1911, waarbij de Dienst voor Regeling der Binnenvaart en de Belgische Sleepvaartgroep werden opgericht.

Een ontwerp van kaderwet werd reeds uitgewerkt. Nog slechts enkele oppuntstellingen zijn vereist zodat in een zeer nabije toekomst, de indiening van dit ontwerp bij het Parlement mag worden in het vooruitzicht gesteld.

6. *Havens.*

Het ligt in de bedoeling van de Minister in de schoot van het departement over te gaan tot de oprichting van een directie die tot taak zal hebben een coördinerende rol te spelen in de door ons land te volgen havenpolitiek.

Om alle misverstand te vermijden weze onderlijnd dat de administratie zich niet zal mengen in de rechtstreekse exploitatie van de havens. Dit is een zuiver gemeentelijke aangelegenheid, waar de gemeentelijke autonomie volledig moet geëerbiedigd. Maar anderzijds is het aangewezen te beschikken over een dienst die, door het aanleggen van documentatie, door het bestuderen, op Europees plan, van de te volgen havenpolitiek, mede ten aanzien van de onderscheiden taken van vervoer, zowel langs het spoor, de binnenwateren en de weg, kan nagaan en raadgeven omtrent de wenselijkheid bepaalde trafieken bij voorkeur te laten geschieden via de een of de andere haven en aldus nuttige aanduidingen kan verstrekken nopens verdeling en coördinering van de nodige investeringskredieten.

En outre, cette aide financière pourra s'accompagner de l'octroi d'un crédit à la construction maritime, conformément aux dispositions de la loi du 23 août 1948.

En même temps, on examine la possibilité de mettre en service un navire-école de pêche, qui permettrait aux élèves des différentes écoles de pêche d'appliquer dans la pratique l'enseignement technique qu'ils ont reçu, et qui pourrait servir également de bâtiment d'exploration pour la recherche de nouvelles pêcheries. Ce navire-école serait aussi armé pour la pêche et l'expérimentation de nouvelles méthodes de pêche. Le cas échéant, les crédits nécessaires seront prévus au budget de 1963. Un groupe de travail, composé notamment de représentants des armateurs, est chargé de se livrer à une étude plus approfondie de la question.

5. *La navigation intérieure.*

Au cours des mois prochains, il sera procédé à la révision des cadres du personnel de l'Administration de la Navigation Intérieure. En effet, ces cadres sont devenus insuffisants pour pouvoir garantir un examen sérieux des problèmes urgents et importants qui se posent, tant sur le plan national qu'international.

Sur le plan international, il importe de tendre, dans le cadre de l'intégration européenne, au nivellement progressif des normes d'exploitation.

Sur le plan national, il faut entreprendre sans retard la révision complète des arrêtés-lois de 1944, portant création de l'Office régulateur de la Navigation intérieure et du Groupement belge du Remorquage.

Un projet de loi de cadre a déjà été élaboré. Comme il ne demande plus que quelques mises au point, on prévoit qu'il sera déposé dans un avenir très rapproché sur le bureau des Chambres législatives.

6. *Ports.*

Il entre dans les intentions du Ministre de créer au sein du Département une direction qui aura comme mission de coordonner la politique portuaire à suivre par notre pays.

Pour éviter tout malentendu à ce sujet, y a lieu de souligner que l'administration n'entend pas s'immiscer dans l'exploitation directe des ports. C'est là un domaine qui ressort exclusivement à l'autorité communale et à cet égard, l'autonomie des communes doit être complètement respectée. Mais il s'indique d'autre part, de disposer d'un service qui, en constituant une documentation, et en étudiant la politique portuaire à suivre sur le plan européen et aussi en fonction des différents branches des transports, tant par rail que par eau et par route, puisse faire des études et donner des avis sur le point de savoir s'il est souhaitable de confier de préférence certains trafics à tel ou tel port et de fournir ainsi des indications utiles sur la distribution et la coordination des crédits d'investissement nécessaires.

III. WEGVERVOER.

1. De nieuwe wet op het bezoldigd vervoer van goederen heeft talrijke moeilijkheden van interpretatie en tevens alle schijn van favoritisme uitgeschakeld.

Op het nationaal plan stelt zich voorts nog het probleem van een vereenvoudigd en meer aangepast vervoerdocument.

Verder gaat de aandacht naar het vastleggen van oordeelkundige maatstaven voor de beoordeling van de vereiste vakbekwaamheid, alsmede naar de mogelijke verlichting van de financiële lasten die op onze beroepsvervoerders wegen.

Aan deze problemen wordt voor het ogenblik gewerkt door de Commissie voor het Wegverkeer, enerzijds, en door een contactcomité Verkeerswezen-Financiën, anderzijds.

2. Indien het voor de Belgen toegelaten is zonder internationale vergunning vervoer te doen in Benelux, ondervinden onze nationale vervoerders nochtans veel moeilijkheden onder meer op het stuk der in Nederland toegelaten gewichten (8 ton per as in plaats van 13 bij ons.)

De geleidelijke liberalisatie die uitsluitend ten gunste van de Nederlanders speelt, stelt veel problemen. Van 1 januari 1962 af zal onder meer het vervoer van minder dan 5 ton vrijgegeven worden. Ook het vervoer van goederen in een kring van 25 Km. zal tijdens volgend jaar moeten vrijgegeven worden.

Herinneren we er terloops aan dat voor de volgende etappes de timing reeds vastgesteld is :

- op 1 april 1962, oppuntstelling van de tarieven;
- op 1 juli 1962, liberalisatie van 5, 10, 15 en 20 ton;

op 1 januari 1963, harmonisatie van de wetgevingen over het statuut van de internationale vervoerders;

op 1 juli 1963, liberalisatie van al de transporten bij vertrek uit een van de Benelux-landen naar derde landen;

op 1 januari 1964, volledige harmonisatie van de vervoerregimes;

op 1 januari 1965, volledige afwerking van de liberalisatie van het vervoer, zo van reizigers als van goederen.

Onnodig te zeggen dat onze vervoerders zich ten zeerste bezorgd maken over deze stand van zaken.

De Nationale Belgische Federatie der Baanvervoerders heeft aan de Minister een zeer gedocumenteerd rapport laten geworden over het Benelux-verdrag met betrekking tot het baanvervoer van goederen.

3. Ten opzichte van Frankrijk bekleden onze nationale vervoerders een situatie die over het algemeen tot voldoening stemt. Het enige probleem dat zich thans op een scherpe wijze stelt is dat van het *transit-vervoer*.

III. TRANSPORTS PAR ROUTE.

1. La nouvelle loi relative au transport rémunéré de choses a mis fin à un grand nombre de difficultés d'interprétation et en même temps à toute apparence de favoritisme.

Sur le plan national se pose pour l'instant le problème d'un document de transport plus simple et plus adéquat.

D'autre part, nous sommes attentifs à la fixation de judicieux critères d'appréciation de la capacité professionnelle requise ainsi qu'à un allègement éventuel des charges financières qui pèsent sur nos transporteurs professionnels.

La Commission consultative des Transports routiers, d'une part, et un comité de contact Communications-Finances, d'autre part, s'occupent actuellement de trouver une solution à ces problèmes.

2. Si les Belges sont autorisés à effectuer des transports sans licence internationale à l'intérieur du Benelux, nos transporteurs se heurtent cependant à de nombreuses difficultés, notamment en ce qui concerne le poids admis aux Pays-Bas (8 tonnes par axe, contre 13 chez nous).

La libéralisation progressive, qui joue exclusivement en faveur des Néerlandais, pose de nombreux problèmes. Ainsi, par exemple, les transports de moins de 5 tonnes seront libérés à partir du 1^{er} janvier 1962. Quant au transport des marchandises dans un rayon de 25 km, il devra également être libéré au cours de l'année prochaine.

Rappelons en passant que le calendrier des étapes ultérieures est déjà fixé comme suit :

- le 1^{er} avril 1962, mise au point des tarifs;
- le 1^{er} juillet 1962, libéralisation des transports de 5, 10, 15 et 20 tonnes;
- le 1^{er} janvier 1963, harmonisation des législations sur le statut des transporteurs internationaux;

le 1^{er} juillet 1963, libéralisation de tous les transports en provenance d'un pays de Benelux et à destination de pays tiers;

le 1^{er} janvier 1964, harmonisation complète des régimes des transports;

le 1^{er} janvier 1965, achèvement total de la libéralisation des transports, aussi bien de personnes que de choses.

Inutile de dire que cet état de choses préoccupe au plus haut point nos transporteurs.

La Fédération nationale belge des Transporteurs routiers a fait parvenir au Ministre un rapport très documenté sur le Traité de Benelux en ce qu'il concerne le transport de choses par route.

3. Dans leurs relations avec la France, nos transporteurs se trouvent dans une situation généralement satisfaisante. Le seul problème qui se pose actuellement avec acuité est celui des *transports en transit*.

De Franse autoriteiten wensen dit vervoer te blokkeren op het huidig peil wat in feite onze mogelijkheden met Italië, Spanje en Portugal volledig bevriest. Het hoeft geen betoog dat ons land zich bezwaarlijk bij dergelijke tendens kan neerleggen.

1. Waar de Nederlanders sedert 1945 over 1.050 machtigingen beschikken staan wij nog steeds met een contingent van 300 + 60 transitmachtigingen voor Duitsland.

Sedert 1 oktober is verder het grensoverschrijdend vervoer tussen België en Duitsland onder het regime « eigen rekening » en mits het betalen van 5 pfenning per ton km. voor de beroepsvervoerders volledig verboden.

Voegen wij daarbij de praktisch algehele invoering der vijf dagenweek in Duitsland dan wordt onmiddellijk begrepen dat dit contingent volledig onvoldoende is.

5. In de *autocarsector* bestaan er in feite geen moeilijkheden op het stuk van het verlenen der machtigingen. Wel wordt er op grote schaal geklaagd over de concurrentie nogmaals in Benelux-verband door de Nederlanders aangedaan die vrij mogen komen laden in België voor reizen naar het buitenland.

In het zomerseizoen laat dit zich zeer zwaar voelen aan de kust waar zelfs Engelse toeristen de Nederlanders bevoordelen.

Verder hebben wij nog het probleem der Duitse autocaristen die ledig toeristen mogen komen opladen in België. Het betreft hier veelal Amerikaanse toeristen die per vliegtuig Zaventem bereiken en door Duitse toerisme-bureaus voor een Europa-toer worden aangeworven.

Vroeg of laat zal ook aan een tarificatie moeten worden gedacht.

6. Inzake de verkeersveiligheid heeft de Minister commentaar verstrekt over de toepassing van de algemene voorrang van rechts. Er is geen belemmering van het verkeer hierbij opgetreden en het aantal ongevallen is niet groter geworden.

Een gezonde coördinatie op het stuk der bevoegdheden bij het plaatsen van verkeerstekens is dringend nodig. De gemeentelijke autonomie terzake moet gezien worden in het kader van de beslissingen der hogere instanties.

IV. TOERISME.

1. Het belang van het toerisme in het kader van de nationale economie groeit bestendig.

Het seizoen 1961 was beter dan 1960. Het aantal overnachtingen van vreemde toeristen dat in 1960 reeds in belangrijke mate was gestegen van 271 % tot 308 % is in 1961 nog toegenomen (het gemiddelde van 1947-1951) als basis = 100 % genomen).

Les autorités françaises désirent bloquer ces transports au niveau actuel, ce qui, en fait, paralyse complètement nos possibilités de relations de trafic avec l'Italie, l'Espagne et le Portugal. Il va sans dire que notre pays pourrait difficilement se résigner à admettre pareille tendance.

4. Alors que les Néerlandais disposent de 1.050 licences depuis 1945, nous en sommes toujours à un contingent de 300, à quoi il faut ajouter 60 autorisations de transit pour l'Allemagne.

De plus, depuis le 1^{er} octobre, les transports franchissant la frontière entre la Belgique et l'Allemagne sous le régime « pour compte propre » et moyennant paiement de 5 pfennigs par tonne-km, sont complètement interdits aux transporteurs professionnels.

Si l'on tient compte en outre du fait que la semaine de cinq jours est pratiquement appliquée d'une façon intégrale en Allemagne, on comprendra immédiatement que ce contingent est tout à fait insuffisant.

5. Dans le *secteur des autocars*, il n'existe, en fait, aucune difficulté en matière de délivrance de licences. Certes, on se plaint beaucoup de la concurrence faite, une fois de plus, dans le cadre de Benelux, par les Néerlandais qui peuvent librement venir embarquer en Belgique des voyageurs pour l'étranger.

Pendant la saison d'été, cette concurrence est durement ressentie dans la région côtière, où les touristes anglais eux-mêmes favorisent les transporteurs néerlandais.

Il y a encore le problème des autocaristes allemands, qui peuvent venir à vide embarquer des touristes en Belgique. Il s'agit souvent de touristes américains, qui, arrivés à Zaventem par avion, sont invités par des offices touristiques allemands à faire un tour d'Europe.

Tôt ou tard, il faudra envisager aussi la mise sur pied d'une tarification.

6. Au sujet de la sécurité de la circulation, le Ministre a commenté l'application de la priorité générale de droite. Cette mesure n'a provoqué ni embouteillages ni accroissement du nombre d'accidents.

Il est urgent de coordonner raisonnablement les attributions en ce qui concerne le placement des signaux routiers. L'autonomie communale doit s'exercer, en l'espèce, dans le cadre des décisions des autorités supérieures.

IV. — TOURISME.

1. L'importance du tourisme ne cesse de croître dans le cadre de l'économie nationale.

La saison 1961 a été meilleure que celle de 1960. Le nombre de nuitées de touristes étrangers, qui s'était déjà considérablement accru en 1960 (de 271 % à 308 %), a encore augmenté en 1961 (la moyenne de 1947-1951 étant prise comme base = 100 %).

2. Het Commissariaat-Generaal voor Toerisme heeft een nieuw statuut ontworpen voor het hotelwezen. De bedoeling is de standing van de hotelhouder te verbeteren en de reglementering uit te breiden tot de pensions. Ook een aangepast statuut voor de reisagentenschappen is ter studie. De kredietverlening voor het hotelwezen wordt bestudeerd in samenwerking met het Departement van de Middenstand. De inschrijvingsmodaliteiten in de hotels zullen herzien worden.

3. Het C.G.T. en de Hoge Raad voor Toerisme en Hotelwezen zullen aangepast worden aan de rol die zij in de twee taalgemeenschappen te vervullen hebben. Zowel in verband met de toeristische uitrusting als met de propaganda voor de toeristische centra zal, in samenwerking met de verenigingen voor Vreemdelingenverkeer, een gecoördineerde actie, tussen de verschillende Departementen die bij de subsidiëring betrokken zijn, worden gevoerd.

Een bijzondere aandacht zal besteed worden aan de Thermalstations waar het aantal kuurbaden en geneeskundige behandelingen in drie jaar tijds met 30 % gestegen zijn.

In dezelfde orde wordt geijverd voor het oprichten van een Europese pool voor de propaganda in Amerika.

1. Het sociaal toerisme heeft een geweldige uitbreiding genomen. Een indrukwekkend net van vakantiehuizen en -centra werd, met aanzienlijke staatssteun, opgericht door de arbeidersorganisaties. De vraag kan thans gesteld of deze steun moet beperkt blijven tot de arbeidersorganisaties. Andere verenigingen als b.v. de Bond voor Grote Gezinnen en Middenstandsorganisaties zouden in verband met het sociaal toerisme eveneens een grote rol kunnen spelen.

Op verzoek van de heer Minister werden door de Universiteiten van Gent en Luik sociologische studiën aangevat om een opinieonderzoek te doen betreffende de manier waarop de Belgen hun vakantie doorbrengen.

B. Bespreking.

I. SPOORWEGEN.

1° Tarieven.

VRAAG N° 1.

Er moet dringend een oplossing gevonden worden voor het vraagstuk van de week- en werkabonnementen. Het reizigersvervoer is slechts in beperkte mate gestegen (0,7 %) terwijl de ontvangsten voor deze sektor in een belangrijke mate zijn gedaald (— 5 %). Het goederenvervoer steeg met 3 % terwijl de inkomsten voor deze sektor met 2 % verminderden. Hoe is dit te verklaren ?

ANTWOORD.

Het is niet mogelijk een simplistische oplossing te vinden voor het vraagstuk van de week- en werkabonnementen o.a. door de last te laten dragen door de ni-

2. Le Commissariat général au Tourisme a élaboré un projet de nouveau statut de l'hôtellerie. Celui-ci vise à améliorer le standing de l'hôtelier et à étendre aux pensions la réglementation en vigueur. Un statut adapté des agences de voyages est également à l'étude. L'octroi de crédits à l'hôtellerie est examiné en collaboration avec le Département des Classes moyennes. Les modalités d'inscription dans les hôtels seront revues.

3. Le C.G.T. et le Conseil supérieur du Tourisme et de l'Hôtellerie seront adaptés au rôle qu'ils ont à jouer au sein des deux communautés linguistiques. Une action coordonnée entre les divers Départements intéressés au subventionnement sera menée, tant pour ce qui est de l'équipement touristique que pour ce qui concerne la propaganda en faveur des centres touristiques, avec le concours des syndicats d'initiative.

Une attention spéciale sera consacrée aux stations thermales, où le nombre de bains de cure et de traitements médicaux a augmenté de 30 % en trois ans.

Dans le même ordre d'idées, on s'efforce de créer un pool européen pour la propaganda en Amérique.

4. Le tourisme social a pris un développement énorme. Un impressionnant réseau de maisons et de centres de vacances a été créé par les organisations de travailleurs, moyennant une aide considérable de l'Etat. On peut maintenant se demander si ce soutien doit être limité aux organisations de travailleurs. D'autres associations, comme, par exemple, la Ligue des Familles nombreuses et les organisations des Classes moyennes, pourraient, elles aussi, jouer un rôle important dans le domaine du tourisme social.

A la demande du Ministre, les Universités de Gand et de Liège ont entrepris des études sociologiques afin de procéder à un sondage d'opinion sur la manière dont les Belges passent leurs vacances.

B. Discussion.

I. CHEMINS DE FER.

1° Tarifs.

QUESTION N° 1.

Il s'impose de trouver d'urgence une solution au problème des abonnements ouvriers et de travail. Alors que le transport des voyageurs accuse un léger progrès (0,7 %), les recettes relatives à ce secteur ont diminué dans des proportions considérables (5 %). Le transport de marchandises a augmenté de 3 %, tandis que les recettes de ce secteur ont diminué de 2 %. Comment expliquer cette anomalie ?

REPONSE.

Il n'est pas possible de trouver une solution simple au problème des abonnements de travail, et de semaine, par exemple, en faisant passer...

verheid. Sommige nijverheden nemen reeds de financiële last van het vervoer van hun arbeidskrachten voor hun rekening, bv. de mijnindustrie of andere die zelf instaan voor het vervoer van hun arbeiders. Nog andere industrieën doen een financiële inspanning om hun arbeiders woongelegenheid te verschaffen in de omgeving van hun werkplaats. Dientengevolge moet de vraag gesteld : moet geheel de industrie zonder onderscheid tussenkomen in de vervoerontkosten der arbeiders of moet deze zaak per industrie gesteld worden ?

Indien een algemene regeling getroffen wordt, zullen sommige industrieën tweemaal betalen; indien een tussenkomst per industrie geregeld wordt ontstaat het gevaar voor afdanking van de arbeiders die op afstand wonen. Vanzelfsprekend zou de toepassing van dergelijke maatregel een belangrijke terugslag kunnen hebben op de regionale economie.

Anderzijds kan gevreesd worden dat de politiek van regionale economische ontwikkeling tot vermindering kan leiden van het vervoer met weekabonnementen per spoor. Nochtans vertoont de globale trafiek van de weekabonnementen voor de eerst elf maanden van 1961 een lichte stijging, in vergelijking met de overeenstemmende periode van 1960 (2 %).

Het is niet mogelijk de terugslag van de regionale economie om te zetten in statistieken van financiële ontvangsten. Wat betreft de verhouding tussen trafiek en ontvangsten heeft de Minister het volgende geantwoord :

Het aantal reizigers aan volle tarief is afgenomen terwijl de verhoging van het reizigersvervoer betrekking heeft op de lage tariefklassen (gewone- school- en weekabonnementen) die aan de N.M.B.S. een geldelijk verlies berokkenen voor hetwelk de compensatietoelage van de Staat met 303 miljoen verminderd werd.

De verhoging van het goederenvervoer heeft in 't algemeen betrekking op zware goederen die tegen minder hoge tarieven vervoerd worden, terwijl het meer renderend goederenvervoer geslonken is. Zulks heeft een vermindering van de unitaire ontvangst voor gevolg en deze strekking duurde gans het jaar 1961 voort.

VRAAG N° 2.

Het is wel algemeen bekend dat het deficit inzake reizigersvervoer bij de N.M.B.S. te wijten is aan de toepassing van menigvuldige gunsttarieven.

Een commissaris heeft de vraag gesteld of het niet aangewezen is de verschillende vergoedingen die toekomen aan de N.M.B.S. uit hoofde van verminderingen op de kosten van de onvoldoende bezoldigde prestaties onder de begroting van de bij de toekenning van deze verminderingen betrokken departementen te verdelen.

trie la charge résultant de ce trafic. Certaines industries supportent déjà la charge financière qu'entraîne le transport de leur main-d'œuvre; c'est le cas notamment pour l'industrie minière. D'autres industries assurent elles-mêmes le transport de leurs ouvriers. D'autres encore s'imposent un effort financier en vue de loger leurs travailleurs aux environs immédiats de leur lieu de travail. Dans ces conditions, il convient de poser la question de savoir s'il y a lieu de faire intervenir toutes les industries sans distinction dans les frais de transport des ouvriers ou s'il est préférable de régler cette affaire pour chaque industrie séparément.

Si l'on adopte une mesure générale, certaines industries payeront deux fois; si l'intervention est réglée par industrie, on court le risque de voir congédier ceux d'entre les ouvriers qui habitent loin de leur lieu de travail. Il va de soi que l'application de pareille mesure est susceptible d'avoir une incidence importante sur l'économie régionale.

D'autre part, il y a lieu de craindre que la politique en matière de développement économique régional ne se traduise, pour les chemins de fer, par une diminution du trafic des titulaires d'abonnement de semaine. Néanmoins, le mouvement global des titulaires d'abonnement de semaine pour les onze premiers mois de 1961 accuse une légère augmentation par rapport à la période correspondante de l'année 1960 (2 %).

Il n'est pas encore possible de déceler les répercussions de l'économie régionale dans les statistiques des recettes financières.

En ce qui concerne le rapport entre le trafic et les recettes, le Ministre a répondu ce qui suit :

Le nombre de voyageurs avec billets à tarif plein est en régression. L'augmentation constatée en ce qui concerne le mouvement des voyageurs a trait, en réalité, aux classes de tarifs inférieures (abonnements ordinaires, scolaires et de travail), qui occasionnent à la S.N.C.B. une perte financière pour laquelle l'Etat lui accorde une subvention compensatoire, laquelle vient d'être réduite de 303 millions.

L'augmentation constatée dans le trafic de marchandises concerne en général, les marchandises encombrantes qui sont transportées à des tarifs moins élevés, tandis qu'on observe un recul dans les secteurs de caractère plus rentable du trafic. Il en résulte une diminution de la recette unitaire et cette tendance s'est manifestée durant toute l'année 1961.

QUESTION N° 2.

Il est notoire que le deficit de la S.N.C.B. en ce qui concerne le transport des voyageurs est dû à l'application de nombreux tarifs de faveur.

Un commissaire a demandé s'il ne conviendrait pas que les différentes indemnités qui reviennent à la S.N.C.B. en raison des réductions appliquées au coût des prestations insuffisamment rétribuées soient ventilées entre les budgets des Départements intéressés à l'octroi de ces réductions.

ANTWOORD.

Ter uitvoering van de beslissing van de Ministerraad dd. 22 Augustus 1952 en in het kader van de resolutie van de Europese Conferentie der Ministers van Vervoer dd. 16 Mei 1957 wordt de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen door de Staat vergoed voor kosteloze of onvoldoende bezoldigde prestaties en van overheidswege opgelegde lasten. Het ontwerp van begroting van het departement voor het dienstjaar 1962 bevat onder de artikelen 24-5 tot 24-12 — afdeling 1 — een krediet dat aan deze bezorgdheid beantwoordt.

In januari 1959 had de Regering overwogen deze verschillende compensatievergoedingen onder de begrotingen van de verschillende betrokken departementen te verdelen zo dat ieder ervan de van overheidswege opgelegde lasten draagt met inachtneming van zijn respectieve bevoegdheid.

In het kader van de werken van de Interministeriële commissie tot sanering van de financiële toestand van de Nationale Maatschappij werd er echter vastgesteld dat deze kredietverspreiding het Parlement niet meer in staat stelt een overzicht te hebben van het probleem van de tussenkomsten ten voordele van het spoor en meteen het toezicht op en de coördinatie van de maatregelen ter doordrijving van het programma tot financiële sanering van de N.M.B.S. ernstig in het gedrang kan brengen en een normale stijving van de thesaurie van deze Maatschappij ten zeerste kan bemoeilijken.

Ten slotte werd er besloten deze gezamenlijke kredieten te behouden in de begroting van het departement van Verkeerswezen waaraan dan toegevoegd wordt de eigen begroting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen waar trouwens de desbetreffende begrotingsposten weergevonden worden.

VRAAG N° 3.

Welke is de verhouding van de personeelsuitgave tot de tarifaire ontvangsten, wat betreft de spoorwegen in België, Frankrijk, Duitsland, Nederland, Italië en Zwitserland ?

ANTWOORD.

Het was niet mogelijk, bij gemis aan de nodige financiële gegevens, de gevraagde verhouding te berekenen voor de spoorwegen in Duitsland en Italië.

Voor België, Nederland, Frankrijk en Zwitserland was de verhouding personeelsuitgaven (zonder pensioenlast) tot tarifaire ontvangsten als volgt :

	1959	1960
	—	—
België	0,58	0,56
Nederland	0,37	0,37
Frankrijk	0,55	0,55
Zwitserland	0,56	0,51

Omtrent deze verhoudingen kunnen wij volgende commentaar uitbrengen :

REPONSE.

En exécution de la décision du Conseil des Ministres en date du 22 août 1952 et dans le cadre de la résolution de la Conférence européenne des Ministres des transports du 16 mai 1957, la Société Nationale des Chemins de fer belges reçoit une indemnité de l'Etat pour les prestations gratuites ou insuffisamment rétribuées et pour les charges qui lui sont imposées par les autorités. Le projet de budget du Département pour l'exercice 1962 prévoit aux articles 24-5 à 24-12 — section I — un crédit qui répond à cette préoccupation.

En janvier 1959, le Gouvernement avait envisagé de répartir ces différentes indemnités compensatoires entre les budgets des divers Départements intéressés, de façon à leur faire supporter les charges imposées par l'Etat, compte étant tenu de leurs attributions respectives.

Dans le cadre des travaux de la Commission interministérielle pour l'assainissement de la situation financière de la Société Nationale, on a cependant constaté que cette répartition des crédits ne permettrait plus au Parlement d'avoir une vue d'ensemble du problème des interventions en faveur des chemins de fer et que, de ce fait, elle compromettrait sérieusement le contrôle et la coordination des mesures d'exécution du programme d'assainissement financier de la S.N.C.B.; de plus, elle rendrait extrêmement difficile une alimentation normale de la trésorerie de la Société.

Enfin, il a été décidé de continuer à prévoir l'ensemble de ces crédits au budget du Département des Communications, auquel sera annexé le budget de la S.N.C.B., où l'on retrouvera d'ailleurs les postes budgétaires y relatifs.

QUESTION N° 3.

Quel est le rapport entre les dépenses de personnel et les recettes tarifaires pour les chemins de fer belges, français, allemands, néerlandais, italiens et suisses ?

REPONSE.

En l'absence des indications financières nécessaires, il n'a pas été possible de calculer le rapport en question pour les chemins de fer allemands et italiens.

Pour la Belgique, les Pays-Bas, la France et la Suisse, le rapport entre les dépenses de personnel (charge des pensions non comprise) et les recettes tarifaires se présentait comme suit :

	1959	1960
	—	—
Belgique	0,58	0,56
Pays-Bas	0,37	0,37
France	0,55	0,55
Suisse	0,56	0,51

Ces chiffres appellent les commentaires suivants :

Nederland.

In dit land is de tarifaire opbrengst uit het reizigers-verkeer per reiziger-km hoger dan in België omdat slechts 26,2 % van dit verkeer tegen abonnementstarieven uitgevoerd wordt, voor 64,9 % in België.

In Nederland bestaan er overigens geen gunsttarieven voor werklieden zoals in België.

Bovendien zijn in Nederland de personeelsuitgaven van de spoorwegmaatschappij verminderd, door het feit, dat zustermaatschappijen de uitvoeringen van zekere bedrijvigheden (zoals bv. het stukgoedverkeer, de verkoop van reisagentschapbiljetten, enz.) verzeke- ren.

De betaling van deze werkzaamheden vindt haar plaats in de « betalingen aan derden » en niet in de personeelsuitgaven der Nederlandsche Spoorwegen. Bovendien is de stroomtraktie volledig uitgeschakeld, hetgeen de personeelsuitgaven verminderd heeft.

Zwitserland.

In dit land is de eenheidsontvangst uit de abon- nementstarieven en de goederentarieven heel wat hoger dan in België.

De uitschakeling van de stroomtraktie is ten volle verwezenlijkt, hetgeen de personeelsuitgaven merke- lijk heeft verminderd.

Deze factoren zijn aan de basis van het gunstiger cijfer bij de Zwitserse Spoorwegen.

VRAAG N° 4.

De stukgoedtrafiek van de N.M.B.S. is een deficitaire trafiek. Het is normaal dat hoe hoger de tarieven zijn, hoe minder vervoer de spoorwegen zullen te verzeke- ren hebben. Is het daarom niet aangewezen de tarieven te verlagen en contracten af te sluiten met de cliënteel om de invoering van speciale tarieven te vergemakke- lijken ? Zijn de Belgische tarieven lager of hoger dan de buitenlandse ?

ANTWOORD.

De economische wet van « vraag en aanbod » geldt natuurlijk eveneens in de vervoersector zodat men inderdaad mag verwachten dat voor hogere tarieven minder zendingen aangeboden worden.

Het huidig deficitair karakter van de stukgoedtra- fiek van de N.M.B.S. wordt nochtans niet verklaard door een te geringe omvang van het verkeer; het vindt veel- eer zijn oorsprong in de wanverhouding tussen de kostprijzen en ontvangsten voor de aan het spoor toe- vertrouwd zendingen.

In zake stukgoed zijn het vooral de opeenvolgende verhandelingen die de colli moeten ondergaan bij ver- trek, onderweg en bij aankomst, die de kostprijs bezwaren in praktisch evenredige verhouding tot de omvang van het verkeer.

Bedoelde kostprijs ligt bovendien zeer hoog voor bepaalde goederen, die door de concurrentie niet gewenst worden omdat hun gewicht ten opzichte van

Pays-Bas :

La recette tarifaire du trafic voyageurs y est plus élevée par voyageur/kilomètre qu'en Belgique en rai- son du fait que les tarifs d'abonnement ne sont appli- qués qu'à 26,2 % de ce trafic, contre 64,9 % en Belgi- que.

D'ailleurs, aux Pays-Bas, les ouvriers ne bénéficient pas de tarifs de faveur comme en Belgique.

En outre, les dépenses de personnel de la Société des chemins de fer néerlandais ont diminué, du fait que des sociétés affiliées assurent l'exécution de certaines activités (par exemple, le transport de marchandises par charges incomplètes, la vente des billets par les agences de voyage, etc.).

Or, la rétribution de ces activités est portée en dépen- ses au titre de « paiements effectués aux tiers » et non au titre de dépenses de personnel. De plus, la traction à vapeur a été complètement supprimée, ce qui a per- mis une réduction des dépenses de personnel.

Suisse.

Dans ce pays, la recette unitaire des tarifs d'abonne- ments et des tarifs marchandises est beaucoup plus élevée qu'en Belgique.

La traction à vapeur a été complètement abandon- née, ce qui a réduit considérablement les dépenses de personnel.

Ce sont ces facteurs qui expliquent le chiffre plus favorable qu'enregistrait les chemins de fer fédéraux.

QUESTION N° 4.

Le trafic des charges incomplètes constitue pour la S.N.C.B. un trafic déficitaire. Il est normal que, plus les tarifs augmentent, moins important sera le trans- port confié aux chemins de fer. Dès lors, ne serait-il pas indiqué de réduire les tarifs et de conclure des con- trats avec la clientèle afin de faciliter la mise en vigueur de tarifs spéciaux ? Les tarifs belges sont-ils inférieurs ou supérieurs aux tarifs étrangers ?

REPOSE.

La loi économique de l'offre et de la demande régit évidemment le secteur des transports et on peut s'atten- dre en effet à une diminution des expéditions offertes en cas d'augmentation des tarifs.

Cependant, le caractère déficitaire actuel du service des charges incomplètes de la S.N.C.F.B. ne s'explique pas par le volume insuffisant du trafic; il est plutôt dû à la disproportion existant entre les prix de revient et les recettes encaissées pour les expéditions par che- min de fer.

En matière de charges incomplètes, ce sont surtout les manipulations successives que doivent subir les colis au départ, en cours de route et à l'arrivée qui pèsent sur le prix de revient, et ce pratiquement en pro- portion inverse du volume du trafic.

En outre, le prix de revient est très élevé pour cer- taines marchandises que la concurrence ne désire pas transporter, leur poids étant minime par rapport à leur

de benomen ruimte zeer gering is. Dit zijn namelijk de volumineuze goederen, in spoorwegterminologie beter gekend onder de benaming « sperrige goederen », die uiteraard steeds uiterst deficitair zijn uitgevallen.

Bij de laatste tariefaanpassing, die in de eerste plaats beoogde de ontvangsten meer de kostprijzen te doen benaderen, werd derhalve voor de volumineuze goederen een bevrachtingsstelsel ingevoerd rekening houdend met het gewicht per m³ benomen ruimte.

De inspanningen van de N.M.B.S. zijn er nu op gericht de uitgaveposten in gans de mate van het mogelijke te beperken, namelijk door het uitbreiden van rationele vervoermethodes zoals bijvoorbeeld het palletiseren van de zendingen.

Voorname­lijk voor de firma's die zich in dit opzicht enigszins zullen willen aanpassen om ter zake hun medewerking te verlenen, zal het afsluiten van speciale tarieven verder vergemakkelijkt worden.

Wat de vergelijking met de buitenlandse tarieven betreft is het practisch onmogelijk in het algemeen te zeggen of de Belgische tarieven lager of hoger liggen.

De buitenlandse tarieven dekken niet steeds dezelfde prestaties en hebben een zeer verscheiden structuur. Bij gelijke afstanden en voor dezelfde gewichten zijn de Belgische tarieven in sommige gevallen duurder, doch in andere gevallen soms goedkoper dan op de buitenlandse netten.

Terloops kan worden vermeld dat ook de spoorwegen van de nabuurlanden er naar streven een tarificatie gewicht/volume in te voeren voor de omvangrijke stukgoed­zendingen.

2° Algemene exploitatievoorwaarden, tractie, wagenpark, enz.

a) Electrificatie.

Zal de timing voor de *electrificatie* van de lijn Luik-Herbesthal geëerbiedigd worden? Dit was voorzien tegen het einde van 1964.

Indien het juist is dat de Europese Investeringsbank niet over de financiële middelen zou beschikken, dan moet naar een andere oplossing worden gezocht. Deze verwezenlijking is zowel voor Duitsland als voor ons eigen vervoerbeleid van belang. Wij moeten onze verbintenissen tegenover Duitsland nakomen; hetzelfde is waar voor de autostrade Antwerpen-Aken.

ANTWOORD.

Er is inderdaad een financieringsprobleem voor de electrificatie van Luik-Herbesthal. Er zijn zeer veel kunstwerken uit te voeren op deze lijn. Het nodige zal gedaan worden om tijdig een oplossing te vinden.

Wat de autostrade betreft staan wij er beter voor: De nog resterende gedeelten zullen in de loop van 1962 in aanbesteding gegeven worden.

b) Voorkeur voor electrificatie of dieseltractie?

encombrement. C'est le cas notamment des marchandises volumineuses, mieux connues dans la terminologie des chemins de fer sous la dénomination de « marchandises pondéreuses », dont le transport s'est toujours avéré largement déficitaire.

Lors de la dernière adaptation des tarifs qui visait en premier lieu à rapprocher les recettes du prix de revient, on a mis en vigueur pour les marchandises volumineuses un régime de fret tenant compte du poids par m³ occupé.

Les efforts de la S.N.C.B. tendent à réduire dans toute la mesure du possible les postes de dépenses, grâce notamment à l'extension de l'utilisation de méthodes de transport rationnelles, par exemple en palettisant les expéditions.

La conclusion de tarifs spéciaux sera facilitée à l'intention surtout des firmes qui voudront faire un effort dans ce domaine en vue d'accorder leur collaboration à la société.

En ce qui concerne la comparaison avec les tarifs étrangers, il est pratiquement impossible de dire si, dans l'ensemble les tarifs belges leur sont inférieurs ou supérieurs.

Les tarifs étrangers ne couvrent pas toujours les mêmes prestations et leur structure est très variée. A distances égales et pour des poids égaux, les tarifs belges sont dans certains cas plus élevés que ceux des réseaux étrangers, mais, dans d'autres, ils sont moins chers.

Notons en passant que les chemins de fer des pays voisins s'efforcent d'instaurer une tarification poids, volume pour les expéditions d'objets volumineux par charges incomplètes.

2° Conditions générales d'exploitation, traction, parc de voitures, etc.

a) Electrification.

Le timing prévu pour l'*électrification* de la ligne Liège-Herbestal sera-t-il respecté? Cette électrification devrait être achevée pour la fin de 1964. S'il est exact que la Banque européenne d'investissement ne dispose pas des ressources financières nécessaires, nous devons trouver une autre solution. Il s'agit d'une réalisation importante, aussi bien pour l'Allemagne que pour notre propre politique des transports. Nous devons tenir nos engagements vis-à-vis de ce pays; la même situation se présente pour l'autostrade Anvers-Aix-la-Chapelle.

REPONSE.

L'électrification de la ligne Liège-Herbestal pose, en effet, un problème de financement. Cette ligne requiert la construction d'un très grand nombre d'ouvrages d'art. On fera le nécessaire pour trouver une solution en temps utile.

Pour ce qui est de l'autostrade, la situation est meilleure: les tronçons qui restent à exécuter seront mis en adjudication dans le courant de l'année 1962.

b) Faut-il choisir l'électrification ou la traction Diesel?

De meningen terzake blijven in de commissie verdeeld. Sommige leden hebben zich verheugd over de verklaring van de Minister en menen dat de voorkeur in de toekomst moet gegeven worden aan de dieseltractie omdat de uitrusting niet zo kostelijk is en de exploitatie minder trefbaar door weersomstandigheden of onlusten.

Anderen daarentegen hopen op een voortschrijdende verlaging van de electriciteitsarieven waardoor de exploitatiekosten in belangrijke mate kunnen dalen.

Er werd aangedrongen op het regelmatig onderhoud van de palen der elektrische uitrusting langs het spoor.

De Minister heeft hierop onderstaand technisch antwoord verstrekt :

ANTWOORD.

De staat der beschikking van de draagpalen der bovenleiding, wordt regelmatig nagegaan door het onderhoudspersoneel.

Het personeel behandelt de vastgestelde roestvlekken door afborsteling, roestwerende producten en verf.

Er wordt gebruikt gemaakt van de Duitse norm DIN 53210, voor het vaststellen der aantasting van de palen. Deze norm geeft de graad van aantasting van R₀ tot R₅, in functie van de uitgebreidheid der beroeste oppervlakte.

Als de aantastingsgraad R₂ bereikt wordt, wat overeenkomt met een beroesting op 5 % van zijn oppervlakte dient een herschildering in 't vooruitzicht gesteld te worden.

Deze herschildering wordt dan op al de palen van een gedeelte der lijn uitgevoerd.

c) Op een vraag naar de planning inzake de bestelling van de diesellocomotieven die in het hervormingsplan voorzien zijn heeft de Minister geantwoord dat vanaf 1962 ongeveer 360 locomotieven zullen besteld worden. Zo de nodige kredieten verschaft worden, zou dit programma kunnen afgewerkt zijn tegen einde 1965.

Wat de uitschakeling van de stoomtractie betreft kan die voltrokken zijn tegen einde 1967, zo de financieringsmiddelen het toelaten.

d) De vraag werd gesteld wat er gebeurt met de stations, andere spoorweggebouwen en terreinen die vrijkomen ingevolge de modernisatie en rationalisatie van het net, o.m. die welke gelegen zijn op lijnen waar de reizigerstrafiek is afgeschaft en waar de stations ook gesloten werden voor de goederenvervoerstrafiek. Is het niet mogelijk de gebouwen ter beschikking te stellen van de diensten der P.T.T. ?

De Minister heeft hierop geantwoord dat de N.M.B.S. steeds bereid is iedere vraag van de P.T.T. tot overname van de vrijgekomen gebouwen der N.M.B.S. gunstig te onderzoeken.

Intussen worden alle gebouwen of terreinen die door de N.M.B.S. niet meer gebruikt worden ter beschikking gesteld van het Ministerie van Financiën, Beheer der Domeinen. voor verkoop.

A ce sujet, les avis restent divergents au sein de votre Commission. Certains de ses membres se sont félicités de la déclaration du Ministre; ils estiment qu'à l'avenir, la préférence devra être donnée à la traction Diesel parce que l'équipement est moins coûteux et que l'exploitation est moins sensible aux conditions météorologiques ou aux troubles sociaux.

D'autres, au contraire, mettent leurs espoirs dans une réduction progressive des tarifs de l'électricité, qui permettra de diminuer considérablement les frais d'exploitation.

Un commissaire insiste sur la nécessité d'entretenir régulièrement les poteaux électriques au long des voies.

A ces questions, le Ministre a donné la réponse technique que voici :

REPONSE.

L'état de la peinture des poteaux caténaires est régulièrement contrôlé par le personnel d'entretien.

Les taches de rouille constatées sont traitées par brossage, par des produits anti-rouille et par l'application de peinture.

Le degré de corrosion des poteaux est établi d'après la norme allemande DIN 53210. Cette norme donne le degré de corrosion R₀ à R₅, en fonction de l'étendue de la superficie rouillée.

Lorsque le degré R₂ est atteint, ce qui correspond à la présence de rouille sur 5 % de la surface, on considère qu'il y a lieu de repeindre le poteau.

Ce travail est alors effectué sur tous les poteaux du même tronçon de la ligne.

c) A une question concernant le planning des commandes de locomotives Diesel prévues au plan de réforme, le Ministre a répondu qu'il sera passé commande d'environ 360 locomotives à partir de 1962. Si les crédits nécessaires sont disponibles, ce programme pourra être achevé pour la fin de 1965.

Quant à la suppression de la traction à vapeur, elle pourra être réalisée pour la fin de 1967, si les moyens financiers le permettent.

d) Un commissaire a demandé ce qu'il advenait des gares, des autres bâtiments appartenant aux chemins de fer et des terrains devenus disponibles par suite de la modernisation et de la rationalisation du réseau, et notamment de ceux qui sont situés sur les lignes où le trafic des voyageurs a été supprimé et où les gares ont également été fermées au trafic des marchandises : ne serait-il pas possible de mettre les bâtiments à la disposition des services des P.T.T. ?

Le Ministre a répondu que la S.N.C.B. est toujours disposée à examiner avec bienveillance toute demande des P.T.T. tendant à la reprise des bâtiments désaffectés de la S.N.C.B.

Dans l'entre-temps, tous les bâtiments ou terrains dont la S.N.C.B. n'a plus l'emploi sont mis à la disposition du Ministère des Finances, Administration des Domaines. en vue de leur mise en vente. Les questions

Vragen betreffende de stations te Ieper en Denderleeuw werden rechtstreeks aan de commissieleden beantwoord.

e) Een commissaris wenst te weten :

Welke de projecten zijn in verband met de doorverbinding van de spoorlijn Gent-Antwerpen naar de rechteroever van de Schelde :

ANTWOORD VAN DE MINISTER.

Wanneer het tot stand brengen van een tweede Scheldeoeververbinding ter sprake kwam, had mijn voorganger, de heer Segers, de toenmalige Minister van Openbare Werken, de heer Vanaudenhove, op de hoogte gesteld van zijn wens dat de mogelijkheid zou onderzocht worden om naast de wegverbinding ook een spoorverbinding te verwezenlijken, opdat de lijn Gent-Antwerpen-linkeroever rechtstreeks tot Antwerpen-Centraal zou kunnen doorgetrokken worden.

Deze kwestie is besproken geworden door de Commissie die, onder voorzitterschap van de heer Gouverneur van de provincie Antwerpen, belast was met de studie van een tweede verbinding van de Scheldeoevers te Antwerpen.

Deze Commissie heeft zich niet uitgesproken, wat betreft de spoorverbinding. In die omstandigheden werd onmiddellijk opdracht gegeven de zaak nader te doen onderzoeken, bij zover dat de Minister van Openbare Werken thans reeds concrete voorstellen heeft die de verschillende mogelijke hypothesen onder technisch en economisch oogpunt beschouwen.

f) Dezelfde commissaris vraagt of het niet mogelijk is een systeem te bestuderen om de sluitingsduur van de overwegen te beperken. In dat verband doet hij opmerken dat, wanneer een trein in vertraging is, de overweg toch op het normale uur wordt gesloten, zodat de sluitingsduur verlengd wordt met de vertraging die de trein heeft opgelopen.

Anderzijds, wordt in aansluitingsstations en o.a. te Oudenaarde de overweg gesloten tot dat de treinen die in het station in aansluiting staan allen vertrokken zijn. Is het niet mogelijk de overweg te openen, al was het maar voor een paar minuten tussen het vertrek van de verschillende treinen ?

Hij dringt aan opdat, rekening houdend met de vereisten van de veiligheid, men een systeem zou bestuderen om de sluitingsduur van de overwegen in de huidige omstandigheden nog te beperken.

ANTWOORD VAN DE MINISTER :

Het is de voortdurende zorg van de N.M.B.S. de sluitingsduur van de overwegen te beperken, zonder echter aan de veiligheid van de weggebruiker te schaden.

Dat deze dubbele zorg soms tegengestelde oplossingen opdringt lijdt geen twijfel. In dit geval meent de N.M.B.S. dat de maatregelen geleverd door de veiligheid primeren.

relatives aux gares d'Ypres et de Denderleeuw ont fait l'objet d'une réponse directe aux commissaires intéressés.

e) Un commissaire aimerait connaître les projets en ce qui concerne le prolongement de la ligne de chemin de fer Gand-Anvers jusqu'à la rive droite de l'Escaut.

REPOSE DU MINISTRE.

Lorsqu'il a été question d'établir une deuxième liaison entre les deux rives de l'Escaut, mon prédécesseur, M. Segers, avait fait connaître à M. Vanaudenhove, alors Ministre des Travaux publics, son désir de voir étudier la possibilité de réaliser, à côté de la liaison routière, une liaison ferroviaire en vue de pouvoir prolonger directement la ligne Gand-Anvers-rive gauche jusqu'à Anvers-Central.

Cette question a été discutée par la Commission qui, présidée par M. le Gouverneur de la province d'Anvers, était chargée d'étudier l'établissement d'une deuxième liaison entre les deux rives de l'Escaut à Anvers.

Cette Commission ne s'est pas encore prononcée sur la liaison par chemin de fer. Dans ces conditions, elle a été invitée à poursuivre immédiatement l'étude de la question; aussi le Ministre des Travaux Publics est-il, dès à présent, en possession de propositions concrètes qui considèrent au point de vue technique et économique les diverses hypothèses possibles.

f) Le même commissaire demande si l'on ne pourrait étudier un système permettant de limiter la durée de fermeture des passages à niveau. A ce sujet, il fait observer que, lorsqu'un train est en retard, le passage à niveau n'en est pas moins fermé à l'heure normale, ce qui fait que la durée de la fermeture se trouve prolongée de tout le retard accumulé par le train.

D'autre part, dans certaines gares de correspondance, et notamment à Audenaarde, le passage à niveau demeure fermé jusqu'au moment où les trains qui sont en correspondance à la gare sont tous partis. Ne pourrait-on ouvrir le passage à niveau, ne fût-ce que pour quelques minutes, entre les départs des différents trains ?

L'intervenant insiste pour que, tout en observant les mesures de sécurité requises, on étudie l'instauration d'un système permettant de réduire encore davantage la durée de fermeture des passages à niveau dans les conditions actuelles.

REPOSE DU MINISTRE.

La S.N.C.B. a le souci constant de réduire la durée de fermeture des passages à niveau, sans toutefois nuire à la sécurité des usagers de la route.

Il n'est pas douteux que ce double souci mène parfois à des solutions contradictoires. En pareil cas, la S.N.C.B. estime que ce sont les mesures de sécurité qui doivent primer.

Het vervangen van de bewaking door automatische htseninen, op de drukke overwegen en spoorlijnen, lledigd door automatische gedeeltelijke sluitbomen, de oplossing die aan al de gegevens van het gestelde obleem voldoet. Het is dan ook in die richting dat N.M.B.S. in functie van haar budgettaire mogelijkheden het vraagstuk tracht op te lossen.

Wat de sluitingsduur der bewaakte overwegen bij rtraging der treinen betreft, kan de N.M.B.S. echter rzekeken, dat de reglementering van de N.M.B.S. oorzielt, dat na sluiten van de sluitbomen, de weg- achter zich moet vergewissen van de plaats waar e trein zich bevindt. Verneemt hij dat de trein vertr- ing heeft, dan mag hij de sluitbomen terug openen, maar moet ze opnieuw sluiten zodra de overweg vrij emaaft is. In die voorwaarden, wordt de sluitings- uur van de overwegen *niet verlengd* met de belang- ijke vertragingen van de treinen.

g) Een ander commissaris wenst te weten of er een planning bestaat voor het afschaffen van overwegen n hun vervanging door kunstwerken. Het lijkt hem oe dat eerst de wegen van groot verkeer aan de beurt ouden moeten komen.

De Minister heeft geantwoord dat het afschaffen van overwegen mits het bouwen van kunstwerken een programma is dat, gezien de omvang der uitgaven, ver meerdere dienstjaren moet gesteld worden.

In het kader van de budgettaire middelen waarover de N.M.B.S. beschikt, wordt dit programma actief doorgedreven, hierbij voorrang gevend aan de geëlec- trificeerde lijnen en aan de kruisingen van de belang- rijke banen met de andere spoorlijnen.

3° Vervoervoorwaarden in trein en bus.

Verschillende commissieleden hebben hun verwon- dering uitgedrukt over de voorwaarden in dewelke de reizigers soms in overbevolkte wagens — maar vooral bussen — worden vervoerd.

De Minister heeft hierop geantwoord dat het zeer moeilijk is een bevredigende oplossing te vinden voor het reizigersvervoer op de spitsuren. De maximumlast van een trein bestaat uit elf wagens. Op de lijnen Brus- sel-Gent en Brussel-Dendermonde is de bezetting maxi- maal aangezien er een trein loopt om de drie minuten.

Voor het busvervoer moet wel een oplossing gezocht door het inzetten van meerdere wagens op de spitsuren. Wegens de onregelmatige groei van de cliënteel — bv. door weersomstandigheden — is het niet altijd moge- lijk tijdig maatregelen te treffen.

De bijzondere aandacht van de Minister werd gevestigd op de moeilijke verbinding tussen Brussel en 's Gravenbrakel-La Louvière.

De sluiting van kolenmijnen heeft een grotere tewerkstelling uit deze streek naar Brussel overge-

Le remplacement des gardes-barrières par des signaux lumineux automatiques aux passages à niveau très fréquentés et sur les lignes à trafic intense, complé- tés par des barrières partielles automatiques, constitue une solution adéquate de tous les éléments du pro- blème. Aussi la S.N.C.B. s'efforce-t-elle d'appliquer cette solution, dans la mesure de ses possibilités budgé- taires.

Pour ce qui est de la durée de fermeture des passa- ges à niveau gardés en cas de retard des trains, la S.N.C.B. peut affirmer que ses règlements prévoient qu'après la fermeture, le garde-barrière doit s'assurer de l'endroit où se trouve le train. S'il apprend que le train est en retard, il peut rouvrir les barrières, mais il doit les refermer dès que la circulation par le passage à niveau a cessé. De cette manière, la durée de fermeture des passages à niveau n'est *pas prolongée* lorsque les trains ont un retard important.

g) Un autre commissaire désire savoir s'il existe un planning pour la suppression des passages à niveau et leur remplacement par des ouvrages d'art. Il lui appa- rait que ce sont d'abord les routes à grande circulation qui devraient bénéficier de cette mesure.

Le Ministre répond que la suppression des passages à niveau grâce à la construction d'ouvrages d'art consti- tue un programme qui doit être étalé sur plusieurs exercices, en raison de l'ampleur des dépenses.

La réalisation de ce programme est activement pous- sée dans le cadre des ressources budgétaires dont dis- pose la S.N.C.B., la priorité étant accordée aux lignes électrifiées et aux croisements des routes importantes avec les autres lignes de chemin de fer.

3° Conditions de transport par train et par autobus.

Plusieurs commissaires se sont indignés des condi- tions dans lesquelles les voyageurs sont parfois trans- portés dans des voitures — surtout des autobus — bon- dés.

Dans sa réponse le Ministre a souligné combien il est difficile de trouver une solution satisfaisante au pro- blème du transport des voyageurs aux heures de pointe. La charge maxima d'un train est de onze wagons. Sur les lignes Bruxelles-Gand et Bruxelles-Ter- monde, l'occupation est à son point maximum, étant donné qu'il y passe un train toutes les 3 minutes.

Quant aux transports par autobus, il y a lieu de rechercher une solution de ce problème dans la multi- plication des voitures aux heures de pointe. L'augmen- tation irrégulière de clientèle — par exemple en rai- son des circonstances atmosphériques — ne permet pas toujours de prendre les mesures requises en temps utile.

L'attention du Ministre a été spécialement attirée sur les difficultés des communications entre Bruxelles et Braine-le-Comte-La Louvière.

La fermeture de certains charbonnages a provoqué une augmentation du nombre de travailleurs de cette

bracht. De verbinding is zeer slecht en de commissaris heeft de indruk dat met de klachten van de reizigers niet veel rekening wordt gehouden.

ANTWOORD.

De klachten over deze lijn vinden hun oorzaak in de werken die er worden uitgevoerd. Vóór alles moet hier aandacht worden besteed aan de veiligheid. De toestand is thans als volgt :

Voor de twee richtingen samen, wordt de verbinding Centrum-Brussel door 16 rechtstreekse verbindingen verzekerd, waarvan 5 langs La Louvière; en 34 verbindingen met aansluiting te 's Gravenbrakel.

Ten einde deze toestand te verbeteren heeft de Maatschappij besloten de lijn 116 Haine-St-Pierre-Manage te verbinden met lijn 117 Luttre-Manage-'s Gravenbrakel door het aanleggen van de zgn. bocht van Bois d'Haine.

Daar het achteruitrijden van de treinen te Manage aldus wordt vermeden, zal de huidige inrichting van de dienst volledig kunnen worden omgewerkt.

Heel de dienst van en naar Brussel zal op het nieuwe spoor samengebracht worden; zo zal, om het uur, een regelmatige dienst Centrum-Brussel kunnen ingericht worden langs La Louvière-Ecaussinnes (Groeven).

Het is juist dat de zeer belangrijke werken die in uitvoering zijn op de lijn Brussel-Bergen, waarvan de electrificatie thans wordt voortgezet, oorzaak zijn van vertragingen, welke op hun beurt tot gevolg hebben dat de aansluiting naar het Centrum in het station van 's Gravenbrakel niet meer is verzekerd. In de toekomst zal de dienst verder aan een bijzonder toezicht onderworpen blijven om de nadelen van zulke toestand tot een minimum te herleiden.

Speciale richtlijnen werden gegeven om ook bij vertraging — binnen het raam van voorziene tijdsgrenzen — de aansluiting te verzekeren.

Een vraag betreffende de prijs van de reis Brussel-La Louvière werd rechtstreeks aan het commissielid beantwoord.

4° Uitvoering van het hervormingsplan.

a) Welke zijn de lijnen waar men nog voorziet de reizigersdienst af te schaffen? Gebeurt deze afschaffing niet uitsluitend in het Vlaamse land?

ANTWOORD.

1° De vereenvoudiging van de volgende lijnen ligt nog ter studie :

lijn n° 62 Oostende-Torhout
 lijn n° 98 Bergen-Warquignies-St-Ghislain
 lijn n° 107 Lembeek H.-Ecaussinnes-Tubeke-Klabbeek
 lijn n° 108 Binche-Erquelinnes
 lijn n° 109 Bergen-Lobbès-Chimay
 lijn n° 122 Geraardsbergen-Melle (gedeeltelijke afschaffing)
 lijnen n° 126/127 Ciney-Statte-Landen
 lijn n° 150 Tamines-Dinant
 lijn n° 163 Libramont-Gouvvy
 lijnen n° 165/167 Virton-St-Mard-Athus-Aarlen

région qui travaillent à Bruxelles. Les communications sont très mauvaises et l'intervenant à l'impression qu'il n'est guère tenu compte des réclamations des voyageurs.

REPONSE.

Les plaintes des usagers de cette ligne ont leur origine dans les travaux qui y sont exécutés. Il importe avant tout d'assurer la sécurité. La situation actuelle se présente comme suit :

Pour les deux sens réunis, la liaison Centre-Bruxelles est réalisée par 16 relations directes, dont 5 via La Louvière, et 34 relations avec changement à Braine-le-Comte.

En vue d'améliorer cette situation, la Société a décidé de relier la ligne 116 Haine-St-Pierre-Manage à la ligne 117 Luttre-Manage-Braine-le-Comte en établissant la courbe dite de Bois d'Haine.

Le rebroussement des trains à Manage étant ainsi évité, une refonte complète du service actuel pourra être réalisée.

Tout le service de et vers Bruxelles sera concentré sur la nouvelle voie, ce qui permettra d'établir un service cadencé horaire Centre-Bruxelles via La Louvière-Ecaussinnes (Carrières).

Il est exact que des retards se produisent en raison des travaux très importants qui sont en cours sur la ligne Bruxelles-Mons, dont l'électrification se poursuit; il en résulte une rupture de la correspondance vers le Centre en gare de Braine-le-Comte.

Le service continuera à être surveillé tout spécialement en vue de réduire au minimum les inconvénients qu'entraîne cette situation.

Des directives spéciales ont été données afin d'assurer la correspondance, même en cas de retard — dans le cadre des limites d'horaire prévues.

Une question relative au prix du voyage Bruxelles-La Louvière a fait l'objet d'une réponse adressée directement au commissaire qui l'avait posée.

4° Exécution du plan de réforme.

a) Quelles sont les lignes où l'on envisage de supprimer le service voyageurs? Cette suppression ne concerne-t-elle pas exclusivement la région flamande?

REPONSE.

1° La simplification de l'exploitation est encore à l'étude pour les lignes suivantes :

ligne n° 62 Ostende-Torhout
 ligne n° 98 Mons-Warquignies-St-Ghislain
 ligne 107 Lembeek H.-Ecaussinnes-Tubize-Clabecq
 ligne n° 108 Binche-Erquelinnes
 ligne n° 109 Mons-Lobbès-Chimay
 ligne n° 122 Grammont-Melle (suppression partielle)
 lignes n° 126, 127 Ciney-Statte-Landen
 ligne n° 150 Tamines-Dinant
 ligne n° 163 Libramont-Gouvvy

2° De afschaffing van de reizigersdienst op de lijnen met klein verkeer geschiedt zowel in het Waalse als in het Vlaamse landsgedeelte.

b) Welke zijn de stations waar men nog voorziet de goederenverkeer af te schaffen ?

ANTWOORD.

Van jaar tot jaar vermindert de verkeer van de tussenstations.

De Maatschappij kan zich, als vervoerder van zware goederen, niet getroosten bediening te verzekeren van instellingen waarvan de verkeer onbeduidend is en onderzoekt voor het ogenblik de sluiting van de goederenverkeer van al de stations waar het aantal beladen wagens bij aankomst en bij vertrek te zamen niet hoger is dan 3 per week.

Deze sluiting wordt enkel beslist na grondig onderzoek ter plaats door een bevoegde handelsagent en op voorwaarde dat de afstand van het dichtbijgelegen station niet groter is dan 5 km.

c) De maatschappij doet een proef in de Brusselse stations om het reinigen van de rijtuigen toe te vertrouwen aan de particulierheid. Een commissielid heeft moeten vaststellen dat deze proef niet gelukkig schijnt, omdat de staat van de rijtuigen te wensen overlaat.

ANTWOORD.

Ingevolge de vermindering van zijn effectief ondermeer van rijtuigpoetsers is de N.M.B.S. ertoe genoopt geweest beroep te doen op private firma's.

De naburige spoorwegnetten zijn ons reeds lang op deze weg voorafgegaan wat het reinigen der rijtuigen betreft.

Bij het uitvoeren van hun opdracht, hebben de private firma's zich voor een nieuw werk bevonden, verschillend van dit waarmede zij vertrouwd waren, zowel door zijn aard als door de voorwaarden waarin het moet uitgevoerd worden (nieuwe technieken voor het kuisen, opgelegde uren, beperkte duur, werk in de wijksporen).

Deze omstandigheden, gevoegd bij de aanwervingsmoeilijkheden in het begin van de proef, hebben zijn ingangstellen vertraagd en zekere ontredingen in de periodiciteiten veroorzaakt, voornamelijk bij het uitwendig reinigen van de kasten der rijtuigen.

Deze rodageperiode is thans ten einde en de proef geeft nu voldoening.

d) Sedert enkele jaren heeft de N.M.B.S. een kader van biljettencontroleurs in de treinen opgericht. Deze controleurs werken in burgerkleding.

Een commissielid is van oordeel dat de hoofdtreinconducteurs betrouwbaar zijn en dat dit kader van speciale controleurs dient afgeschaft te worden.

ANTWOORD.

De controleurs in burgerkleding maken deel uit van het kader van hoofdtreinconducteurs; dit is dus geen

2° La suppression du service voyageurs sur les lignes à faible trafic se fait aussi bien en région wallonne qu'en région flamande.

b) Quelles sont les gares où l'on envisage de supprimer le trafic des marchandises ?

REPONSE.

Le trafic des gares intermédiaires diminue d'une année à l'autre.

En ce qui concerne le transport des marchandises lourdes, la société ne peut pas se permettre de desservir des établissements dont le trafic est insignifiant et elle envisage actuellement la fermeture de la cour aux marchandises de toutes les gares où l'ensemble des wagons chargés à l'arrivée ou au départ, ne dépasse pas 3 par semaine.

Cette fermeture ne sera décidée qu'après une enquête approfondie effectuée sur place par un agent commercial compétent et à condition que la gare la plus proche ne soit pas distante de plus de 5 km.

c) A titre d'essai, la Société confie à l'industrie privée, le nettoyage des voitures dans les gares de Bruxelles. Un commissaire constate que cet essai ne paraît pas heureux, et que l'état des voitures laisse à désirer.

REPONSE :

En raison de la diminution de ses effectifs, notamment en ce qui concerne les nettoyeurs de voitures, la S.N.C.B. s'est vue obligée de faire appel à des firmes privées.

Les réseaux des pays voisins nous ont précédés depuis longtemps dans cette voie pour ce qui est de ce travail.

Les firmes privées se sont trouvées devant un travail d'un genre nouveau, bien différent de celui avec lequel elles étaient familiarisées, tant par sa nature que par les conditions dans lesquelles il doit être effectué (techniques nouvelles du nettoyage, heures imposées, durée limitée, travail sur les voies de garage).

Ces circonstances, et aussi les difficultés de recrutement durant la période initiale de l'essai, ont retardé sa mise en train et provoqué certains dérangements dans la périodicité des travaux, surtout en ce qui concerne le nettoyage extérieur des carrosseries.

Cette période de rodage a maintenant pris fin et l'essai en question donne désormais satisfaction.

d) Depuis quelques années, la S.N.C.B. a créé un cadre de contrôleurs de billets dans les trains. Ces contrôleurs se présentent en tenue civile.

Un commissaire estime qu'il faut avoir confiance dans le personnel chefs-gardes et qu'il faut supprimer ce cadre de contrôleurs spéciaux.

REPONSE :

Les contrôleurs en tenue civile font partie du cadre des chefs-gardes; ils ne constituent donc pas une exten-

uitbreiding van het aantal van dit personeel, maar hun optreden maakt het mogelijk de onvoldoende controle op bepaalde lijnen te verhelpen.

De N.M.B.S. is van mening dat deze formule voldoening schenkt en dat een groot aantal opdrachten op deze wijze doelmatiger worden vervuld.

e) Een commissaris kan aannemen dat de N.M.B.S. buffetten open houdt in de grote centra, doch vindt dat dit niet meer gepast is in de landelijke stations. Dit schijnt een mededinging te zijn voor de lokale middenstand.

De Minister heeft geantwoord als volgt :

De buffetten geëxploiteerd in de landelijke stations beantwoorden aan een werkelijke noodzaak voor de reizigers die op aansluitingen moeten wachten doordat ze hun een bijkomend confort verlenen.

De reizigers worden in de gelegenheid gesteld om naargelang de behoeften verfrissende of warme dranken, ja zelfs maaltijden te gebruiken.

Op de buitenlandse spoorwegen bestaan trouwens eveneens buffetten in bijna alle stations en de door de exploitanten hiervoor betaalde pachten betekenen een niet te versmaden bron van inkomsten voor de betrokken beheren.

Daar de exploitatie van deze buffetten toevertrouwd wordt aan personen van het vak, die dus ook tot de middenstanders behoren, kan de exploitatie van buffetten bezwaarlijk als concurrentie voor deze laatste beschouwd worden.

Verder dient erop gewezen dat de maatschappij ten doel heeft de spoorwegen volgens industriële methodes te beheren.

f) Dezelfde commissaris meent dat sedert de camionnagedienst van de N.M.B.S. meer en meer toevertrouwd wordt aan de privaatsnijverheid, de klachten in aantal toenemen, zodat men er mag uit besluiten dat de dienst niet meer zo goed wordt verzekerd als vroeger.

De Minister heeft hierop geantwoord dat de N.M.B.S. vaststelt dat de meer uitgebreide tussenkomst van private ondernemingen in de camionnagedienst geen verhoging van het aantal klachten heeft veroorzaakt; ze zijn integendeel thans minder talrijk dan vroeger.

5° Personeelsaangelegenheden.

a) Hoeveel personeelsleden zijn er bij de N.M.B.S. die in een lagere graad worden benuttigd ?

ANTWOORD.

Er zijn 2.241 bedienden die in een lagere graad worden benuttigd. Bij eerste gelegenheid zullen deze personeelsleden terug een funktie worden toegewezen overeenkomstig hun graad.

b) Hoeveel tijdelijk personeel heeft de N.M.B.S. nu in dienst ? Kan dit personeel niet worden geregulariseerd ?

sion aux effectifs de ce personnel, mais permettent de suppléer à une insuffisance du contrôle sur certaines lignes.

La S.N.C.B. estime que cette formule donne satisfaction et bon nombre de missions sont ainsi accomplies avec une plus grande efficacité.

e) Un commissaire déclare qu'il peut fort bien admettre que la S.N.C.B. ouvre des buffets dans les grands centres, mais il estime qu'il n'y a plus lieu de le faire dans les gares des régions rurales. Les classes moyennes locales y voient une forme de concurrence.

Le Ministre a répondu comme suit :

Les buffets exploités dans les gares rurales répondent à une véritable nécessité pour les voyageurs obligés d'attendre les correspondances, étant donné qu'ils leur offrent un supplément de confort.

Les voyageurs ont ainsi la possibilité de consommer des boissons rafraîchissantes ou chaudes, selon leurs besoins, voire de prendre leurs repas.

D'ailleurs, à l'étranger, il existe des buffets dans presque toutes les gares et les locations payées par les exploitants constituent pour les administrations intéressées une source de revenus qui n'est pas à dédaigner.

Comme l'exploitation de ces buffets est confiée à des professionnels, qui, par conséquent, appartiennent eux-mêmes aux classes moyennes, on peut difficilement considérer cette exploitation comme une forme de concurrence préjudiciable à ces dernières.

Il y a encore lieu d'observer que la Société s'est assigné pour objectif d'administrer les chemins de fer selon des méthodes industrielles.

f) Le même commissaire estime que, depuis que le service de camionnage de la S.N.C.B. est de plus en plus confié à l'industrie privée, les réclamations se font plus nombreuses, de sorte que l'on peut en conclure que le service n'est plus aussi bien assuré que précédemment.

Le Ministre répond que la S.N.C.B. constate que l'intervention plus poussée d'entreprises privées dans le service de camionnage n'a provoqué aucune augmentation du nombre de réclamations; au contraire, celles-ci sont actuellement moins nombreuses que naguère.

5° Questions relatives au personnel.

a) Quel est le nombre d'agents de la S.N.C.B. occupés actuellement dans un grade inférieur ?

REPONSE.

La S.N.C.B. compte actuellement 2.241 agents qui sont occupés dans un grade inférieur. A la première occasion, ces agents seront affectés à une fonction correspondant à leur grade.

b) Quel est l'effectif des agents temporaires actuellement au service de la S.N.C.B. ? Ne serait-il pas possible de les régulariser ?

ANTWOORD.

De N.M.B.S. telt momenteel 2.973 niet statutaire bedienden onder haar personeel, namelijk :

- 667 tijdelijke berichtenbestellers;
- 29 tijdelijke plaatsvervangende ponsers;
- 98 tijdelijke beampten of technici;
- 9 tijdelijke toezichtsbetdienenden;
- 2.170 dagloners.

Het arbeidscontract van de berichtenbestellers vervalt automatisch op hun 21^e verjaardag zo zij onder tusschen aan de hand van hun voorkeurrecht geen statutaire benoeming hebben kunnen verwerven.

De plaatsvervangende ponsers beschikken over een speciaal statuut dat de statutaire benoeming garandeert na drie jaar goede diensten.

De overige tijdelijke werkkrachten vervullen ofwel de voorgeschreven leeftijdsgrens- en gezondheidsvoorwaarden niet om onder het statutair personeel opgenomen te worden of werden tijdelijk in dienst genomen bij gebrek aan regelmatige kandidaten, in afwachting dat zij door deelneming aan een reglementaire wervingsproef hun toestand zouden kunnen stabiliseren.

De dagloners daarentegen werden aangeworven om werken of uitbreidingen van tijdelijke aard te verzeker en of posten te bekleden waaraan slechts onvolledige prestaties verbonden zijn of die niet rechtstreeks de exploitatie van het spoorwegnet aanbelangen en bijgevolg geen bestendig karakter dragen.

In die omstandigheden is het de N.M.B.S. onmogelijk de benoeming in vast verband van haar niet statutair personeel in overweging te nemen.

c) Een commissaris is de mening toegedaan dat de stof van de selectieproeven bij de N.M.B.S. te veel overhel naar de klassieke vakken. Gezien de leeftijd van de ambtenaren die aan deze proeven deelnemen, meent hij dat het noodzakelijk is deze kwestie te herzien.

ANTWOORD.

De reglementering in verband met bedoelde selectieproeven werd vastgesteld in overleg met de Nationale Paritaire Commissie waarin afgevaardigden van het personeel zetelen.

Deze selectieproeven omvatten de volgende vakken :

a) *Selectieproeven voor de toegang tot de graad van onderbureauchef en gelijkgestelde graden :*

- 1^o Verhandeling;
- 2^o Statuut van het personeel;
- 3^o Economische aardrijkskunde;
- 4^o Sociale wetgeving.

b) *Selectieproeven voor de toegang tot de graad van bureauchef en gelijkgestelde graden :*

- 1^o Verhandeling;
- 2^o Wet en besluit tot oprichting van de maatschappij;

REPONSE.

A l'heure actuelle, la S.N.C.B. compte 2.973 agents non-statutaires, soit :

- 667 porteurs d'avis temporaires;
- 29 poinçonneurs suppléants temporaires;
- 98 agents ou techniciens temporaires;
- 9 agents de surveillance temporaires;
- 2.170 journaliers.

Il est automatiquement mis fin au contrat de travail des porteurs d'avis à la date de leur 21^e anniversaire, au cas où entretemps ils n'ont pu acquérir une nomination statutaire en vertu de leur droit de priorité.

Les poinçonneurs suppléants bénéficient d'un statut spécial qui leur garantit la nomination statutaire après 3 ans de bons services.

Pour ce qui est des autres agents temporaires, ou bien ils ne remplissent pas les conditions d'âge et de santé requises pour être admis au cadre du personnel statutaire, ou bien ils ont été recrutés à titre temporaire à défaut de candidats réguliers, en attendant qu'ils puissent stabiliser leur situation en participant à une épreuve de recrutement réglementaire.

Les journaliers, par contre, sont recrutés pour assurer les travaux ou des extensions temporaires ou pour occuper des emplois à prestations incomplètes ou n'intéressant pas directement l'exploitation du réseau ferroviaire et ne présentant, par conséquent, aucun caractère permanent.

Dans ces conditions, la S.N.C.B. ne peut envisager la nomination à titre définitif de son personnel non-statutaire.

c) Un commissaire estime que la matière des épreuves de sélection organisées par la S.N.C.B. donne une importance excessive aux branches classiques. Vu l'âge des agents participant à ces épreuves, ce commissaire estime qu'il y a lieu de revoir cette question.

REPONSE.

La réglementation relative aux épreuves de sélection a été arrêtée en accord avec la Commission nationale paritaire, dans laquelle siègent des délégués du personnel.

Les épreuves de sélection portent sur les branches suivantes :

a) *Epreuves de sélection en vue de l'accès au grade de sous-chef de bureau et aux grades assimilés.*

- 1. Dissertation;
- 2. Statut du personnel;
- 3. Géographie économique;
- 4. Législation sociale.

b) *Epreuves de sélection en vue de l'accès au grade de chef de bureau et aux grades assimilés.*

- 1. Dissertation;
- 2. Loi et arrêté créant la Société;

3° Staathuishoudkunde;

4° Grondwettelijk en administratief recht.

De voor elke van deze proeven voorziene stof reikt niet boven het peil van de examens die, bij de Staat, de toegang regelen tot de betrekkingen van onderbureauchef en van bureauchef.

De maatschappij is dan ook van oordeel dat een wijziging ter zake zich niet opdringt.

d) Een commissaris wenst te weten welk het resultaat is van de toepassing van de getrouwheidstoelagen die aan het spoorwegpersoneel werd toegekend om het aan te zetten langer in dienst te blijven.

ANTWOORD.

Geschat naar rato van het globaal aantal jaarlijkse vertrekken, is het percentage der vervroegde oppensioenstellingen op aanvraag, gedaald met 3,7 t.h. van 1959 tot 1960.

Nochtans zou een langere ondervinding nodig zijn ten einde een verantwoorde mening nopens de gevolgen van kwestieuze maatregel te kunnen geven.

e) Een commissielid klaagt erover dat het toevertrouwen van spoorwegwerken aan particuliere ondernemingen tot gevolg heeft dat het personeel van de N.M.B.S. werkelijk wordt uitgebuit.

Aldus zijn er in de Oostkantons nog slechts een dertigtal baanwerkers overgebleven. Onlangs werden deze werklieden overgeplaatst naar Luik en naar Verviers om aldaar werken aan het spoor uit te voeren, nadien moesten zij zich verplaatsen naar Flémalle, op 100 km van hun woonplaats.

Deze toestand kan niet geduld worden.

ANTWOORD.

Deze personeelsleden kwamen vrij ingevolge de vereenvoudiging doorgevoerd op lijnen in de Oostkantons, waar voor het onderhoud van de sporen 9 personeelsleden in dienst werden gehouden. Er wordt niet voorzien dat aldaar vernieuwingswerken aan de sporen in aanneming zullen worden uitgevoerd.

Naar gelang van de behoeften, worden de beschikbare personeelsleden zo dicht mogelijk bij hun woonplaats tewerkgesteld, waarbij er echter voor gezorgd wordt dat hun geen te lange verplaatsingen worden opgelegd.

Zij worden per autobus van hun woonplaats naar hun werk gebracht.

f) Een commissielid is van oordeel dat de raad van beheer de loyale toepassing van de wet van 30 april 1958 op het weduwenpensioen heeft omzeild, door een geldelijke tegemoetkoming uit te keren in plaats van een echt pensioen. Werd deze beslissing genomen met het doel deze weduwen geen kosteloze spoorwegkaartjes te moeten afleveren en hun het voordeel van de tegemoetkomingen vanwege de Kas van de sociale werken te ontnemen?

3. Economie politique;

4. Droit constitutionnel et administratif.

La matière prévue pour chacune de ces épreuves ne dépasse pas le niveau des examens réglant l'accès aux emplois de sous-chef de bureau et de chef de bureau dans les administrations de l'Etat.

Dès lors, la Société estime, qu'aucune modification ne s'impose en la matière.

d) Un commissaire désire connaître le résultat de l'application de la prime de fidélité allouée aux agents des chemins de fer dans le but de les inciter à rester plus longtemps au service de la Société?

REPONSE.

Évalué sur la base du nombre total des départs annuels, le pourcentage des admissions à la pension prématurée sur demande a diminué de 3,7 % de 1959 à 1960.

Il faudrait cependant disposer d'une plus longue expérience pour pouvoir émettre une opinion justifiée au sujet du résultat de la mesure précitée.

e) Un commissaire se plaint du fait que la remise de travaux ferroviaires à des entreprises privées conduit à une véritable exploitation du personnel de la S.N.C.B.

C'est ainsi qu'il ne reste plus qu'une trentaine de piocheurs dans les cantons de l'Est. Dernièrement, ce personnel a été déplacé à Liège et à Verviers pour exécuter des travaux de voies, puis il a dû se déplacer jusqu'à Flémalle, soit à 100 km de son domicile.

Cette situation est intolérable.

REPONSE.

La Ministre a répondu que ces agents ont été rendus disponibles suite à la simplification des lignes des cantons de l'Est, où un effectif de 9 agents a été maintenu pour l'entretien des voies. Des travaux de renouvellement de voies, par entreprise, n'y sont pas prévus.

Les agents disponibles sont utilisés suivant les besoins, le plus près possible de leur domicile, avec cependant le souci de ne pas leur imposer des absences trop longues.

Ils sont transportés en autobus de leur résidence au lieu de leur travail.

f) Un commissaire estime que le Conseil d'Administration a contourné l'application sincère de la loi du 30 avril 1958 sur la pension de veuve en octroyant une aide pécuniaire au lieu d'une pension réelle. Est-ce que cette décision a été prise dans le but d'éviter que soient accordés à ces veuves les billets de voyages gratuits et le bénéfice de l'intervention de la Caisse des Œuvres Sociales?

ANTWOORD.

Het toekennen van een geldelijke tegemoetkoming aan de weduwen die in het huwelijk zijn getreden met een gepensioneerd personeelslid, doet geen afbreuk aan het recht van de weduwen op het pensioen dat zij zouden genieten of waarop zij op om het even welke grond aanspraak zouden kunnen maken.

Met de gewraakte maatregel heeft de N.M.B.S. het volgende drievoudig doel beoogd :

— aan de betrokken weduwen dezelfde voordelen toe te kennen als die, welke de wet van 30 april 1958 verleent;

— een stijging van de lasten van het Pensioenfonds te voorkomen;

— de gevallen van cumulatie, die aan critiek blootstaan, uit te schakelen.

g) Een commissielid heeft de aandacht van de Minister gevestigd op de vraagstukken in de Oostkantons. Er bestaan daar haast geen spoorlijnen meer en de vervangingsdiensten worden verzekerd door de buurtspoorwegen, met toepassing van het buurtspoorwegtarief. Dit heeft tot gevolg dat het spoorwegpersoneel de kosteloze spoorkaartjes niet meer kan gebruiken.

ANTWOORD.

Telkens als de Maatschappij zich genoodzaakt ziet de reizigersdienst op een spoorlijn af te schaffen, vervangt zij die door een autobusdienst die in huurdienst rijdt. De tarieven van de Maatschappij worden verder toegepast op deze vervangingsautobuslijnen en het spoorwegpersoneel kan hierop de kosteloze spoorkaartjes gebruiken.

Alleen in zeer buitengewone gevallen (er zijn er 5 voor het ganse land) werd een spoorlijn van de Maatschappij vervangen door een autobusdienst van de N.M.V.B. Laatstgenoemde maatschappij past dan haar eigen tariefregeling toe en aanvaardt de kosteloze spoorkaartjes van de Maatschappij niet.

Dit was onder meer het geval voor de oude lijn 49 (Herbestal-Eupen-Raeren), omdat hiervoor geen andere oplossing mogelijk was. Er bestond inderdaad reeds een autobuslijn van de N.M.V.B. op de enige reisweg welke de vervangingsautobus had moeten volgen.

Al de overige spoorlijnen, die in de Oostkantons werden afgeschaft, zijn vervangen door autobuslijnen die in huurdienst geëxploiteerd worden en waarop het spoorwegpersoneel ook de kosteloze spoorkaartjes kan gebruiken.

Er moet trouwens gewezen worden op het zeer klein aantal spoorwegaarbeiders die in de streek wonen, welke door de oude lijn 49 was bediend.

h) Het vraagstuk van de administratieve epuratie in de Oostkantons is een menselijk vraagstuk dat vanuit een heel ander standpunt moet worden bekeken dan het vraagstuk in het binnenland. De Oostkantons werden inderdaad niet bezet, maar aangehecht. Derhalve kan betreurd worden dat het aanvullend pensioen dat toegekend wordt aan de op 65-jarige leeftijd uit hun ambt ontsette personeelsleden, slechts van toepassing

REPOSE.

L'octroi d'une aide pécuniaire aux veuves ayant contracté mariage avec un agent pensionné laisse intacts les droits de celles-ci aux pensions dont elles bénéficieraient ou auxquelles elles pourraient prétendre à un titre quelconque.

En adoptant la mesure incriminée, la S.N.C.B. a poursuivi le triple but suivant :

— accorder aux veuves intéressées des avantages similaires à ceux prévus par la loi du 30 avril 1958;

— éviter d'accroître les charges du Fonds des pensions;

— éliminer les cas de cumul donnant lieu à critique.

g) Un commissaire a attiré l'attention du Ministre sur les problèmes qui se posent dans les Cantons de l'Est. Il n'existe pour ainsi dire plus de lignes ferrées et les services de substitution sont exploités par les vicinaux, aux conditions tarifaires vicinales. Il en résulte que les cheminots n'ont plus la possibilité d'utiliser leurs billets de voyages gratuits.

REPOSE.

Chaque fois que la Société se voit dans l'obligation de supprimer le service voyageurs sur une ligne ferrée, elle le remplace par un service d'autobus exploité sous le régime de louage. Le régime tarifaire de la Société reste en vigueur sur ces lignes d'autobus de substitution et les cheminots peuvent y utiliser leurs billets de voyages gratuits.

Ce n'est que dans des cas tout à fait exceptionnels (cinq cas pour l'ensemble du pays) qu'une ligne ferrée de la Société a été remplacée par un service d'autobus exploité par la S.N.C.V. Cette dernière y applique ses règles tarifaires et n'admet pas les billets de voyages gratuits de la Société.

Tel fut le cas notamment pour l'ancienne ligne 49 (Herbestal-Eupen-Raeren), parce qu'il était impossible de procéder autrement. En effet, une ligne d'autobus de la S.N.C.V. existait déjà sur le seul itinéraire qu'aurait pu emprunter l'autobus de substitution.

Toutes les autres lignes ferrées supprimées dans les cantons de l'Est ont été remplacées par des lignes d'autobus exploitées sous le régime de louage, où les cheminots peuvent donc utiliser leurs billets gratuits.

A noter d'ailleurs que le nombre de cheminots habitant la région desservie par l'ancienne ligne 49 est extrêmement faible.

h) Le problème de l'épuration administrative dans les Cantons de l'Etat est un problème humain qui doit être examiné d'une façon toute autre qu'à l'intérieur du pays. Les Cantons de l'Est ont, en effet, été annexés et non pas occupés. Dans ces conditions, on peut regretter que le complément de pension prévu pour les *agents révoqués* à l'âge de 65 ans, ne soit accordé qu'aux agents qui n'ont pas encouru une condamnation judi-

is voor degenen die niet het voorwerp van een gerechtelijke veroordeling zijn geweest. Het wegvallen van de tegemoetkoming, die door de Deutsche Bundesbahn tot die leeftijd wordt uitgekeerd, maakt dit vraagstuk des te pijnlijker.

Wat de *weder in dienst genomen* personeelsleden betreft, moet een onderscheid worden gemaakt tussen de personeelsleden wier dienstjaren werden onderbroken, en die voor wie zulks niet het geval was.

Een commissielid vraagt of het niet mogelijk is voor alle personeelsleden de periode van onderbreking in aanmerking te nemen voor de toekenning van een symbolische bezoldiging van 1 frank? Deze beslissing zou des te logischer schijnen daar de spoorwegarbeiders geen bezoldigde betrekking in de particuliere nijverheid hebben uitgeoefend gedurende de periode dat zij uit de dienst werden verwijderd. Doorgaans hebben zij zich beperkt tot het bewerken van hun veld en het verzorgen van hun vee.

Alleszins dient op de aangegeven manier het verlies van de dienstjaren bezoldigd te worden, dat voortvloeit uit het feit dat op de beslissing tot wederindienstneming, welke door de Herzieningscommissie was uitgesproken, niet onmiddellijk werkelijke wederindienstneming is gevolgd.

ANTWOORD.

De criteria welke tot grondslag hebben gediend voor de administratieve epuratie bij de N.M.B.S. verschillen in de Oostkantons van de criteria, die voor het binnenland golden.

Bij de bestraffing werd dus rekening gehouden met de bijzondere toestand van de personeelsleden uit deze kantons.

De straffen hadden nochtans dezelfde uitwerking voor alle personeelsleden.

Bij genademaatregel kent de Maatschappij aan de uit hun ambt onzette personeelsleden op 65-jarige leeftijd een geldelijke tegemoetkoming toe, die gelijk is aan het verschil tussen het bedrag van het statutair pensioen dat zij zouden genieten hebben indien zij niet waren gestraft, en het bedrag van hun inkomsten gevormd door het ouderdomspensioen, het aanvullend pensioen en de rente.

Deze tegemoetkoming wordt nochtans niet uitgekeerd aan de personeelsleden die van ambtswege uit hun ambt ontzet zijn ingevolge een veroordeling tot meer dan zes maanden gevangenisstraf wegens handelingen die de eer aantasten.

Laatstgenoemde gewezen personeelsleden genieten evenwel het voordeel van het wettelijk pensioen.

De personeelsleden die ingevolge een beslissing van de Herzieningscommissie weder in dienst zijn genomen, hebben alleen een dienstonderbreking.

Om hen op gelijke wijze te behandelen is een gemeenschappelijke datum vastgesteld om het ogenblik van hun fictieve wederindienstneming te bepalen.

Deze datum is vastgesteld op 1 juli 1955, datum waarop voor het eerste geval een beslissing tot herziening is genomen.

Alle weder in dienst genomen personeelsleden genieten derhalve dezelfde behandeling.

ciaire. La suppression de l'aide accordée jusqu'à cet âge par la Deutsche Bundesbahn rend ce problème d'autant plus pénible.

En ce qui concerne les *agents réintégrés* en service, il faut distinguer ceux comptant une interruption de service et ceux sans interruption des années de service.

Un commissaire demande s'il n'y a pas moyen de considérer pour tous la période de suspension comme donnant lieu à l'octroi d'une rémunération symbolique de 1 franc? Cette décision semblerait d'autant plus logique que pendant la période qu'ils ont été écartés, les cheminots n'ont pour ainsi dire pas occupé d'emploi rémunéré dans l'industrie privée. En général, ils se sont contentés de cultiver leur terre et de soigner leur bétail.

De toute façon, il y aurait lieu de rémunérer de la façon indiquée la perte des années de service résultant du fait que la décision de réintégration prononcée par la Commission de Revision n'a pas été immédiatement suivie par la réintégration réelle.

REPONSE.

Les critères qui ont servi de base à l'épuration administrative à la S.N.C.B. dans les Cantons de l'Est ont été différents de ceux qui ont été retenus pour l'intérieur du pays.

Il a donc été tenu compte dans la répression de la situation spéciale dans laquelle se trouvaient les agents de ces Cantons.

Les effets des sanctions ont cependant été les mêmes pour tous les agents.

Par mesure de bienveillance, la Société alloue à l'âge de 65 ans aux agents révoqués une aide pécuniaire égale à la différence entre le montant de la pension statutaire qui leur aurait été accordée s'ils n'avaient pas été punis et le montant de leurs ressources constituées par la pension de vieillesse, les compléments de pension et de rente.

Cette aide n'est cependant pas allouée aux agents révoqués d'office à la suite d'une condamnation de plus de 6 mois de prison pour des faits entachant l'honneur.

Ces derniers ex-agents bénéficient toutefois de la pension légale.

Quant aux agents réintégrés en service à la suite d'une décision de revision, ils comptent tous une interruption de service.

Pour les mettre sur un pied d'égalité, une date commune a été arrêtée pour déterminer le moment de leur réintégration fictive.

Cette date a été fixée au 1 juillet 1955, date à laquelle une revision est intervenue pour le premier cas.

Tous les agents réintégrés ont donc été traités de la même manière.

Het is niet mogelijk hun periodes van afwezigheid in aanmerking te nemen door een symbolische bezoldiging van 1 frank toe te kennen, daar deze maatregel de gevolgen zou teniet doen van de tuchtschorsing, welke op hen is toegepast.

6° Verhoudingen met de cliënteel.

a) Een commissaris vestigt de aandacht van de Minister op het feit dat men in het buitenland de goederen kan dedouaneren in kleine stations. In ons land, moet men zich daarvoor tot een groot station wenden. Waarom niet een zelfde systeem als in het buitenland toegepast ?

De dedouanering geschiedt door middel van douaneagentschappen die de winst voor hen behouden. Kan de N.M.B.S. deze dedouanering niet zelf verzekeren ?

ANTWOORD.

In de aangrenzende landen (Nederland, West-Duitsland, 't Groothertogdom Luxemburg en Frankrijk) kan zoals in België de binnenlandse dedouanering van belastbare goederen geschieden in de publieke entrepôts die met het spoorwegnet verbonden zijn in de belangrijkste stations. In België bestaan dergelijke entrepôts te Aalst, Aarlen, Antwerpen, Ath, Bergen, Brugge, Brussel, Charleroi, Dendermonde, Doornik, Gent, Grimde, Kortrijk, Leuven, Luik, Mechelen, Moeskroen, Namen, Nieuwpoort, Oostende, St-Niklaas en Verviers. Onderhandelingen worden gevoerd met het Bestuur der Douanen en de betrokken gemeentebesturen om een publiek entrepôt op te richten te Hasselt en te Turnhout.

Wat West-Duitsland betreft, bestaat evenwel de mogelijkheid de dedouanering te bekomen in eender welk station op voorwaarde dat de vraag hiertoe uitdrukkelijk wordt gedaan door de afzender in de vrachtbrief. De kosten welke uit de bijzondere prestaties van de douanediens (verplaatsingen, enz.) voortspruiten, vallen ten laste van de geadresseerde.

Luidens artikel 15, par. 1 van de C.I.M. (Internationale Overeenkomst betreffende het Goederenvervoer per Spoorweg) moeten, zolang de goederen *onderweg* zijn, de douaneformaliteiten door de spoorweg vervuld worden, zowel voor de goederen die in het grenskantoor van invoer vrijgemaakt worden als deze die in een binnenlandse entrepôt dienen gededouaneerd.

Overeenkomstig hetzelfde artikel, par. 2, heeft de geadresseerde of zijn gevolgmachtigde (privaat douaneagentschap) evenwel het recht de douaneformaliteiten op het station van bestemming, voorzien van een douanekantoor te vervullen, indien de vrachtbrief de douanebehandeling op het station van aankomst voorschrijft of indien, bij het ontbreken van dit voorschrift, het goed onder douaneregime aankomt, onder voorbehoud nochtans dat de zending « kantoorliggend » moet afgeleverd worden en de vrachtbrief, als frankeringsvoorschrift niet de melding « franco douane » of « franco alle kosten » draagt.

In dit laatste geval, gelast de spoorweg zich evenwel ook met het vervullen der douaneformaliteiten indien de geadresseerde er om verzoekt.

Il n'est pas possible de valider leurs périodes d'absence par l'octroi d'une rémunération symbolique d'un franc, car cette mesure annihilerait les effets de la suspension disciplinaire dont ils ont été frappés.

6° Relations avec la clientèle.

a) Un commissaire attire l'attention du Ministre sur le fait qu'à l'étranger les marchandises, peuvent être dédouanées dans les petites gares. Chez nous, au contraire, il faut, à cet effet, s'adresser à une gare importante. Pourquoi n'applique-t-on pas le même système que celui qui est en vigueur à l'étranger ?

Le dédouanement se fait par l'intermédiaire d'agences en douane qui en recueillent le bénéfice. La S.N.C.F.B. ne pourrait-elle assurer elle-même ce dédouanement ?

REPONSE.

Dans les pays limitrophes (Pays-Bas, Allemagne occidentale, Grand-Duché de Luxembourg et France), le dédouanement intérieur de marchandises taxables peut, tout comme en Belgique, être opéré dans les entrepôts publics qui, dans les stations les plus importantes, sont reliés au réseau ferroviaire. Des entrepôts de ce genre existent en Belgique à Alost, Arlon, Anvers, Ath, Mons, Bruges, Bruxelles, Charleroi, Termonde, Tournai, Gand, Grimde, Courtrai, Louvain, Liège, Malines, Mouscron, Namur, Nieuport, Ostende, St. Nicolas et Verviers. Des négociations sont en cours avec la direction des douanes et les administrations communales intéressées en vue de la création d'un entrepôt public à Hasselt et à Turnhout.

Toutefois, en Allemagne Occidentale on peut faire procéder au dédouanement dans n'importe quelle station à condition que la demande en soit faite expressément par l'expéditeur dans la lettre de voiture. Les frais résultant des prestations particulières faites par le service des douanes (déplacements, etc.) sont à charge du destinataire.

En vertu de l'article 15, § 1^{er}, de la C.I.M. (Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer), les formalités exigées par les douanes doivent, *en cours de route*, être remplies par le chemin de fer tant pour les marchandises qui sont libérées dans le poste frontière où elles sont importées que pour celles qui doivent être dédouanées dans un entrepôt à l'intérieur du pays.

Conformément au § 2 du même article, le destinataire ou son mandataire (agence en douane privée) a toutefois le droit d'accomplir à la gare destinataire pourvue d'un bureau de douane, les formalités douanières, si la lettre de voiture prescrit le dédouanement à l'arrivée ou si, en l'absence de cette prescription, le bien arrive sous régime de douane, sous réserve toutefois que la marchandise expédiée soit délivrée « bureau restant » et que la lettre de voiture ne porte pas la mention « franco de douane » ou « franco de tous frais ».

Dans ce dernier cas, le chemin de fer assumera les formalités douanières si le destinataire le lui demande.

b) Dezelfde commissaris dringt aan opdat de N.M.B.S. haar « service » aan de cliënteel beter zou verzorgen en dat zij vooral tot de klanten zelf zou gaan om commerciële betrekkingen te verbeteren en nieuwe trajecten op te sporen. De verhoging van het aantal handelsagentschappen is in die zin prijzenswaardig, maar die maatregel lijkt toch nog onvoldoende.

ANTWOORD.

Acht nieuwe handelsagentschappen werden op 1 augustus II. opgericht, twee ervan waren reeds onderagentschappen die tot agentschappen werden verheven.

De sectoren van de 17 aldus in dienst zijnde agentschappen werden opgericht in een geest van rationalisatie en van evenwicht en met de zorg iedere niet volledig gerechtvaardigde uitgave te vermijden.

Na de periode van aanpassing en opleiding van het personeel, begint de nieuwe organisatie zich te laten voelen, echter zonder reeds haar volledig rendement te bereiken.

De N.M.B.S. is ervan overtuigd dat de huidige inrichting het grootste gedeelte van de cliënteel zal aandoen en bevredigen.

In gezond beheer, ziet men voor het ogenblik de mogelijkheid niet in de oprichting van nieuwe agentschappen in overweging te nemen.

Anderzijds streeft de N.M.B.S. er naar een betere sfeer van onthaal te scheppen t.o.v. de cliënteel en de doeltreffendheid van de inlichtingsdienst te verhogen, namelijk in 't vooruitzicht van de aanstaande periode der verplaatsingen voor vakantie en toerisme.

Bovendien geeft de Handelsdienst van de N.M.B.S. sedert 1 januari 1961 een informatieblad uit, getiteld « Spoornieuws » dat voor doel heeft het contact met de cliënteel steeds nauwer toe te halen.

Verder werd sedert een paar jaren een « Voorlichtingsdienst » opgericht met het doel raad te verstrekken aan de cliënteel betreffende de aanleg van verbindingssporen, de keus van speciale wagens, problemen van stouwen en behandelen van goederen, enz.; deze dienst wordt steeds meer en meer op prijs gesteld.

7° Noord-Zuidverbinding.

Een commissaris vestigt de aandacht op het feit dat, wat de uitgaven van de Noord-Zuidverbinding betreft, geen enkel krediet meer op de gewone begroting wordt voorzien. Hij meent dat sommige werken nog in uitvoering zijn en in de loop van het dienstjaar 1962 zullen moeten gefinancierd worden.

ANTWOORD.

Indien geen enkel krediet meer op sectie IV van deel I van het ontwerp begroting van het departement voor 1962 wordt voorzien, spruit dit voort uit het feit dat bedoelde tijdelijke dienst van de Noord-Zuidverbinding zijn activiteiten op 31 december 1961 zal stopzetten en dat al de vorige bezigheden door de diensten van het departement zullen worden vervuld.

b) Ce même commissaire insiste pour que la S.N.C.F.B. soigne davantage son « service » à la clientèle et qu'elle s'adresse d'initiative aux clients afin d'améliorer les relations commerciales et de rechercher de nouvelles possibilités de trafic. L'augmentation du nombre d'agences commerciales est, à cet égard, louable, mais en soi cette mesure paraît insuffisante.

REPONSE.

Huit nouvelles agences commerciales ont été créées le 1^{er} août dernier, dont deux existaient déjà comme sous-agences et ont été élevées au rang d'agence.

Les secteurs des 17 agences qui fonctionnent actuellement ont été créés dans un esprit de rationalisation et d'équilibre et avec le souci d'éviter toutes dépenses qui ne seraient pas complètement justifiées.

Après la période de rodage et de formation du personnel, la nouvelle organisation commence à porter ses fruits, sans toutefois atteindre son plein rendement.

La S.N.C.B. est convaincue que l'organisation actuelle touchera et satisfera la plus grande partie de la clientèle.

Sur le plan d'une saine gestion, on ne voit pas la possibilité d'envisager la création de nouvelles agences.

D'autre part, la S.N.C.B. s'efforce de créer un climat plus favorable à l'égard de la clientèle et d'augmenter l'efficacité du service d'information, notamment en prévision de la prochaine période des déplacements de vacances et de tourisme.

Au surplus, le service commercial de la S.N.C.B. édite depuis le 1^{er} janvier 1961 un bulletin d'informations sous le titre « Les Nouvelles du Rail » qui vise à établir des contacts toujours plus étroits avec la clientèle.

D'autre part, il existe depuis quelques années un service d'informations qui a pour but de renseigner la clientèle au sujet de l'aménagement de voies de raccordement, du choix de wagons spéciaux, des problèmes d'arrimage et de manipulation de marchandises, etc.; ce service est de plus en plus apprécié.

7° Jonction Nord-Midi.

Un commissaire attire l'attention du Ministre sur le fait que le budget ordinaire ne prévoit plus aucun crédit relatif aux dépenses de la Jonction Nord-Midi. Il croit que certains travaux sont toujours en cours d'exécution et que leur financement devra être poursuivi pendant l'exercice 1962.

REPONSE.

Si aucun crédit de cette nature ne figure plus à la section IV de la Partie I du projet de budget du Département pour 1962, c'est parce que l'office de la Jonction Nord-Midi, qui n'a qu'un caractère temporaire, cessera son activité le 31 décembre 1961 et que toutes les tâches dont il était encore chargé seront transférées aux services du Département.

De uitgaven die in de loop van 1962 voor de investeringen van het vroegere N.B.V. nog dienen vereffend, zullen worden gedekt door het beschikbare bedrag ($\pm$ 12 miljoen frank) op artikel 712-5 van de begroting voor orde alsmede op artikel 62.483 van titel II « Buitengewone Uitgaven » ($\pm$ 18 miljoen frank).

Bovendien dient er opgemerkt dat de nodige kredieten op de begroting van het departement voor 1962 door de bevoegde diensten werden voorzien om aan de financiële behoeften van deze liquidatie het hoofd te kunnen bieden.

N.B. Het gaat over een overdracht van de betalingskredieten van vorige dienstjaren. Een vastleggingskrediet van 9,3 miljoen zal eveneens op einde 1961 overgedragen worden, terwijl een vastleggingskrediet van 4 miljoen op artikel 483 van de buitengewone begroting voor 1962 wordt voorzien.

II. BUURTSPOORWEGEN.

Een lid is van oordeel dat de N.M.V.B. al te zeer van haar openbare functie afwijkt wanneer zij :

- de verlieslatende verbindingen afschaft, tenzij de gemeenten het tekort helpen dekken;
- het onderhoud en de verbreding van de gemeentewegen op de rug van de gemeenten schuift.

De statuten van de maatschappij zijn dus zo opgevat dat, in de huidige omstandigheden, de financiële sanering van de N.M.V.B. ten laste van de gemeenten valt. Is er geen aanleiding om de statuten te herzien ?

In het ontmantelen van de buurtlijnen stelt men een gebrek aan coördinatie vast.

Het opruimen van de spoorlijnen duurt soms nog jaren nadat een autobusdienst het tramverkeer heeft vervangen. Als de sporen verwijderd zijn, blijven de boordstenen en de ballast nog lang ter plaatse.

Kunnen geen maatregelen overwogen worden om deze toestand te verhelpen ?

Het lid zou willen weten of de autobussen van de N.M.V.B. aan de verkeersbelasting onderworpen zijn.

ANTWOORD.

1. Wanneer de N.M.V.B. de openbare overheden uitnodigt tot het intekenen op het kapitaal voor het aanleggen van een buurtlijn, dan beperkt haar verbintenis zich tot de aanleg van bedoelde lijn en het openstellen ervan voor het verkeer. Zij verplicht er zich niet toe deze lijn tot in het oneindige in bedrijf te houden.

Immers, op grond van de artikelen 4 en 37 van haar statuten kan zij inderdaad de exploitatie van een lijn stilleggen onder de vastgestelde voorwaarden en op de daartoe bepaalde wijze.

De Nationale Maatschappij moet er dus voor zorgen dat de uitgaven voor de exploitatie van haar lijnen door overeenstemmende ontvangsten worden gedekt. Indien het evenwicht tussen deze twee factoren in negatieve zin wordt verbroken, put zij uit haar reservefondsen.

Les dépenses restant à liquider en 1962 pour les investissements de l'ancien Office national pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi seront couvertes par les sommes disponibles à l'article 712/5 du Budget pour Ordre ($\pm$ 12 millions de francs) ainsi qu'à l'article 62.483 du Titre II « Dépenses extraordinaires » ($\pm$ 18 millions de francs).

En outre, il convient d'observer que les services compétents ont inscrit au budget du Département de l'exercice 1962 les crédits nécessaires pour faire face aux impératifs financiers de ladite liquidation.

N.B. Il s'agit d'un report des crédits de paiement d'exercices antérieurs. Un crédit d'engagement de 9,3 millions sera également transféré à la fin de 1961, tandis qu'un crédit d'engagement de 4 millions est prévu à l'article 483 du budget extraordinaire de 1962.

II. CHEMINS DE FER VICINAUX.

Un commissaire estime que la S.N.C.V. s'écarte un peu trop de sa fonction publique en :

- supprimant des relations déficitaires, à moins que les communes interviennent dans le déficit;
- se dégageant de l'entretien et de l'élargissement de la voirie communale à dos des communes.

Les statuts de la Société sont donc conçus de telle sorte que dans la situation actuelle l'assainissement financier de la S.N.C.V. se fait à charge des communes. N'y a-t-il pas lieu de revoir ces statuts ?

Il faut constater un manque de coordination en ce qui concerne le démantèlement des lignes vicinales.

L'enlèvement des voies ferrées dure parfois des années après qu'un service d'autobus a été substitué au trafic ferroviaire. Il est constaté en plus qu'une fois les rails démontés, les bordures et le ballast restent encore longtemps sur place.

Ne peut-on envisager des mesures pour remédier à cette déficience ?

Le commissaire voudrait savoir si les autobus de la S.N.C.V. sont soumis au paiement de la taxe de roulage.

REPONSE.

1. Lorsque la S.N.C.V. invite les pouvoirs publics à souscrire le capital nécessaire à la construction d'une ligne vicinale, l'engagement qu'elle contracte se limite à mener à bonne fin la construction de la ligne envisagée et à ouvrir ensuite celle-ci au trafic. Elle ne prend pas l'engagement d'exploiter indéfiniment cette ligne.

Les articles 4 et 37 de ses statuts lui permettent en effet d'abandonner l'exploitation d'une ligne sous des conditions et suivant des modalités déterminées.

La Société Nationale doit donc veiller à la couverture des dépenses de l'exploitation de ses lignes par des recettes correspondantes. Si l'équilibre entre ces deux facteurs est rompu dans un sens négatif, elle opère l'avance du déficit enregistré à charge de son fonds de réserve.

Aldus heeft zij voor een bedrag van ongeveer 40 miljoen frank voorschotten gedaan aan verlieslatende lijnen in de provincie Luxemburg.

Indien zij, desondanks, aanvaardt de lijnen met een chronisch tekort verder te exploiteren, is het normaal dat zij van de gemeenten die bij de voortzetting van een verlies latende exploitatie belang hebben, de verbintenissen verkrijgt dat zij de onvoldoende ontvangsten zullen dekken.

Wat het onderhoud van de wegen door de betrokken gemeenten betreft, zij er op gewezen dat de voertuigen van de openbare diensten een betere vering hebben dan de zware vrachtwagens en dat zij dus de wegen minder beschadigen.

Verder zijn de autobussen minder talrijk en minder zwaar dan de vrachtwagens.

Hoe het ook zij, het verslag aan de Regent bij de besluitwet van 30 december 1946 huldigt uitdrukkelijk het principe dat de door de autobusondernemingen voor het gebruik van de wegen verschuldigde taxe wordt opgeheven. Derhalve moeten de wegen onderhouden worden door de beheerders ervan, ongeacht of zij al dan niet door autobusdiensten worden gebruikt en de kwestie van de financiering van de werken wordt beheerst door de ter zake geldende regels.

Verder heeft mijn Departement zich sinds geruime tijd in betrekking gesteld met het Ministerie van Openbare Werken, waaraan het een kaart van België heeft voorgelegd met alle te verbeteren wegvakken waarop autobusdiensten rijden.

Het Departement van Openbare Werken doet de nodige werken uitvoeren en draagt financieel bij volgens zijn budgettaire mogelijkheden.

Mijns inziens moeten de statuten van de N.M.V.B. niet worden gewijzigd om haar nieuwe lasten op te leggen, die tenslotte door de reizigers betaald zouden moeten worden.

2. De buurtlijnen worden afgebroken volgens een planning die bepaald wordt door economische en sociale behoeften :

a) in het belang van de overheden die aandeelhouder zijn kiest de Nationale Maatschappij het gunstigste ogenblik om de afbraakmaterialen te verkopen derwijze dat geen brutale prijsdalingen op de zeer gevoelige markt van het schroot veroorzaakt worden;

b) zij zorgt er bovendien voor dat het opbreken zo gebeurt dat zij het daarmee belaste personeel zo lang mogelijk in haar dienst kan houden, daar deze werkrachten moeilijk voor andere taken kunnen worden aangewezen.

Steeds in het belang van haar aandeelhouders, wacht de Nationale Maatschappij over het algemeen tot de wegenwerken een aanvang hebben genomen om het verwijderen van de boordstenen en van de ballast met een minimum aan kosten daarmee te doen samenvallen.

In bepaalde gevallen worden de boordstenen afgestaan aan de eigenaar van de wegen die later voor het onderhoud van de weg en van de onderbouw moet instaan.

C'est ainsi, par exemple, qu'elle a effectué des avances aux lignes en perte de la Province de Luxembourg pour un montant d'environ 40.000.000 de francs.

Si, nonobstant, elle accepte de poursuivre l'exploitation de lignes à déficit chronique, il est normal qu'elle obtienne de la part des communes intéressées au maintien d'une exploitation déficitaire, l'engagement de combler l'insuffisance des recettes.

Quant à l'entretien de la voirie par les communes intéressées il faut souligner que les véhicules des services publics sont mieux suspendus que les « poids lourds » transportant des marchandises et occasionnent moins de dégâts aux routes que ces derniers.

De plus, les véhicules « autobus » sont de loin inférieurs — en nombre et en poids — aux véhicules « poids lourds ».

En tout état de cause, le rapport au Régent qui précède l'arrêté-loi du 30-12-1946 consacre explicitement le principe de la suppression des redevances dues par les entreprises d'autobus pour utilisation de la voirie.

Dès lors, l'entretien des voiries incombe aux gestionnaires de celles-ci, qu'elles soient parcourues ou non par des services d'autobus et la question du financement des travaux est soumise aux règles propres à la matière.

Il faut ajouter que mon Département s'est, depuis tout un temps déjà, mis en rapport avec le Ministre des Travaux Publics, à qui il a soumis une carte de Belgique comportant tous les tronçons de route à améliorer, parcourus par des services d'autobus.

Le Département des Travaux Publics fait exécuter les travaux nécessaires et intervient financièrement selon ses possibilités budgétaires.

J'estime qu'il n'y a pas lieu de modifier les statuts de la S.N.C.V. en vue de l'assujettir à de nouvelles charges qui en fin de compte seraient à supporter par les usagers.

2. Le démontage des lignes vicinales ferrées est effectué selon un planning déterminé par des impératifs d'ordre économique et social :

a) dans l'intérêt des pouvoirs publics actionnaires, la Société Nationale choisit le moment le plus favorable pour procéder à la réalisation des matériaux démontés de manière à ne pas provoquer des chutes de prix sur le marché très sensible de la mitraille;

b) elle veille en outre à étaler les démontages de telle manière qu'elle puisse maintenir à son service, le plus longtemps possible, le personnel de démontage, généralement peu susceptible d'une autre affectation.

Toujours dans l'intérêt de ses actionnaires, la Société Nationale attend généralement la mise en chantier de travaux routiers pour faire coïncider avec ceux-ci l'enlèvement des bordures et du ballast aux moindres frais.

Par ailleurs, dans certains cas, les bordures sont cédées au propriétaire de la voirie qui assure ultérieurement l'entretien de la route et de l'assiette vicinale.

3. De N.M.V.B. betaalt de verkeersbelasting voor haar autobussen. Tijdens het dienstjaar 1960 heeft zij daarvoor een som van 20.000.000 frank uitgegeven. Voor het dienstjaar 1961 zal het bedrag van deze belasting gevoelig hoger liggen.

III. WEGVERVOER.

a) Wanneer zal de Conventie van Genève van 1954 op de reglementering van het vervoer ingevoerd worden ?

ANTWOORD.

Het algemeen Akkoord van Geneve (1954) werd tot heden reeds bekrachtigd door Frankrijk, Italië, Griekenland en Noorwegen.

Uit de bepalingen van de kwestieuze Conventie spruit voort dat, wanneer ze door een vijfde land wordt goedgekeurd, ze automatisch van kracht wordt voor de overige verdragsluitende partijen.

Ten gevolge van de niet homogene geografische ligging der betrokken landen werd dit als onaanvaardbaar bevonden.

Op de uitdrukkelijke vraag van Frankrijk werd derhalve op een te Geneve gehouden vergadering besloten dat geen enkel vijfde land de betrokken Conventie zou bekrachtigen en dat, mocht dit toch gebeuren, Frankrijk zijn akkoord zou intrekken.

Er werd daarenboven overeengekomen dat, in de loop van de maand januari 1962, de kwestie zal bestudeerd worden van het voorbereiden van een nieuw Akkoord dat uitsluitend de meest voorname punten van het voorgaande « Algemeen Akkoord » zou bevatten.

Deze nieuwe Conventie zou dan in voege gesteld worden door een multilateraal akkoord tussen een groep landen die een homogene aardrijkskundige eenheid vertegenwoordigen.

b) Een commissaris wenst inlichtingen betreffende het controleboekje voor de beroepsvervoerders, het invoeren van het rijbewijs en de regeling inzake de maximumsnelheid.

ANTWOORD.

De kwestie van het controleboekje moest worden op punt gesteld door het « Subcomité voor het vervoer over de weg » dat vergaderd heeft in het begin van de maand november 1961, in het kader van de Economische Commissie voor Europa te Genève.

Dit Subcomité heeft zijn werkzaamheden beëindigd en zijn besluiten voorgelegd aan het « Comité voor het binnenlandse vervoer » dat op zijn beurt zal vergaderen in de loop van de maand januari 1962.

Zodra door het genoemde Comité een beslissing zal genomen zijn, zullen de reglementeringen betreffende het internationale vervoer en het in het binnenland te verzekeren transport vastgesteld worden.

Een wetsontwerp waarbij het verplichtend rijbewijs wordt ingevoerd zal in het begin van 1962 kunnen neergelegd worden. Het wordt op dit ogenblik onder-

3. La S.N.C.V. acquitte la taxe de roulage pour ses autobus. Elle a payé, de ce chef, une somme de 20.000.000 de francs au cours de l'exercice 1960. Pour l'exercice 1961, le montant de cette taxe sera sensiblement plus élevé.

III. TRANSPORTS PAR ROUTE.

a) Quand la Convention de Genève de 1954 sur la réglementation des transports sera-t-elle mise en application ?

REPONSE.

L'Accord général de Genève (1954) a été ratifié à ce jour par la France, l'Italie, la Grèce et la Norvège.

Il résulte des dispositions de cette Convention que, lorsqu'elle sera approuvée par un cinquième pays, elle entrera automatiquement en vigueur pour les autres parties contractantes.

Etant donné la dispersion géographique des pays intéressés, cette règle a été jugée inacceptable.

C'est pourquoi, à la demande expresse de la France, il a été décidé, lors d'une réunion qui s'est tenue à Genève, qu'aucun pays nouveau ne ratifierait la Convention et que, si, malgré tout, pareille ratification devait avoir lieu, la France retirerait son accord.

Il a été convenu en outre que, dans le courant du mois de janvier 1962, on étudierait la question de l'élaboration d'un nouvel accord qui comporterait uniquement les points principaux de l'« Accord général » précédent.

Cette nouvelle Convention serait alors mise en vigueur par un accord multilatéral entre un groupe de pays constituant une entité géographiquement homogène.

b) Un commissaire demande des renseignements sur le carnet de contrôle des transporteurs professionnels, sur l'instauration du permis de conduire et sur la manière dont sera réglée la vitesse maxima.

REPONSE.

La question du carnet de contrôle devait être mise au point par le « Sous-Comité des transports par route », qui s'est réuni au début du mois de novembre 1961, dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe, à Genève.

Ce Sous-Comité a terminé ses travaux et soumis ses conclusions au « Comité des transports intérieurs », qui se réunira lui-même au cours du mois de janvier 1962.

Dès que ce Comité aura pris une décision, on établira les règlements relatifs aux transports internationaux et aux transports à assurer à l'intérieur.

Un projet de loi instaurant le permis de conduire obligatoire pourra être déposé au début de 1962. Il est actuellement à l'examen dans les services du

zocht door de diensten van het Ministerie van Justitie. Met de eventuele toepassing van dergelijke wet is een zwaar administratief raderwerk verbonden. Daarom is het aangewezen de wet goed voor te bereiden om ze na goedkeuring zonder veel uitstel te kunnen toepassen.

De Minister heeft verder meegedeeld dat hij van plan is de proef inzake maximum-snelheid die in 't algemeen geslaagd mag heten in een definitieve regeling om te zetten mits de nodige vrijgevingen en uniformisatie van de opgelegde beperkingen in de verschillende centra.

c) Artikel 30 van het algemeen reglement betreffende het vervoer over de weg tegen vergoeding schijnt onvolledig te zijn. Men zou de vervoerders moeten toelaten hun handelsfonds aan om het even wie over te dragen.

ANTWOORD.

Onder de gelding van de regeling die vóór 30 september 1960 van kracht was, mocht de vervoervergunning aan gelijk wie worden overgedragen onder bepaalde voorwaarden waaronder de overneming van het handelsfonds. Deze vrij ruime regeling is ongelukkig genoeg aanleiding geweest tot weinig eerlijke praktijken vanwege sommige vervoerders en heeft tot gevolg gehad dat een echte zwarte markt tot stand kwam. Dit is een van de redenen waarom de criteria in de huidige regeling zeer stipt zijn bepaald.

Op te merken valt dat het koninklijk besluit van 28 juni 1961 dat van 22 september 1960 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding — en met name artikel 30 — heeft gewijzigd door te voorzien in een nieuwe mogelijkheid om de vervoervergunning over te dragen namelijk « aan rechtspersonen waarvan de overdragers ten minste een derde van het maatschappelijk kapitaal hebben ingeschreven en mits zij dit percentage tijdens de geldigheidsduur van de vergunning en in ieder geval gedurende ten minste drie jaar behouden ».

Deze wijziging heeft de oorspronkelijke regelen aanzienlijk versoepeld en maakt het de vervoerder mogelijk elke persoonlijke activiteit stop te zetten, zonder het voordeel te verliezen van de rechten die hij door zijn arbeid in het beroep heeft verkregen.

Het lijkt me niet wenselijk naar de vroegere regeling terug te keren.

d) Kan mij worden medegedeeld welk het aantal taxivoertuigen is dat voor elke gemeente door het Departement werd vastgesteld en het aantal toegestane vergunningen ?

ANTWOORD.

Krachtens artikelen 24 en 25 van de besluitwet van 30 december 1946 worden de machtigingen voor de exploitatie van taxidiensten door de gemeenteraden uitgereikt, na een door tussenkomst van de gemeentebesturen gehouden onderzoek dat inzonderheid loopt over het openbaar nut van de dienst.

Ministère de la Justice. L'application éventuelle de pareille loi nécessitera l'intervention de lourds rouages administratifs. Aussi convient-il de l'élaborer avec grand soin, afin qu'elle puisse être appliquée sans trop tarder, une fois qu'elle aura été votée.

De plus, le Ministre a fait connaître son intention de donner un caractère définitif à l'expérience qui a été faite en matière de vitesse maxima et que l'on peut, d'une manière générale, considérer comme une réussite, mais ceci ne pourra se faire que moyennant les modifications nécessaires et l'uniformisation des limitations imposées dans les différents centres.

c) L'article 30 du règlement relatif au transport rémunéré par route me semble incomplet. Il faudrait autoriser un transporteur à céder son fonds de commerce à n'importe quelle personne.

REPONSE.

Sous l'empire de la réglementation en vigueur avant le 30 septembre 1960, le transfert des autorisations de transport à n'importe quelle personne était admis moyennant certaines conditions, notamment celle de la reprise du fonds de commerce. Ce régime assez libéral a malheureusement donné naissance à des pratiques peu honnêtes de la part de certains transporteurs et a entraîné la création d'un véritable marché noir. C'est l'une des raisons qui ont motivé la fixation, dans la réglementation actuelle, de critères très stricts en la matière.

Il y a lieu de remarquer que l'arrêté royal du 28 juin 1961 a modifié celui du 22 septembre 1960 portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles — et notamment son article 30 — en ajoutant aux possibilités déjà prévues celle de transférer une autorisation de transport « à des personnes morales dont le ou les cédants ont souscrits le tiers au moins du capital social et à la condition qu'ils conservent ce pourcentage pendant la durée de validité de l'autorisation et en tout cas pendant trois ans au moins ».

Cette modification constitue un assouplissement sensible des règles initialement fixées et permet au transporteur de cesser toute activité personnelle sans perdre le bénéfice des droits acquis par son travail dans la profession.

Il ne me paraît pas souhaitable d'en revenir aux anciens errements.

d) Le Ministre pourrait-il nous faire connaître le nombre de taxis qui a été fixé par le Département pour chaque commune ainsi que le nombre d'autorisations accordées ?

REPONSE.

En vertu des articles 24 et 25 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, les autorisations pour l'exploitation de services de taxis sont délivrées par les conseils communaux, après une enquête effectuée à l'intervention des administrations communales et portant notamment sur la nécessité d'utilité publique du service.

Volgens artikel 26 van voornoemde besluitwet dient een afschrift van elke machtigingsakte aan het Ministerie van Verkeerswezen overgemaakt.

Niettegenstaande talrijke herinneringen wordt deze bepaling niet altijd stipt door de gemeentelijke overheden nageleefd.

Anderzijds worden deze laatsten niet verplicht het Ministerie van Verkeerswezen op de hoogte te houden van eventuele intrekkingen van machtigingen of verzuimen door taxiexploitanten.

Het is dan ook niet mogelijk op de gestelde vraag een benaderend antwoord te verstrekken.

e) Is het mogelijk een idee te verkrijgen van de toestand van de Belgische baanvervoerders ten overstaan van Duitsland en Frankrijk in de zin zoals de heer Minister die gegeven heeft in verband met de Nederlandse baantransporteurs ?

ANTWOORD.

De elementen van de vergelijking over de toestand van de Belgische baanvervoerders ten opzichte van hun Nederlandse collega's, die ik aan de Commissie mocht mededelen, zijn de vrucht van een diepdoorgevoerde studie. Dezelfde elementen zijn vooralsnog niet beschikbaar om een soortgelijke vergelijking op een ernstige basis uit te werken voor wat Duitsland en Frankrijk betreft.

Algemeen mag aangenomen worden dat de kostprijzen in Duitsland en Frankrijk praktisch op een gelijkwaardig niveau als in België verkeren.

Binnen het raam van de Gemeenschappelijke Markt, zijn besprekingen aan gang over het vestigingsrecht, de dienstprestaties en de geleidelijke vrijmaking van het internationaal vervoer.

Met het oog op de voorbereiding van deze besprekingen, zal mijn bestuur van januari 1962 af studies aanvangen om tot een vergelijkingsbasis te komen voor de berekening van de kostprijzen in de verschillende landen van de Europese Markt.

IV. ZEEVAART EN BINNENSCHIEPVAART.

a) Een commissielid vroeg of hem de cijfers konden worden verstrekt van de trafiek in verband met het reizigers- en het autovervoer verzekerd door de dienst Oostende-Dover voor de eerste tien maanden van 1961 ?

ANTWOORD.

Hierna de gevraagde inlichtingen :

	Pakketboten		Carferries		Totalen	
	Reizigers	Auto's	Reizigers	Auto's	Reizigers	Auto's
Januari	9.166	596	1.392	631	10.558	1.227
Februari	12.958	557	1.747	815	14.705	1.372
Maart	43.258	765	6.768	2.322	50.026	3.087
April	73.116	471	14.395	4.159	87.511	4.630

D'après l'article 26 de l'arrêté-loi précité, une copie de chaque acte d'autorisation doit être transmise au Ministère des Communications.

Malgré de nombreux rappels, cette disposition n'est pas toujours strictement observée par les autorités communales.

D'autre part, on n'oblige pas ces dernières à tenir le Ministère des Communications au courant des retraits éventuels d'autorisations ou de renoncements émanant des exploitants des taxis.

Il est donc impossible de donner une réponse, même approximative, à la question posée.

e) Serait-il possible de fournir des renseignements permettant de se faire une idée de la situation des transporteurs routiers belges par rapport à celle des transporteurs allemands et français, ainsi que le Ministre l'a fait en ce qui concerne les transporteurs routiers néerlandais ?

REPONSE.

Les éléments de comparaison relatifs à la situation des transporteurs routiers belges par rapport à leurs collègues néerlandais que j'ai pu communiquer à la Commission, sont le fruit d'une étude approfondie. Les éléments qui permettraient, sur une base sérieuse de faire une comparaison analogue avec l'Allemagne et la France ne sont pas disponibles pour le moment.

En règle générale, on peut admettre qu'en Allemagne et en France les prix de revient sont pratiquement au même niveau qu'en Belgique.

Dans le cadre du Marché commun, des négociations sont en cours au sujet du droit d'accès à la profession, des prestations de service et de la libération progressive des transports internationaux.

En vue de préparer ces négociations, mon administration entamera dès janvier 1962 une série d'études afin de définir une base de comparaison permettant de calculer les prix de revient dans les divers pays du Marché commun.

IV. NAVIGATION MARITIME ET NAVIGATION INTERIEURE.

a) Un commissaire a demandé s'il était possible de lui communiquer, les chiffres concernant le trafic des voyageurs et le transport de véhicules automobiles assurés par le service Ostende-Douvres, pour les dix premiers mois de 1961 ?

REPONSE.

Voici les renseignements demandés :

	Paquebots		Carferries		Totaux	
	Voyageurs	Autos	Voyageurs	Autos	Voyageurs	Autos
Janvier	9.166	596	1.392	631	10.558	1.227
Février	12.958	557	1.747	815	14.705	1.372
Mars	43.258	765	6.768	2.322	50.026	3.087
Avril	73.116	471	14.395	4.159	87.511	4.630

	Pakketboten		Carferries		Totalen	
	Reizigers	Auto's	Reizigers	Auto's	Reizigers	Auto's
Mei	69.765	345	14.707	4.913	84.472	5.258
Juni	90.896	6	28.497	9.056	119.393	9.062
Juli	214.242	9	61.875	17.126	276.117	17.135
August.	259.625	14	79.812	21.209	339.437	21.223
Sept.	123.775	24	38.338	12.151	162.113	12.175
Octob.	32.412	455	8.668	3.636	41.080	4.091
	929.213	3.242	256.199	76.018	1.185.412	79.260

b) Hetzelfde commissielid wenste te weten of de studie van de kwestie van een radarinstallatie voor de Wester-Schelde reeds beëindigd is? Wanneer zal deze opgericht worden, of is, in de plaats, de radio-telefonische dispatching opgericht?

ANTWOORD.

In overleg met de Antwerpse scheepvaartmiddens werd besloten over te gaan tot de organisatie van een (Zeer Hoge Frekwentie) berichtendienst voor de Zee-schelde. Alles laat voorzien dat na de wintermaanden een aanvang zal kunnen worden gemaakt met de proefwerking van deze nieuwe dienst.

Wat de oprichting van een walradarnet voor de Schelde tussen Antwerpen en Vlissingen betreft, heeft de studie van deze kwestie nog tot geen definitieve conclusie geleid.

V. TOERISME.

a) Onder artikel 28-2 van de begroting voor het dienstjaar 1962, Deel I, Afdeling I, Hoofdstuk IV komt een krediet van 38 miljoen frank voor om de uitgaven voor publiciteit, propaganda, enz. van het Commissariaat-generaal voor Toerisme te dekken.

Een commissaris legt de nadruk op de noodzakelijkheid om een groter bedrag van het krediet te besteden voor de aankoop van het reclamematerieel ten aanzien van het bedrag dat besteed wordt om de kosten voor radio-reclame alsmede de kosten van ontvangst te dekken. In dit opzicht ware het wenselijk dat de verdeling van het gedeeltelijk krediet voor die twee activiteiten (in totaal 19.500.000 frank) als volgt zou geschieden :

	Gewenst bedrag	Op de begroting uitgetrok- ken bedrag
1° Reclame in de Belgische en buitenlandse radio-pers en kosten van ontvangst	7.000.000	12.500.000
2° Allerhande publikaties	12.500.000	7.000.000

ANTWOORD.

Hierna volgt de vergelijkende tabel van de verdeling van het onder artikel 28-2 uitgetrokken krediet voor de dienstjaren 1959 tot 1962.

	Paquebots		Carferries		Totaux	
	Voyageurs	Autos	Voyageurs	Autos	Voyageurs	Autos
Mai	69.765	345	14.707	4.913	84.472	5.258
Juin	90.896	6	28.497	9.056	119.393	9.062
Juillet	214.242	9	61.875	17.126	276.117	17.135
Août	259.625	14	79.812	21.209	339.437	21.223
Sept.	123.775	24	38.338	12.151	162.113	12.175
Octob.	32.412	455	8.668	3.636	41.085	4.091
	929.213	3.242	256.199	76.018	1.185.412	79.260

b) Le même commissaire a demandé si l'étude de la question de la construction d'un réseau radar sur l'Escaut occidental est déjà terminée? Quand cette installation sera-t-elle construite ou a-t-on donné la préférence à un dispatching radiotéléphonique?

REPONSE.

En accord avec les milieux maritimes anversois, il a été décidé d'organiser un réseau d'information en très haute fréquence sur l'Escaut maritime. Tout laisse prévoir qu'après l'hiver, il sera possible de faire fonctionner le service à titre d'essai.

Quant à la construction d'un réseau radar sur l'Escaut entre Anvers et Flessingue, l'étude de cette question n'a pas encore abouti à des conclusions définitives.

V. TOURISME.

a) L'article 28-2 du budget pour l'exercice 1962, Partie I, Section I, Chapitre IV, comporte un crédit de 38 millions de francs destiné à faire face aux dépenses de publicité, de propagande, etc., du Commissariat-général au Tourisme.

Un commissaire met l'accent sur la nécessité de consacrer une plus grande fraction du crédit à l'achat de matériel de propagande en diminuant d'autant le montant destiné à faire face aux dépenses de la publicité par radio ainsi qu'aux frais de réception. A cet égard, il serait souhaitable que la ventilation du crédit partiel affecté à ces deux activités (d'un montant total de 19.500.000 francs) s'effectue comme suit :

	Crédit souhaité	Montant prévu au budget.
1° Publicité dans la presse belge et étrangère par radio et frais de réception	7.000.000	12.500.000
2° Publications diverses	12.500.000	7.000.000

REPONSE.

Voici le tableau comparatif de la ventilation du crédit prévu à l'article 28-2 pour les exercices de 1959 à 1962.

	1962	1961	1960	1959
1. Reclame in de Belgische en buitenlandse radiopers en kosten van ontvangst. — <i>Publicité dans la presse belge et étrangère par radio et frais de réception</i> .	12.500.000	12.050.000	12.700.000	11.700.000
2. Allerhande publikaties. — <i>Publications diverses</i> .	7.000.000	7.000.000	6.500.000	6.500.000
3. Tentoonstellingen en jaarbeurzen. — <i>Expositions et foires</i>	2.000.000	2.000.000	2.000.000	1.900.000
4. Films en foto's. — <i>Films et photos</i>	2.000.000	1.650.000	1.500.000	1.000.000
5. Tehuizen in het buitenland. — <i>Maisons à l'étranger</i> .	12.900.000	8.000.000	7.500.000	6.700.000
6. Vervoer. — <i>Transport</i>	800.000	500.000	800.000	700.000
7. Afdrukken, maquettes, verzendingskosten. — <i>Clichés, maquettes, frais d'expédition</i>	500.000	500.000	500.000	500.000
8. Bijdragen, abonnementen. — <i>Cotisations, abonnements</i>	300.000	300.000	500.000	500.000
Totaal. — <i>Total</i> :	38.000.000	32.000.000	32.000.000	29.500.000

Bij de lezing van die tabel stelt men vast dat de respectieve bedragen voor de eerste twee posten nagenoeg dezelfde zijn gebleven tijdens de opgegeven dienstjaren, de tweede post komt bijna ieder jaar overeen met 55 % van het bedrag van de andere.

Deze verdeling wordt ingegeven door de bekommernis om zoveel mogelijk te voldoen aan de behoeften van de cliënteel van het Commissariaat-generaal in elke betrokken sector en zulks volgens de opgedane ervaring.

Alleszins dient deze verdeling zoals zij op de uitgewerkte begroting voorkomt slechts als aanwijzing en het Departement zal het mogelijke doen om het totaal krediet te gebruiken volgens een door de heer Minister in het begin van het dienstjaar goedgekeurd reclameprogramma.

b) Een andere commissaris drukt de wens uit aanwijzingen te ontvangen omtrent de verdeling van de toelagekredieten voor het dienstjaar 1960 en 1961 zo mogelijk tussen het Noorder- en Zuidergedeelte van het land met betrekking tot de toeristische activiteiten.

ANTWOORD.

1. Bedoelde kredieten worden voor 1962 opgenomen in de artikelen :

- 20-1. Toelagen van toeristische aard;
- 21-1. Toelagen voor sociaal toerisme;
- 28-2. Toeristische reclame en propaganda, enz.

De verdeling van bedoelde kredieten voor het dienstjaar 1960 en 1961 wordt hieronder aangegeven.

Artikel 20.

	1961	1960
Verenigingen tot bevordering van vreemdelingenverkeer	3.000.000	3.000.000
Toeristenbonden en verbonden	1.000.000	500.000
Thermale kuuroorden	2.500.000	2.500.000
Niet permanente aanmoedigingstoe-lagen	75.000	75.000
Regionale toeristische uitrusting en maatregelen tot bevordering van de vacatiespreiding	12.000.000	12.500.000
	18.575.000	18.575.000

La lecture du tableau ci-dessus permet de constater que les montants consacrés à chacun des deux premiers postes sont restés à peu près stationnaires dans le courant des exercices sous revue, le montant du second poste correspondant presque chaque année à 55 % de celui du premier.

Cette ventilation est inspirée par le souci de satisfaire dans toute la mesure du possible les besoins de la clientèle du Commissariat général dans chaque secteur intéressé, et ce d'après l'expérience acquise en la matière.

En tout état de cause, cette ventilation telle qu'elle figure aux développements du budget ne constitue qu'une indication et le Département fera tout ce qui est possible pour utiliser le crédit global suivant un programme de publicité approuvé par le Ministre au début de l'exercice.

b) Un autre commissaire désirerait obtenir des précisions au sujet de la ventilation, si possible entre la partie nord et la partie sud du pays, des crédits de subvention prévus pour les exercices 1960 et 1961 et relatifs aux activités touristiques.

REPONSE.

1. Au budget de 1962 les crédits en question figurent aux articles suivants :

- 20-1 : Subventions à caractère touristique;
- 21-1 : Subventions en faveur du tourisme social;
- 28-2 : Publicité et propaganda touristiques;

Le tableau ci-après donne la ventilation des crédits précités pour les exercices 1960 et 1961 :

Article 20.

	1961	1960
Syndicats d'initiative	3.000.000	3.000.000
Fédérations et ligues touristiques	1.000.000	500.000
Stations thermales	2.500.000	2.500.000
Subventions d'encouragement à caractère non permanent	75.000	75.000
Equipement touristique régional et mesures propres à promouvoir l'étalement des vacances	12.000.000	12.500.000
	18.575.000	18.575.000

Art. 21. — Sociaal toerisme — Arbeidersvacan-

1961	1960
32.000.000	32.000.000

Art. 28.

	1961	1960
1. Reclame in de Belgische en buitenlandse radiopers en kosten van ontvangst	12.050.000	12.700.000
2. Allerhande publicaties	7.000.000	6.500.000
3. Tentoonstellingen en jaarmarkten	2.000.000	2.000.000
4. Films en foto's	1.650.000	1.500.000
5. Tehuizen in den vreemde	8.000.000	7.500.000
6. Vervoer	500.000	800.000
7. Clichés, maketten, verzendingskosten	500.000	500.000
8. Bijdragen, abonnementen	300.000	500.000
	32.000.000	32.000.000

2. Hierna volgen enkele aanwijzingen betreffende de geografische besteding van deze kredieten :

a) Art. 20. — Toeristische toelagen :

Verenigingen tot bevordering van vreemdelingenverkeer.

Subkrediet in principe verdeeld voor de helft tussen twee taalgebieden ten voordele van de provinciale besturen met inachtneming van de behoeften van de betrokken gebieden en van het belang van het voorgestelde programma zomede van de door de gewestelijke V.V.V. gedane inspanning.

Toeristenbonden en -verbonden.

Deze post heeft betrekking op de toelagen toegekend aan de provincies tot dekking van de kosten van secretariaat van de toeristenbonden ter bevordering van deze activiteiten en ter ondersteuning van het Commissariaat-Generaal bij zijn streven naar coördinatie van de toeristische propaganda en uitrusting.

In 1960, 50.000 frank per provincie; in 1961, 100.000 frank per provincie.

Thermale kuuroorden.

Toelagen toegekend aan de thermale kuuroorden van Chaudfontaine, Oostende en Spa ter bevordering van deze inrichtingen.

Toelage verdeeld naar volgende criteria :

— belang van het debiet der thermale wateren gecontroleerd door het Bestuur der Douanen en Accijnzen;

— aantal kuren.

Niet permanente aanmoedigingstoelagen.

Deze post bevat 40.000 frank voor de Vlaamse Toeristenbond en 35.000 frank voor de « Commission d'échanges touristiques de l'Est France-Belgique ».

Art. 21. — Tourisme social — Vacances ouvrières.

1961	1960
32.000.000	32.000.000

Art. 28.

	1961	1960
1. Publicité dans la presse belge et étrangère par radio et frais de réception	12.050.000	12.700.000
2. Publications diverses	7.000.000	6.500.000
3. Expositions et foires	2.000.000	2.000.000
4. Films et photos	1.650.000	1.500.000
5. Maisons à l'étranger	8.000.000	7.500.000
6. Transport	500.000	800.000
7. Clichés, maquettes, frais d'expédition	500.000	500.000
8. Cotisations, abonnements	300.000	500.000
	32.000.000	32.000.000

2. Voici quelques indications concernant la répartition géographique de ces crédits :

a) Art. 20. — Subventions à caractère touristique.

Syndicats d'initiative.

Sous-crédit réparti en principe par moitié entre les deux régions linguistiques au profit des administrations provinciales, en tenant compte des nécessités des régions intéressées et de l'intérêt que revêt le programme présenté ainsi que de l'effort fait par le syndicat d'initiative régional.

Fédérations et ligues touristiques.

Ce poste se rapporte aux subventions accordées aux provinces pour la couverture des frais de secrétariat exposés par les fédérations touristiques, et ce afin de promouvoir lesdites activités et de soutenir le Commissariat général dans son effort de coordination de la propagande et de l'équipement touristique.

En 1960, 50.000 francs par province; en 1961, 100.000 francs par province.

Stations thermales.

Subventions accordées aux stations thermales de Chaudfontaine, Ostende et Spa afin de promouvoir ces établissements.

Subventions réparties selon les critères suivants :

— importance du débit des eaux thermales contrôlées par l'Administration des Douanes et Accises;

— nombre de cures.

Subventions d'encouragement à caractère non permanent.

Ce poste comporte 40.000 francs pour le « Vlaamse Touristenbond » et 35.000 francs pour la Commission d'échanges touristiques de l'Est France-Belgique.

Regionale toeristische uitrusting — Vacantiespreiding.

Subkrediet verdeeld op basis van een drie jaren programma — 1960 tot 1962 — programma afgestemd op de uitrusting van de Kust en van de streek Maas-Ardenennen doch met verruiming tot de andere toeristische streken (zie programma hierna, door mijn voorganger reeds goedgekeurd) :

	1962	1961	1960
West-Vlaanderen	1.500.000	1.500.000	1.500.000
Oost-Vlaanderen	1.000.000	1.500.000	2.500.000
Antwerpen	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Limburg	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Brabant	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Luik	1.500.000	2.000.000	1.000.000
Namen	1.500.000	1.000.000	2.000.000
Luxemburg	1.500.000	1.000.000	1.000.000
Henegouwen	1.000.000	1.000.000	1.000.000
	11.000.000 (2)	11.000.000 (1)	12.000.000

b) *Art. 21. — Sociaal toerisme — Arbeidersvacanties.*

Krediet verdeeld met de bezorgdheid een evenwicht tussen de grote arbeiders en bedienden beroepsorganisaties tot stand te brengen.

c) *Art. 28.*

Zoals blijkt uit het onderzoek van de uitgaveposten in de verantwoordingsnota's stelt bedoeld krediet het Commissariaat-Generaal in de mogelijkheid een algemeen nationale propaganda te voeren voor de gezamenlijke toeristische rijkdommen van België zo in het binnenland als in het buitenland.

De criteria die ten grondslag liggen aan dit programma kunnen als volgt omschreven worden :

- Kust;
- Ardennen-Maas;
- Kunststeden;
- Folklore.

c) Tenslotte werden nog de twee volgende vragen gesteld :

1° Het Nederlandstalig personeel in de persdienst van het Commissariaat-generaal voor Toerisme schijnt onvoldoende, wanneer men vaststelt welke fouten en gebrekkige vertalingen men in de Nederlandse brochures aantreft.

2° De toeristische landkaart van het C.G.T. heeft aanleiding gegeven tot heel wat kritiek. Wordt er aan een nieuwe kaart gewerkt ?

ANTWOORD.

1° Wegens het ontslag op 30 april j.l. van het personeelslid, belast met de leiding van de Nederlands-

(1) Krediet van 12.000.000 frank : 1 miljoen, in reserve gehouden, te verdelen op beslissing van de heer Minister.

(2) Uit te werken programma met inachtneming van de vermindering met 1 miljoen (10 miljoen in plaats van 11).

Équipement touristique régional — Étalement des vacances.

Sous-crédit réparti sur la base d'un programme triennal — de 1960 à 1962 — visant essentiellement l'équipement du littoral et de la région Meuse-Arden-nes, mais avec extension aux autres régions touristiques (voir programme ci-dessus, déjà approuvé par mon prédécesseur) :

	1962	1961	1960
Flandre occidentale	1.500.000	1.500.000	1.500.000
Flandre orientale	1.000.000	1.500.000	2.500.000
Anvers	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Limbourg	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Brabant	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Liège	1.500.000	2.000.000	1.000.000
Namur	1.500.000	1.000.000	2.000.000
Luxembourg	1.500.000	1.000.000	1.000.000
Hainaut	1.000.000	1.000.000	1.000.000
	11.000.000 (2)	11.000.000 (1)	12.000.000

b) *Art. 21. — Tourisme social. — Vacances ouvrières.*

Crédit réparti avec le souci de réaliser un équilibre entre les grandes organisations professionnelles d'ouvriers et d'employés.

c) *Art. 28.*

Ainsi qu'il résulte des notes justificatives relatives aux postes de dépenses, le crédit en question doit permettre au Commissariat général de mener une propagande générale à l'échelon national en faveur de l'ensemble des richesses touristiques de la Belgique, et ce tant à l'intérieur du pays qu'à l'étranger.

Les critères qui sont à la base de ce programme peuvent être définis comme suit :

- Littoral;
- Ardennes-Meuse;
- Villes d'art;
- Folklore.

c) Enfin, les deux questions suivantes ont encore été posées :

1. Le personnel d'expression néerlandaise appartenant au service de presse du Commissariat général au Tourisme paraît insuffisant, si l'on considère les erreurs et traductions défectueuses qu'on trouve dans les brochures néerlandaises.

2. La carte touristique éditée par le C.G.T. a donné lieu à de nombreuses critiques. Prépare-t-on une nouvelle carte ?

REPONSE.

1. La démission, à la date du 30 avril dernier, du fonctionnaire chargé de la direction du secteur néer-

(1) Crédit de 12.000.000 de francs : 1 million tenu en réserve et à répartir sur décision du Ministre.

(2) Programme à élaborer en tenant compte de la diminution de 1 million (10 millions au lieu de 11).

talige sector van de persdienst, hebben zich inderdaad zekere moeilijkheden voorgedaan.

Bedoeld personeelslid werd op 1 augustus j.l. vervangen en intussen werden bovendien maatregelen getroffen om de publicaties in het Nederlands beter te verzorgen.

2° De « Toeristische kaart van België » kende slechts een beperkte oplage en dient dan ook als een eerste poging te worden opgevat.

Er kwam inderdaad wel wat kritiek over deze kaart en verschillende op- en aanmerkingen werden gemaakt door diverse toeristische federaties en groeperingen, alsook door gemeentebesturen en de belanghebbenden.

Hiervan zal bij de heruitgave rekening worden gehouden, zowel wat de belangrijkheidstekens betreft als de nodige correcties in het tekstgedeelte en het aanvullen van bepaalde leemten in het wegennet.

Een nieuwe editie van deze kaart wordt voorzien op de begroting van 1962.

VI. *BESPREKING DER ARTIKELEN DER KREDIETEN VERKEERSWEZEN.*

Een commissaris wenst te weten welke de oorzaak is van de verminderingen der kredieten namelijk op artikelen 3, 12-5, 20-1 en 24 van Sectie I van de begroting van het Departement ?

ANTWOORD.

De Minister heeft volgende verantwoording gegeven :

Voor een juiste beoordeling van de begroting van het Departement voor 1962, moet men rekening houden met de nieuwe verdeling der bevoegdheden tussen de activiteiten inzake Verkeerswezen enerzijds, Post, Telegraaf en Telefoon anderzijds.

De oude Sectie I van de begroting 1961 (Centrale diensten, Vervoer, Luchtvaart, Zeewezen en Binnenvaart) wordt, voor 1962, gesplitst in drie secties :

Sectie I. — Autoriteitsdiensten (Vervoer, Toerisme, Luchtvaart) ;

Sectie II. — Zeewezen en Binnenvaart ;

Sectie VI. — Algemene diensten gemeen voor Verkeerswezen, en Post, Telegraaf en Telefoon.

De onderrichtingen van het Ministerie van Financiën voor de voorbereiding der begrotingen laten niet toe de door beide Kamers gestemde kredieten te splitsen met het oog op de vergelijking tussen 1961 en 1962.

Zoals aangeduid in de budgettaire documenten, moet men de kredieten namelijk van de Secties I en VI (en eventueel Sectie II) bijvoegen om de juiste evolutie der uitgaven te kunnen beoordelen.

landais du service de presse, a effectivement donné lieu à certaines difficultés.

L'agent en question a été remplacé à la date du 1^{er} août dernier et d'autre part, des mesures ont été prises dans l'intervalle afin de soigner davantage les publications en néerlandais.

2. La carte touristique de la Belgique n'a connu qu'un tirage réduit et doit dès lors être considérée comme un premier essai.

Cette publication a, certes, provoqué quelques critiques et diverses observations ont été formulées par les fédérations et groupements touristiques ainsi que par des administrations communales et par les personnes intéressées.

Il en sera tenu compte au moment de la réédition, tant en ce qui concerne les indications relatives à l'importance des différents centres que pour les corrections à apporter au texte et les lacunes à combler dans les réseaux routiers qui y sont indiqués.

Une nouvelle édition de cette carte est prévue au budget de 1962.

VI. *DISCUSSION DES ARTICLES DES CREDITS COMMUNICATIONS.*

Un membre désire connaître la cause des diminutions de crédits aux articles 3, 12/5, 20/1 et 24 de la Section I du budget du Département.

REPONSE.

A ce sujet, le Ministre a fourni la justification suivante :

Si l'on veut porter une appréciation correcte sur le budget du Département pour l'exercice 1962, il faut tenir compte de la nouvelle répartition des compétences entre les activités en matière de transports, d'une part, et celles en matière de poste, de télégraphes et de téléphones, d'autre part.

L'ancienne Section I du budget 1961 (Services centraux, Transports, Aéronautique, Marine et Navigation intérieure) est scindée pour 1962 en trois sections :

Section I. — Services d'autorité (Transports, Tourisme, Aéronautique) ;

Section II. — Marine et Navigation intérieure ;

Section IV. — Services généraux communs aux Communications et aux Postes, Télégraphes et Téléphones.

Les instructions données par le Ministère des Finances pour la préparation des budgets ne permettent pas de scinder les crédits votés par les deux Chambres en vue d'établir une comparaison entre 1961 et 1962.

Si l'on veut se faire une idée exacte de l'évolution des dépenses, il faut y ajouter, ainsi que le signalent les documents budgétaires, les crédits des Sections I et VI (et éventuellement ceux de la Section II).

Het totaal bedrag der verminderingen van kredieten op de begroting van het departement beloopt : *min 444,7 miljoen* voor 1962 tegenover de aangepaste begroting voor 1961.

De voornaamste verminderingen tussen 1962 en 1961 zijn te vinden op de kredieten van Secties I en VI van de begroting 1962 op volgende wijze :

(In miljoen frank.)

	1962 Secties I + VI	1961 aangepast	Vershil 1962-1961
Personeel (Hoofdstuk I § 1) .	87,6	81,—	+ 6,6
Materieel (Hoofdstuk I § 2) .	23,3	26,7	— 3,4
Toelagen (Hoofdstuk II) .	2.615,1	3.071,2	— 456,1
Andere Uitgaven (Hoofdstuk IV)	71,8	45,2	+ 26,6
	2.797,8	3.224,1	— 426,3

Personeelsuitgaven.

De vermeerdering der kredieten van 6,6 miljoen wordt door de evolutie van artikel 3 (Secties I + VI) beïnvloed;

Artikel 3. — Bezoldigingen van het personeel.

(In miljoen frank.)

	1962	1961 aangepast	Vershil 1962-1961
Sectie I	52,5		
Sectie VI	23,5		
	76,—	69	+ 7

Hieruit blijkt dat de toestand der kredieten van personeel voor 1962 geen enkele vermindering maar veel-
eer een bevestiging inhoudt in de lijn van een werke-
lijke rationalisatie van het bestuur.

Op artikel 3 van Sectie II worden trouwens de nodige kredieten voorzien met het oog op de ontwikkeling der diensten van de Pakketboten Oostende-Dover.

Materieeluitgaven.

De vermindering van 3,4 miljoen vormt het tegen-
deel van een overdracht der activiteiten van Zeewezen
en Binnenvaart naar Sectie II.

Wat *artikel 12-5* (kleding) van Sectie I betreft, moet men de overeenstemmende gegevens van Sectie I, II en VI hergroeperen om tot een juiste beoordeling van de werkelijke toestand te komen, i.e. :

	1962	1961 aangepast	Vershil
Sectie I	118.000	1.064.000	
Sectie II	905.000	—	
Sectie VI	20.000	—	
	1.043.000	1.064.000	— 21.000

Les diminutions portant sur les crédits figurant au budget du département s'élèvent à un total de *444,7 millions* pour 1962 par rapport au budget ajusté pour 1961.

Les principales réductions par rapport à 1961 se rapportent aux crédits des Sections I et VI du budget 1962 où elles sont libellées comme suit :

	1962 Sections I + VI	1961 adaptées	Différence 1962-1961
Personnel (Chapitre I, § 1) .	87,6	81,—	+ 6,6
Matériel (Chapitre I, § 2) .	23,3	26,7	— 3,4
Subventions (Chapitre II) .	2.615,1	3.071,2	— 456,1
Autres dépenses (Chapit. IV)	71,8	45,2	+ 26,6
	2.797,8	3.224,1	— 426,3

Dépenses de personnel.

L'augmentation des crédits, qui atteint 6,6 millions, est influencée par l'évolution de l'article 3 (Sections I + VI) ;

Article 3. — Rémunérations du personnel.

(En millions de francs).

	1962	1961 ajusté	Différence 1962-1961
Section I	52,5		
Section VI	23,5		
	76,—	69	+ 7

De ce qui précède il résulte que la situation des crédits prévus en 1962 pour le personnel n'a subi aucune diminution, mais traduit plutôt une confirmation de la tendance à une rationalisation effective de l'admini-
stration.

L'article 3 de la section II prévoit d'ailleurs les crédits nécessaires à l'extension des services des paque-
bots Ostende-Douvres.

Dépenses de matériel.

La réduction de 3,4 millions constitue la contrepartie du transfert, à la Section II, des activités de la Marine et de la Navigation intérieure.

Quant à *l'article 12,5* (Habillement) de la Section I, il faut regrouper les données correspondantes des Sec-
tions I, II et VI pour pouvoir apprécier exactement la situation réelle qui se présente comme suit :

	1962	1961 ajusté	Différence
Section I	118.000	1.064.000	
Section II	905.000	—	
Section VI	20.000	—	
	1.043.000	1.064.000	— 21.000

Praktisch, is het krediet van 1962 op een gelijkwaardig niveau als in 1961.

Toelagen.

De vermindering wordt gerechtvaardigd op volgende wijze :

1° een uitzonderlijke tussenkomst van 270 miljoen werd voorzien ten laste van de aangepaste begroting van 1961 om het evenwicht van de exploitatierekening van de N.M.B.S. te verbeteren in verband met de bijzondere lasten voortspruitende uit de staking van december 1960 - januari 1961.

Bedoelde tussenkomst verdwijnt natuurlijk in 1962.

2° een vermindering van 150 miljoen op *artikel 24-5* van 1962 (verlies uit hoofde van de aflevering van arbeiders- en werkabonnementen) werd door de Ministerraad beslist en moet gecompenseerd worden mits de regeling van de kwestie van de weekabonnementen.

Het verschil tussen deze verminderings van 270 + 150 = 420 miljoen en het totaal bedrag der verminderingen op de toelagen, hetzij 456 miljoen, dient op een bepaald aantal posten in min en in meer aangerekend te worden.

Wat *artikel 20-1* van Sectie I (Commissariaat-generaal voor Toerisme) betreft, steunt de vermindering op een beschikbaar saldo der tussenkomsten van de vorige dienstjaren dat in verband met de noodwendigheden voor 1962 zal kunnen worden gebruikt.

Andere uitgaven. — De vermeerdering van 26,6 miljoen is te verdelen op volgende wijze :

Artikel 28-2.

Toeristische propaganda . . . + 6 miljoen

Artikel 29-1.

Uitzonderlijke uitgave voor de installatie van een elektronisch centrum voor een nieuw repertoire der voertuigen . . . + 17,5 miljoen

Artikel 28-3.

Uitrusting V.H.F. van een vliegtuig van de Luchtvaart, aflevering van autoplaten en rijbewijs . . . + 3,1 miljoen

+ 26,6 miljoen

Pratiquement, le crédit prévu pour 1962 se trouve à un niveau analogue à celui de 1961.

Subventions.

La diminution se justifie comme suit :

1° une intervention extraordinaire de 270 millions avait été prévue à charge du budget ajusté de 1961 afin d'améliorer l'équilibre du compte d'exploitation de la S.N.C.B. en ce qui concerne les charges spéciales résultant de la grève de décembre 1960 - janvier 1961.

Cette intervention disparaît évidemment en 1962.

2° une diminution de 150 millions à l'*article 24-5* de 1962 (perte du fait de la délivrance d'abonnements ouvriers et de travail) a été décidée par le Conseil des Ministres et doit être compensée moyennant règlement de la question des abonnements de semaine.

La différence entre cette diminution de 270 + 150 = 420 millions et le montant total des réductions opérées sur les subventions, soit 456 millions, doit être porté en moins et en plus à un certain nombre de postes.

Quant à l'*article 20-1* de la Section I, (Commissariat général au Tourisme), la diminution est basée sur le solde des interventions des exercices précédents qui pourra être utilisé pour faire face aux nécessités de 1962.

Autres dépenses. — L'augmentation de 26,6 millions se répartit comme suit :

Article 28-2.

Propagande touristique + 6 millions

Article 29-1.

Dépenses exceptionnelles pour l'installation d'un centre électronique en vue de l'établissement d'un nouveau répertoire des véhicules . + 17,5 millions

Article 28-3.

Equipped V.H.F. d'un avion de l'Aéronautique, délivrance de plaques d'autos et de permis de conduire . . . + 3,1 millions

+ 26,6 millions

DEEL II.

II. KREDIETEN P.T.T.

A. — Uiteenzetting van de Minister van P.T.T.

Bij het begin van zijn uiteenzetting maakt de Minister twee voorafgaande opmerkingen :

1° Hij verklaart allereerst dat de nieuwe inkleding van de begroting het gevolg is van de structuurhervorming van het Departement van Verkeerswezen, dat nu Ministerie van Verkeerswezen en van Post, Telegraaf en Telefoon wordt genoemd.

In titel I (gewone begroting) behoren de eerste vier secties tot de bevoegdheid van Minister Bertrand, terwijl de 5° Sectie (Bestuur der Posterijen) van de Minister van P.T.T. afhangt.

Het totaal krediet voor de uitgaven bedraagt 3.771.048.000 frank d.i. een verhoging van 131 miljoen ten opzichte van het overeenstemmend krediet voor 1961.

De 6° sectie van de begroting betreft de Algemene diensten die voor beide Ministers gemeenschappelijk zijn.

In Titel II (buitengewone uitgaven) hebben de posten artikel 62-451 en 62-452 betrekking op het Bestuur der Posterijen.

Hierop komt een bedrag voor van 99.800.000 frank aan vastleggingskredieten, welke hoofdzakelijk betrekking hebben op de aankoop van terreinen, materieel, meubilair en sorteermachines. In bijlage vindt men, in het stuk betreffende het Ministerie van P.T.T., de begroting van de Regie en de algemene ramingen van de rekeningen voor 1962.

2° De Minister zal een optimistische uiteenzetting geven voor de Regie, waarvan de toestand uitstekend is. Dit zal niet gaan voor het Bestuur der Posterijen, waarvan hij de tekortkomingen wenst te vermelden en tevens de middelen geven die aangewend moeten worden, indien men erge moeilijkheden in de werking van deze belangrijke dienst wil vermijden.

REGIE VAN TELEGRAAF EN TELEFOON.

De begroting van de Regie is opgevat met het oog op een tweeledig doel :

a) de voltooiing van de automatisatie van het net, waarvoor de oprichting van gebouwen en de modernisatie van het kabelnet noodzakelijk zal zijn;

b) tegemoetkomen aan de toeneming van het verkeer en van het aantal abonneuten, waarvoor de bestaande centrales uitgebreid en plaatselijke en intercommunale kabels gelegd moeten worden.

De Minister wijst er op dat, in 1961, op artikel 12 (80 miljoen voor eerste aanleg) en op artikel 4 (120 miljoen voor bevoorrading in materieel) bijkredieten werden gevraagd om tegemoet te komen aan een stijging van het verkeer en van het aantal abonneuten welke groter was dan voorzien.

PARTIE II.

II. CREDITS P.T.T.

A. Exposé du Ministre des P.T.T.

En commençant son exposé, le Ministre fait deux remarques préalables :

1° Il déclare d'abord que la présentation du budget est fonction de la réforme de structure du Département des Communications, actuellement dénommé Ministère des Communications et des P.T.T.

Au Titre I (budget ordinaire) les quatre premières sections dépendent du Ministre Bertrand, la 5° section (Administration des Postes) dépend du Ministre des P.T.T.

Ce titre comporte, en dépense, un crédit global de 3.771.048.000 francs, qui est en augmentation de 131 millions par rapport au crédit correspondant de 1961.

La 6° section du budget concerne les services Généraux, qui sont communs aux deux Ministres.

Au Titre II (dépenses extraordinaires), les postes art. 62-451 et art. 62-452 intéressent l'Administration des Postes.

Y figurent des crédits d'engagement pour 99 millions 800 mille francs représentant essentiellement des achats de terrains, de matériel, de mobilier et de machines de tri. En annexe, on trouve, dans le document intéressant le Ministère des P.T.T., le budget de la Régie et la préfiguration générale des comptes pour 1962.

2° Le Ministre entend faire un exposé optimiste pour la Régie, dont la situation est excellente. Ce ne sera pas le cas pour l'Administration des Postes dont il compte indiquer les déficiences en esquissant les remèdes à mettre en œuvre si l'on ne veut pas aboutir à de grosses difficultés dans le fonctionnement de ce service important.

REGIE DES TELEGRAPHES ET TELEPHONES

Le budget de la Régie est conçu pour atteindre un double but :

a) l'achèvement de l'automatisation du réseau, ce qui postule l'érection de bâtiments et la modernisation du réseau câbles;

b) la volonté de répondre à l'accroissement du trafic et du nombre d'abonnés, ce qui implique l'extension des centrales existantes et le placement de câbles locaux et intercommunaux.

Le Ministre signale que pour faire face en 1961 à un accroissement plus important que prévu du trafic et du nombre d'abonnés, des crédits supplémentaires ont été demandés à l'art. 12 (1^{er} établissement pour 80 millions) et à l'article 4 (approvisionnement matériel pour 120 millions).

Bovenstaande kredieten werden toegekend met toepassing van de wet van 16 maart 1954, d.w.z. na gunstig advies van de Minister van Financiën.

Wat de investeringen betreft, bedragen de voor 1962 gevraagde vastleggingskredieten 2.541 miljoen d.i. 270 miljoen meer dan in 1961.

Deze verhoging is verantwoord door het feit dat in 1962, 45.000 nieuwe aansluitingen, verwacht worden, tegenover 35.000 in 1961.

De totale ontvangsten voor 1962 belopen, in afgeronde cijfers, 9.936 miljoen, d.i. 856 miljoen meer dan in 1961, terwijl de geraamde uitgaven 9 miljard 920 miljoen bedragen, d.i. 864 miljoen meer dan in 1961.

ONDERZOEK VAN DE BELANGRIJKE POSTEN VAN ONTVANGSTEN EN UITGAVEN.

Ontvangsten.

De in artikel 1 geraamde exploitatieontvangsten bedragen 5 miljard 258 miljoen frank, of 448 miljoen meer dan in 1961.

Van dit bedrag moeten hoofdzakelijk worden afgetrokken : een bedrag van 525 miljoen frank aan terugbetalingen en kwade posten, welke voorkomen op artikel 24 van de uitgaven (het betreft hier voornamelijk het aandeel in de internationale ontvangsten toekomend aan de buitenlandse besturen) en 12 miljoen voor telefoonabonnementen, welke einde 1962 zullen worden geïnd, doch op het dienstjaar 1963 moeten worden aangerekend.

De netto-exploitatieontvangsten bedragen dus 4.721 miljoen, d.i. 372 miljoen meer dan in 1961.

Deze ontvangsten worden onderverdeeld als volgt :

Telefoon	: F 4.269.000.000
Telegraaf	: 377.900.000
Radio-telefonie	: 7.500.000
Radio-telegrafie	: 66.900.000

In artikel 10 wordt de opbrengst van de af te sluiten leningen geraamd op 2.500 miljoen, waarvan 1.200 miljoen voor vernieuwing van leningen en 1.300 miljoen vers geld bestemd voor de financiering van werken.

Samengevat ziet de financiële toestand van de Regie er uit als volgt : 2.375 miljoen aan betalingskredieten, waarvan 670 miljoen bestemd zijn voor het programma 1962, en 1.705 miljoen voor de vroegere programma's.

Deze betalingskredieten zullen worden gedekt door de lening van 1.300 miljoen, terwijl het saldo, dus 1.075 miljoen zal gedekt worden uit de eigen betalingsmiddelen van de Regie.

De Minister onderstreept dat, met het oog hierop, het ontwerp van wet dat hij eerlang zal indienen, goedgekeurd dient te zijn. Bedoeld ontwerp bepaalt dat de winsten boven het maximumbedrag van 750 miljoen van het reservefonds gestort worden in een investeringsfonds, waarvan de beschikbare gelden voor de nieuwe investeringen van de Regie moeten worden aangewend.

Ces crédits ont été alloués en application de la loi du 16 mars 1954, c'est-à-dire, après avis favorable du Ministre des Finances.

Pour ce qui concerne les investissements, les crédits d'engagement sollicités en 1962 se montent à 2.541 millions, soit 270 millions en plus qu'en 1961.

Cette augmentation est justifiée par la prévision de 45.000 raccordements nouveaux en 1962 contre 35.000 en 1961.

En chiffres globaux, les recettes totales pour 1962 sont de 9.936 millions, soit 856 millions de plus qu'en 1961, et les dépenses prévues sont de 9.920 millions, soit 864 millions de plus qu'en 1961.

EXAMEN DES POSTES IMPORTANTS EN RECETTES ET EN DEPENSES.

Recettes.

A l'art. 1^{er}, les recettes d'exploitation prévues sont de 5.258 millions de francs, soit 448 millions de plus qu'en 1961.

De cette somme il faut déduire, en ordre principal 525 millions de francs de remboursement et non-valeurs portés à l'art. 24 des dépenses (il s'agit surtout de la quote-part des offices étrangers dans les communications internationales) et 12 millions d'abonnements téléphoniques encaissés fin 1962, mais à imputer sur l'exercice 1963.

La recette nette d'exploitation est ainsi de 4.721 millions, soit 372 millions de plus qu'en 1961.

La décomposition de ces recettes se fait comme suit :

Téléphone :	F 4.269.000.000
Télégraphe :	377.900.000
Radio-téléphonie :	7.500.000
Radio-télégraphie :	66.900.000

A l'art. 10, les recettes d'emprunt prévoient 2.500 millions, dont 1.200 millions de renouvellement d'emprunts et 1.300 millions d'argent frais affectés au financement des travaux.

En résumé, la situation financière de la Régie sera la suivante : 2.375 millions de crédits de paiement sont prévus, dont 670 millions pour le programme 1962 et 1.705 millions pour les programmes antérieurs.

Ces crédits de paiement seront couverts par l'emprunt de 1.300 millions, le reste, soit 1.075 millions seront couverts par les moyens propres de la Régie.

Le Ministre indique que, pour qu'il en soit ainsi le projet de loi qu'il déposera sous peu devra être voté. Ce projet de loi prévoit que les bénéfices excédant le plafond du fonds de réserve, qui se situe à 750 millions seront versés dans un fonds d'investissement dont les disponibilités seront obligatoirement employées pour les investissements nouveaux de la Régie.

In artikel 12, ten slotte, vindt men een ontvangst van 1.725 miljoen uit de tussentijdse beleggingen van de fondsen waarover de Regie beschikt.

Uitgaven.

Voor personeelsuitgaven (artikelen 1, 2, 3, 6 en 10) wordt 123 miljoen meer uitgetrokken dan in 1961. Deze stijging is het gevolg van een lichte toeneming van de personeelsbezetting, van de tweede fase van de revalorisatie der weddeschalen en van de weerslag hiervan op de pensioenen.

Voor de werkingsuitgaven (artikelen 5 en 7) is er een verhoging van 10 miljoen, wat gematigd mag heten als men rekening houdt met de bedrijvigheid van de Regie.

De financiële lasten (artikel 16) bedragen 821 miljoen, tegenover 750 miljoen in 1961; zij zijn het gevolg van het verhoogd bedrag van de afgesloten leningen.

Het belangrijkste zijn de investeringsuitgaven (artikel 4 en artikel 12) : 399 miljoen op art. 4 (bevoorrading van de magazijnen), en 2 miljard 98 miljoen op art. 12 (werken van oprichting aan derden toevertrouwd).

Van deze vastleggingskredieten gaan 351 miljoen naar gebouwen, 85 miljoen naar internationale en intercommunale kabels, 446 miljoen naar plaatselijke kabels (aldus kan de Regie haar inspanning met het oog op de vervanging van luchtlijnen door grondlijnen voortzetten).

Haast het volledige saldo van het krediet zal gebruikt worden voor uitbreidingswerken in 64 centrales (er zullen 43.000 nieuwe lijnen geplaatst worden) en voor automatisatiewerken waarvoor, in 1962, 49 centrales aan de beurt zullen komen (de lijst van deze centrales is opgenomen in bijlage).

Uit wat voorafgaat kan men zich een denkbeeld vormen over de stand van vordering van het automatisatieprogramma, alsmede over de toekomstvooruitzichten. Op 31 december 1961 zal 87 % van het net geautomatiseerd zijn. Dit percentage zal einde 1962 93 % bereiken, vermits het materieel voor een bijkomende tranche van 6 % is besteld; voor 2 % zal de bestelling gebeuren in 1962, terwijl de laatste 5 % gespreid zullen worden over de jaren 1963, 1964 en 1965, zodat de automatisatie van het net in de loop van het jaar 1966 voltooid zal zijn.

MOTORISATIE VAN DE THUISBEZORGING.

De Regie heeft een begin gemaakt met de tenuitvoerlegging van een plan om de thuisbezorging van telegrammen en spoedverzendingen volledig te motoriseren. Volgens dat plan zal de thuisbezorgingsdienst geconcentreerd worden in een honderdtal centra, bediend door het personeel van de Regie. De uitvoering ervan zal over 3 à 4 jaar gespreid worden om te voorkomen dat de bestaande diensten brutaal worden ontworpen en dat de belangen geschaad worden van de beambten, die thans instaan voor deze dienst. Dit plan zal de volgende voordelen bieden :

a) De thuisbezorgingsdienst zal over een groter aantal uren (doorgaans tot 10 uur 's avonds) kunnen worden verzekerd;

On trouve enfin, à l'art. 12, une recette de 1.725 millions qui résulte du placement intermédiaire des fonds dont dispose la Régie.

Dépenses.

Les dépenses de personnel (art. 1^{er}, 2, 3, 6 et 10) prévoient 123 millions de plus qu'en 1961. Elles résultent d'une légère augmentation des effectifs, de la seconde phase de la révalorisation des barèmes et de son incidence sur les pensions.

En frais de fonctionnement (art. 5 et 7), l'augmentation est de 10 millions, ce qui est modéré par comparaison à l'activité de la Régie.

Les charges financières (art. 16) sont de 821 millions contre 750 millions en 1961; elles résultent de l'augmentation des emprunts contractés.

Mais ce sont les dépenses d'investissement (art. 4 et art. 12) qui sont les plus importantes : 399 millions à l'art. 4 (approvisionnement des magasins) et 2 milliards 98 millions à l'art. 12 (investissements réalisés par l'industrie privée).

Dans ces crédits d'engagement, les bâtiments figurent pour 351 millions, les câbles internationaux et intercommunaux pour 85 millions, les câbles locaux pour 446 millions (cela permettra à la Régie de continuer l'effort entamé en vue de remplacer les circuits aériens par des câbles souterrains).

La quasi-totalité du restant du crédit sera consacrée à des travaux d'extension dans 64 centrales (43.000 lignes nouvelles seront installées) et aux travaux d'automatisation qui intéresseront, en 1962, 49 centrales (la liste des centrales à automatiser figure en annexe).

Ce qui précède permet de donner l'état d'avancement du programme d'automatisation ainsi que des prévisions d'avenir. Au 31-12-1961, 87 % du réseau seront en service automatique. Le matériel étant commandé pour 6 % supplémentaires, le réseau automatisé sera porté, en fin d'année 1962, à 93 %; 2 % seront commandés en 1962, les derniers 5 % seront répartis sur les années 1963, 1964 et 1965, de telle façon que l'automatisation du réseau sera terminée dans le cours de l'année 1966.

MOTORISATION DE LA REMISE A DOMICILE.

La Régie a commencé la mise en œuvre d'un plan de motorisation intégrale de la remise des télégrammes et des express postaux. Ce plan prévoit la concentration de la remise dans une centaine de centres du pays desservis par du personnel de la Régie. Il sera réalisé dans un délai de 3 à 4 ans, afin de ne pas désorganiser brutalement les services existants et de ne pas léser les intérêts des préposés actuels. La réalisation du plan aura les avantages suivants :

a) Les heures de remise seront plus étendues (jusqu'à 10 heures du soir en général);

b) In alle gemeenten van het land zal een speciale bode voor de bestelling zorgen.

Het vervoer en de bestelling van de spoedverzendingen zal aldus worden bespoedigd.

Twee betekenisvolle cijfers dienen nog te worden vermeld :

1° Aansluitingen op het telefoonnet :

	1959	1960	
	—	—	
Abonnenten	741.042	779.262	+ 38.220
Posten	1.068.731	1.125.715	+ 56.984

Het aantal abonnees is dus met 5,16 % toegenomen.

Voor 1962 wordt verwacht dat dit aantal met 45.000 zal stijgen. In België is dus 1 huisgezin op 3 op het telefoonnet aangesloten, wat het teken is van een hoge sociale standing.

2° Aantal gesprekken van 1959 tot 1960 :

Gewestelijke gesprekken	+ 6,48 %
Intercommunale gesprekken	+ 9,67 %
Internationale gesprekken	+ 13,52 %

De stijgende toename van de intercommunale en internationale gesprekken is ongetwijfeld het gevolg van de automatisatie.

Tot besluit mag worden beweerd dat de toestand van de Regie uitstekend is.

De Minister verklaart dat hij zo dikwijls mogelijk contact heeft genomen met het personeel. Het is hem een genoegen hulde te brengen aan de toewijding van het personeel en zijn gehechtheid aan de R.T.T.

BESTUUR DER POSTERIJEN.

De post geniet het vertrouwen van het publiek omdat zij met bevoegdheid en regelmatigheid gelijke tred heeft weten te houden met de gestadige ontwikkeling van haar werkzaamheden, doch uit oorzaak van deze goede « service » is zij ten eerste blootgesteld aan de kritiek van het publiek, dat bij de minste vergissing of bij om het even welke tekortkoming onmiddellijk protesteert.

Nu staan wij voor een Bestuur dat aan het wankelen is gebracht. De geweldige stijging van de werkzaamheden heeft een reeds herhaaldelijk gedane vaststelling buitengewoon scherp in het licht gesteld : het is niet mogelijk de structuur van een zuiver Staatsbestuur te doen stroken met de vereisten van een nijverheids- en handelsexploitatie. Enkele cijfers zullen volstaan om een precies beeld te geven van de inspanning, die van het Bestuur der Posterijen wordt gevraagd.

De algemene omvang van de poststukken, welke, in 1938, 1.446.000.000 bedroeg, is in 1960 gestegen tot 2.360.000.000, zodat verwacht mag worden dat deze omvang eerlang, op zowat 20 jaar, verdubbeld zal zijn. De financiële verrichtingen voor rekening van de Schatkist of van derden bedragen, voor 1960, 3.657 miljoen.

b) La remise sera faite par messenger spécial dans toutes les localités du pays.

On aboutira ainsi à l'accélération de l'acheminement et de la remise des express postaux.

Deux chiffres ayant une signification sont encore à citer :

1° Raccordements au téléphone :

	1959	1960	
	—	—	
Abonnés	741.042	779.262	+ 38.220
Postes	1.068.731	1.125.715	+ 56.984

L'augmentation du nombre d'abonnés est donc de 5,16 %.

La prévision d'augmentation pour 1962 est de 45.000. Un ménage sur trois en Belgique est donc raccordé au téléphone, ce qui est le signe d'un standing social élevé.

2° Nombre de communications de 1959 à 1960 :

Communications régionales	+ 6,48 %
Communications interurbaines	+ 9,67 %
Communications internationales	+ 13,52 %

Cette augmentation plus importante des communications interurbaines et internationales est, de toute évidence, le résultat de l'automatisation.

En conclusion, on peut affirmer que la situation de la Régie est excellente.

Le Ministre affirme avoir pris contact aussi souvent qu'il le pouvait avec le personnel. Il se plaît à apprécier l'esprit de dévouement de celui-ci et son attachement à la R.T.T.

ADMINISTRATION DES POSTES.

La poste jouit de la confiance du public parce qu'elle a su répondre au développement constant de ses activités avec compétence et régularité, mais à cause de ce bon « service », elle est particulièrement exposée aux critiques du public, qui proteste dès qu'il est victime de la moindre erreur ou d'une quelconque déficience.

Nous nous trouvons aujourd'hui devant une Administration ébranlée. La formidable augmentation de ses activités a mis particulièrement en évidence une constatation déjà faite à maintes reprises : il n'est pas possible de concilier une structure d'administration d'Etat pure avec les nécessités d'une exploitation industrielle et commerciale. Quelques chiffres donneront une idée précise de l'effort qui est demandé à l'Administration des Postes.

Le mouvement général des correspondances, qui se situait en 1938 à 1 milliard 446 millions, est passé en 1960 à 2 milliards 360 millions. C'est dire que sous peu, en une période de quelque 20 ans, il sera doublé. En matière d'opérations financières pour compte du Trésor ou pour compte de tiers, le chiffre s'élève en 1960 à 3 milliards 657 millions.

Het gemiddeld bedrag van de verrichtingen per inwoner beloopt 400.000 frank.

Uitgedrukt in indexcijfers, verliep de postbedrijvigheid als volgt ten opzichte van het jaar :

1900 = 100;
1918 = 275;
1960 = 479,

dit is een verhoging met 37,2 % van 1918 tot 1960, en de financiële bedrijvigheid, wanneer men eveneens neemt :

1900 = 100;
1918 = 495;
1960 = 722,

dit is van 1918 tot 1960, een verhoging met 45,8 %.

Ingevolge deze verhoogde bedrijvigheid zullen, in 1960, 48 nieuwe kantoren opgericht en 20 andere kantoren gereklasseerd moeten worden.

De particuliere bedrijven, die zich gestadig aan de technische vooruitgang weten aan te passen, verwachten van het Bestuur der Posterijen steeds doeltreffender prestaties, omdat zij voor de meeste van hun externe betrekkingen daarvan afhankelijk zijn.

De posterijen hebben eveneens een beroep gedaan op nieuwe technische middelen, en hebben in de mechanisatie van de sortering, in de motorisatie van de verdeling en zelfs in de automatisatie de middelen gezocht om de overbelasting van hun diensten op te vangen.

Het Bestuur der Posterijen kan nochtans geen optimale uitslag verwachten, en wel ingevolge een driedubbel tekort, verouderde, onaangepaste gebouwen, ontoereikend personeel, ondoeltreffende structuur.

Laten wij deze drie punten even onderzoeken.

Gebouwen.

Onbetwistbaar zijn de interne organisatie van de diensten en de rationalisatie van de exploitatie grotendeels afhankelijk van de kwaliteit van de lokalen en gebouwen. Thans zijn de postdiensten ondergebracht in 1.850 gebouwen, waarvan een groot aantal niet zijn aangepast aan de eisen van een modern bedrijf.

De Minister kondigt aan dat hij beslist heeft een algemeen onderzoek in te stellen om na te gaan welke gebouwen verouderd of onaangepast zijn. In 1960 is een tienjarenprogramma voor de investeringen in onroerende goederen opgemaakt. Dit voorziet in een gemiddelde van 120 miljoen per jaar aan investeringen. Er moet wel worden vastgesteld dat voor 1961 amper 25 % van de vooruitzichten zal zijn uitgevoerd.

De Minister wil zijn collega van Openbare Werken beslist niet in het gedrang brengen, doch er moet worden gewezen op het feit dat overdreven centralisatie op het gebied van de gebouwen grote bezwaren met zich brengt en dat, bij de aanbestedingen en de aankopen, grote vertraging optreedt ingevolge het tekort aan personeel in de Dienst van de Gebouwen.

La moyenne de transactions par habitant est de 400.000 francs.

En indice, l'activité postale a évolué comme suit par rapport à l'année :

1900 = 100;
1918 = 275;
1960 = 479,

soit une augmentation de 1918 à 1960 de 37,2 % et l'activité financière, en prenant également :

1900 = 100;
1918 = 495;
1960 = 722,

soit de 1918 à 1960 une augmentation de 45,8 %.

Cette augmentation d'activité entraînera en 1960 la création de 48 bureaux nouveaux et le reclassement de 20 autres bureaux.

Les entreprises privées, s'adaptant d'une façon constante aux progrès techniques, attendent de l'Administration des Postes un service toujours plus efficient, parce qu'elles en dépendent pour la plupart de leurs relations extérieures.

La poste s'est elle aussi tournée vers l'application de techniques nouvelles, recherchant dans la mécanisation du tri, la motorisation de la distribution, voire l'automatisation, les moyens de se prémunir contre la saturation de ses services.

Pourtant, l'Administration des Postes ne peut atteindre un résultat optimum et ce en fonction de trois déficiences : bâtiments vétustes et inadaptés, personnel insuffisant, structure inadéquate.

Passons en revue ces trois points.

Bâtiments.

Incontestablement l'organisation interne des services, la rationalisation de l'exploitation dépendent en grande partie de la qualité des locaux et bâtiments. A l'heure actuelle, les services postaux sont établis dans 1.850 bâtiments, dont quantité ne sont pas adaptés aux exigences d'une exploitation moderne.

Le Ministre annonce qu'il a décidé d'une enquête générale pour déterminer quels sont les bâtiments inadéquats ou vétustes et un programme décennal d'investissement immobilier a été établi en 1960. Il comporte des investissements moyens de 120 millions par an. Il faut bien constater que pour 1961 il sera réalisé à peine à 25 % du montant prévu.

Le Ministre se défend de vouloir mettre en cause son collègue des Travaux Publics, mais il faut bien constater qu'une centralisation excessive en matière de bâtiments comporte des inconvénients majeurs et que des retards considérables se font jour dans la conclusion des adjudications et acquisitions et ceci du fait de la pénurie de personnel au Service des Bâtiments.

PERSONEEL VAN HET BESTUUR DER POSTERIJEN.

Op het gebied van het personeel en van de kaders is de toestand bij de posterijen onrustwekkend.

Hoe ziet die toestand er thans uit? De Posterijen hebben 33.000 personeelsleden in dienst, of, uitgedrukt in eenheden met volledige opdracht, 29.300 eenheden.

80 % van de op de begroting geraamde uitgaven houden verband met het personeel. Het personeel blijft dus de echte hoofdfactor van deze openbare dienst.

Van 1938 tot 1960 zijn de werkzaamheden van de posterijen met 74 % gestegen. Gedurende dezelfde periode is de personeelsbezetting slechts met 40 % toegenomen. Het theoretisch tekort bedraagt dus 34 %.

Het spreekt vanzelf dat de post onmogelijk het hoofd zou hebben kunnen bieden aan deze verhoogde werkzaamheden, indien zij haar toevlucht niet had genomen tot mechanisatie, motorisatie en automatisatie waardoor de productiviteit wordt verhoogd, zodat de uitbreiding van de personeelsbezetting niet noodzakelijk gelijke tred moet houden met de toeneming van de bedrijvigheid. De wanverhouding is echter te groot geworden. Binnenkort zal de geregelde werking van het postbedrijf de gevolgen hiervan te dragen hebben.

Gaat men nu de samenstelling na van het personeel, dan komt men tot de bevinding dat de post 19.000 vastbenoemde personeelsleden telt en 13.000 hulpkrachten, die 10.000 eenheden met een volledige opdracht vertegenwoordigen. In beginsel zou de hulpkracht alleen een onvolledige, of een tijdelijke opdracht moeten vervullen. Doch ten aanzien van de behoeften van de exploitatie kon het Bestuur der Posterijen geen maanden of jaren wachten om de instemming van de vele instanties te verkrijgen om zijn kader aan te passen, zodat het zich verplicht heeft gezien deze hulpkrachten met volledige prestaties te belasten.

De hulpkrachten genieten evenwel geen stabiliteit van betrekking. De politiek welke de posterijen aldus genoopt waren te volgen, valt zeer duur uit en brengt zware gevolgen met zich. Zo heeft dit bestuur, in 1960, 1.230 hulpkrachten aangeworven waaronder 440 bedienden. In de loop van hetzelfde jaar hebben 877 hulpkrachten (70 %) de dienst verlaten. Het ligt voor de hand dat de hulpkrachten een vaste betrekking trachten te vinden.

Wanneer men bedenkt dat gemiddeld drie maanden nodig zijn om een bediende een minimum-beroepsopleiding bij te brengen, en drie weken om een brievenbesteller het minimum aan kennis bij te brengen om de postbedeling te verzekeren, ziet men in hoe duur de massale aanwending van hulpkrachten uitvalt. Alleen voor de opleiding van dit vervangingspersoneel werd in 1960 de tegenwaarde van 1250 maanden wedde uitgegeven.

Er moet dus zo vlug mogelijk aan deze toestand een eind worden gemaakt. De Minister verklaart dat hij al zijn krachten heeft ingespannen om een regularisatieprocedure uit te werken. Op grond van de huidige reglementering moet nochtans de instemming van het Vast Wervingssecretariaat, van de Minister van het Openbaar Ambt en, ten slotte, van de Ministerraad worden verkregen.

LE PERSONNEL DE LA POSTE.

Dans le domaine du personnel et des cadres, la poste connaît une situation alarmante.

Quelle est cette situation? La Poste compte, à l'heure actuelle, 33.000 agents ou, exprimé en unités à tâches complète, 29.300 unités.

80 % des dépenses prévues au budget sont relatifs à l'utilisation du personnel. La main-d'œuvre reste donc l'élément moteur essentiel de ce service public.

De 1938 à 1960, la poste a connu une augmentation de 74 % de son activité. Pendant cette même période, le nombre d'agents ne s'est accru que de 40 %. Le déficit théorique est donc de 34 %.

Il est évident que la poste n'aurait pu faire face à cet accroissement d'activité sans mécanisation, motorisation, automatisa-tion, qui entraînent une productivité plus élevée et ont pour conséquence que l'accroissement du personnel peut être non proportionnel à l'accroissement du trafic. Néanmoins, le décalage est devenu trop grand. Bientôt la régularité du fonctionnement de la poste en subira les conséquences.

Si l'on examine maintenant la composition de ce personnel, on constate qu'il y a 19.000 agents définitifs et 13.000 auxiliaires représentant 10.000 unités à tâche complète. L'auxiliaire, en principe, ne devrait accomplir que des tâches incomplètes ou temporaires. L'Administration des Postes, placée devant les nécessités de son exploitation, ne pouvant attendre les longs mois sinon les années nécessaires pour obtenir les multiples accords pour adapter son cadre, s'est trouvée dans l'obligation de confier à ces auxiliaires des tâches à prestation complète.

Les auxiliaires restent néanmoins un personnel qui n'a aucune stabilité. La politique que la poste s'est vue obligée de suivre est très coûteuse et lourde de conséquences. Par exemple, en 1960, elle a recruté 1.230 auxiliaires, dont 440 employés. Dans la même année, elle a enregistré 877 départs d'auxiliaires (70 %). L'agent auxiliaire essaie évidemment de trouver un emploi stable.

Si l'on sait qu'il faut trois mois, en moyenne, pour donner à un employé un minimum de formation professionnelle et trois semaines pour permettre à un facteur d'acquérir le minimum de connaissances pour assurer une distribution, on se rend compte du coût extrêmement élevé de l'utilisation massive d'auxiliaires. Pour la seule formation de ce personnel de remplacement, il a été dépensé en 1960 l'équivalent de 1250 mois de salaires.

Il faut donc mettre fin le plus rapidement possible à cette situation. Le Ministre déclare que tous ses efforts ont tendu vers la mise au point d'une procédure de régularisation. En fonction de la réglementation en vigueur, il faut néanmoins obtenir l'accord du Secrétariat Permanent au Recrutement, du Ministre de la Fonction Publique et enfin du Conseil des Ministres.

De oplossing is in zicht. De Minister hoopt eerlang de volgende formule te kunnen toepassen :

— hulpkrachten van de 4^e categorie (brievenbestellers, sorteerders, chauffeurs, werklieden) :

Al de personeelsleden die voorheen, hetzij op een wervingsexamen, hetzij op een eindexamen van beroepsopleiding, 6/10 van de punten hebben behaald, zouden toelaatbaar worden verklaard; de overigen zouden een proef moeten afleggen over beroepsvakken in verband met hun opdracht.

— Voor de 3^e categorie :

Al de hulpkrachten zouden een vereenvoudigd examen over de verworven beroepskennis moeten afleggen.

Ingeval de Ministerraad met het een en het ander instemt, zouden deze verschillende maatregelen kunnen worden toegepast :

— voor de 3^e categorie : omstreeks half december;
— voor de 4^e categorie : begin volgend jaar.

De Minister wijst erop dat hij, om te vermijden dat gelijkaardige toestanden zich in de toekomst opnieuw zouden voordoen, een regeling heeft laten onderzoeken om het kader automatisch aan te passen en de hulpkrachten naar gelang van de vacatures te regulariseren.

Gaat men de samenstelling na van het vast kader, dan komt men tot de bevinding dat dit kader 15.000 betrekkingen van de 4^e categorie telt, 6.700 van de 3^e, 2.300 van de 2^e en 170 van de 1^{ste}. Het kader van de 4^e en de 3^e categorie is natuurlijk niet volledig en naar gelang van de vacatures zal een vrij groot aantal hulpkrachten in vast verband kunnen worden benoemd.

Met betrekking tot de 1^{ste} categorie dienen een paar opmerkingen te worden gemaakt.

Voor het gehele postbedrijf is er slechts een directeur-generaal, en in functie van het aantal personeelsleden, 1 ambtenaar van de 1^{ste} categorie per 170 personeelsleden bij het Centraal Bestuur; in de buitendiensten telt men 1 ambtenaar van de 1^{ste} categorie per 200 personeelsleden en bij het Bestuur der Postchecks 1 ambtenaar van de 1^{ste} categorie per 230 personeelsleden.

In alle andere departementen samen genomen is er 1 ambtenaar van de 1^{ste} categorie per 30 à 40 personeelsleden. Uiteraard is het niet altijd mogelijk vergelijkingen te maken tussen studiediensten en diensten met grote personeelsbezetting zoals het postbedrijf; het verschil is in elk geval te groot.

**

De Minister geeft vervolgens een toelichting op de belangrijkste begrotingsartikelen die het Bestuur der Posterijen betreffen.

Artikel 3 vertoont een vermeerdering met 93 miljoen ten opzichte van 1961.

La solution est en vue. Le Ministre espère pouvoir mettre en œuvre incessamment la formule suivante :

— auxiliaires de la 4^e catégorie (facteurs, trieurs, conducteurs d'autos, ouvriers) :

seraient déclarés admissibles tous ceux qui, dans le passé, ont obtenu 6/10 des points, soit à un examen de recrutement, soit à un examen de fin de formation professionnelle; les autres seraient soumis à une épreuve portant sur des branches professionnelles en rapport avec leurs attributions.

— Pour la 3^e catégorie :

Tous les auxiliaires seraient soumis à un examen simplifié qui porterait sur les connaissances professionnelles acquises.

Ces diverses mesures — en cas d'accord du Conseil des Ministres — pourraient être mises en œuvre :

pour la 3^e catégorie vers la mi-décembre
pour la 4^e catégorie : au début de l'année prochaine.

Le Ministre signale que, pour éviter qu'une situation analogue puisse se représenter à l'avenir, il a mis à l'étude un système d'adaptation automatique du cadre et de régularisation des auxiliaires au fur et à mesure des vacances d'emplois.

Quand on analyse la composition du cadre définitif, on constate qu'il comprend 15.000 emplois de 4^e catégorie, 6.700 de 3^e, 2.300 de 2^e et 170 de 1^{re}. En ce qui concerne la 4^e et la 3^e catégories, ce cadre n'est évidemment pas complet et c'est en rapport avec les vacances existantes qu'il sera possible de nommer à titre définitif un assez grand nombre d'auxiliaires.

En ce qui concerne la 1^e catégorie, quelques remarques s'imposent.

Pour l'ensemble de la poste il y a un seul directeur général et, en fonction du nombre d'agents, un fonctionnaire de 1^{re} catégorie pour 170 agents à l'Administration Centrale, un fonctionnaire de 1^{re} catégorie pour 200 agents dans les services extérieurs et un fonctionnaire de 1^{re} catégorie pour 230 agents à l'Office des Chèques Postaux.

Dans l'ensemble des autres Départements cette proportion varie entre un fonctionnaire de 1^{re} catégorie pour 30 à 40 agents. Evidemment, des comparaisons ne sont pas toujours possibles entre des services d'étude et un service à personnel nombreux comme la poste; néanmoins, la différence est par trop grande.

**

Le Ministre commente ensuite les articles les plus importants du budget relatifs à l'Administration des Postes.

L'article 3 est en augmentation de 93 millions par rapport à 1961.

Het betreft de personeelsuitgaven :

Deze vermeerdering valt uiteen als volgt :

Normale bevorderingen met toepassing van het geldelijk statuut	24 miljoen
Weerslag in 1962 van de aanwervingen in 1961	26 miljoen
Nieuwe aanwervingen in 1962 in uitzicht gesteld (433 begrotingseenheden)	39 miljoen
Maatschappelijke zekerheid (verhoging van de kinderbijslag en van het gezinsvacantiegeld, toekenning van 800 fr. mutualiteits toeelage als vrij verzekeren aan de geregulariseerde hulpkrachten)	4 miljoen
Nieuw kader	27 miljoen

Totaal : 120 miljoen

Dit totaal moet worden verminderd met een bedrag van 29 miljoen, dat bezuinigd kon worden als gevolg van de regularisatie van de hulpkrachten, aangezien de Post in dit geval voor deze hulpkrachten geen werkgeversbijdragen voor de maatschappelijke zekerheid behoeft af te dragen.

Uit deze toelichting blijkt dat, zo de begroting wordt goedgekeurd, een bedrag van 27 miljoen voor de aanpassing van de kaders zal kunnen worden aangewend.

Het beleid dat de Minister ten deze wenst te volgen strekt om voorshands de bestaande lacunes aan te vullen en, voorts maatregelen te nemen met het oog op de toepassing van structuurhervormingen, anders gezegd personeelsleden aan te werven en te bevorderen die belast zullen worden met de organisatie van de nijverheidscomptabiliteit, de diensten voor de statistiek, de mecanografie, de organisatorische en technische diensten welke voor de werking van een overheidsbedrijf onontbeerlijk zijn.

Enkele woorden over de toestand in verband met de sortering, de motorisatie en het Bestuur der Postcheks.

De postsortering.

Op dit ogenblik zijn twee centra, met name Brussel X en Luik X, volledig gemechaniseerd.

In een aantal grote kantoren, te weten Charleroi, Bergen, Kortrijk, Hasselt en Antwerpen, zijn sorteermachines in gebruik. Hoewel de proefperiode naar haar einde loopt en men mag zeggen dat het gevolgde beleid gunstig is gebleken, moet voor tal van moeilijkheden nog een oplossing worden gevonden.

In dit verband moet een tweeledige opmerking worden gemaakt : ten eerste : steeds dient getracht te worden een behoorlijk evenwicht tussen de mens en de techniek te verzekeren en nooit mag aan mechanisatie gedaan worden alleen maar om de mechanisatie zelf of om prestigeredenen. De mens moet steeds het middelpunt van onze zorgen blijven en nooit door de machine worden verpletterd.

Il s'agit des dépenses de personnel.

Cette augmentation se décompose comme suit :

Promotion normale — en application du statut pécuniaire	24 millions
Répercussion en 1962 des recrutements effectués en 1961	26 millions
Recrutements nouveaux prévus en 1962 (433 unités budgétaires)	39 millions
Sécurité sociale (majoration des allocations familiales et du pécule familial de vacances, attribution des 800 francs d'intervention comme assuré libre aux auxiliaires régularisés)	4 millions
Cadre nouveau	27 millions

Total : 120 millions

A déduire 29 millions d'économies, qui sont la conséquence de la régularisation des auxiliaires, la poste n'étant plus appelée, dans ce cas à payer pour ces agents, la cotisation patronale à la sécurité sociale.

Il résulte de cet exposé que, en cas d'approbation du budget, 27 millions pourront être utilisés pour adapter les cadres.

En cette matière, la politique que désire suivre le Ministre vise dans l'immédiat à combler les lacunes existantes et, d'autre part, à préparer la mise en place des réformes de structure, c'est-à-dire à recruter et à promouvoir les agents qui, demain, devront organiser la comptabilité industrielle, les services de statistiques, de mecanographie, d'organisation et les services techniques nécessaires au fonctionnement d'une régie.

Quelques mots au sujet de la situation en ce qui concerne le tri postal, la motorisation et l'Office des Chèques Postaux.

Tri postal.

A l'heure actuelle, deux centres sont entièrement mécanisés : Bruxelles X et Liège X.

Dans un certain nombre de grands bureaux, soit Charleroi, Mons, Courtrai, Hasselt et Anvers, on utilise certaines machines à trier. Malgré que la phase expérimentale touche à sa fin et qu'on puisse affirmer que la politique suivie a été favorable, il reste quantité de difficultés à vaincre.

A cet égard, il y a lieu de faire deux observations : la première : il faut toujours tendre à réaliser l'équilibre entre l'homme et la technique, il ne faut jamais mécaniser uniquement pour le plaisir de le faire ou pour des raisons de prestige. L'homme doit rester au centre de nos préoccupations, il ne doit pas être écrasé par la machine.

Met andere woorden, technische verbeteringen, op om het even welk gebied, moeten aan twee eisen voldoen : de productiviteit opvoeren natuurlijk, maar tevens de taak van het personeel verlichten.

Ten tweede : de mechanisatie zal slechts dan al haar nuttige effecten opleveren wanneer een zekere standaardisatie van de formaten wordt bereikt, waarvoor een beroep zal moeten worden gedaan op de medewerking van het publiek, wat moet gebeuren door overreding en tevens door te bewijzen dat het publiek zelf er voordeel bij heeft het werk van de post te vergemakkelijken.

Motorisatie.

Er dient onderscheid gemaakt tussen de motorisatie op het platteland, in de halflandelijke streken en in de steden. Op dit ogenblik bestaan er 65 plattelandscentra, met een totaal van 300 voertuigen. 120 kantoren van grote gemeenten beschikken over een totaal van 200 voertuigen.

Te Luik, Antwerpen en Gent worden proefnemingen gedaan met het oog op de motorisatie in de steden. Volgens het programma zullen, in 1962, 40 plattelandscentra en 20 kantoren in grote gemeenten worden gemotoriseerd terwijl de motorisatie van de stadscentra, met name Gent en Charleroi, verder zal worden uitgebouwd.

De uitgaven in verband met dit hoofdstuk komen voor op art. 28, dat een verhoging met 21 miljoen vertoont (331 miljoen in 1962 tegenover 310 miljoen in 1961).

Het Bestuur der Postchecks doet gemiddeld 1 miljoen verrichtingen per dag voor meer dan 3.500 miljard frank per jaar.

Er zijn thans 878.194 lopende rekeningen, d.i. een verhoging van bijna 40.000 rekeningen ten opzichte van 1960, of 4,5 %. Het Bestuur der Postchecks telt meer dan 3.000 personeelsleden, die met een indrukwekkend aantal boekhoudings- en rekenmachines werken in lokalen die te eng zijn geworden. De zenuwen van dit personeel staan onophoudelijk onder druk. De leden van de Commissies voor het Verkeerswezen hebben zich hiervan rekenschap kunnen geven bij hun bezoek aan het Bestuur der Postchecks.

De studie met het oog op de « automatisatie » zal worden voortgezet. Onlangs werd een elektronische testuitrusting geïnstalleerd. Deze zal een deel van de rekeningen bijhouden. Zowel op het technische als op het menselijke vlak, is dit een buitengewoon delicate aangelegenheid.

De Minister kondigt aan dat verschillende voorstellen in studie zijn, onder meer :

- mechanisatie van de check- en assignatiediensten;
- uitbreiding van het automatisch girostelsel;

— de betaling op zicht van postchecks, waarvan het bedrag een bepaalde som niet te boven gaat en met inachtneming van waarborgen welke vanzelfsprekend bepaald moeten worden in overleg met de Minister van Financiën, aan wie de kwestie is voorgelegd.

.*

C'est dire que les améliorations techniques, en quelque domaine que ce soit, doivent satisfaire à deux impératifs : augmenter la productivité, bien sûr, mais aussi alléger la tâche du personnel.

La seconde, c'est que la mécanisation ne donnera un plein rendement que si l'on arrive à une certaine standardisation des formats, et là, il faudra faire appel à la collaboration du public, agir par persuasion, démontrer qu'il a intérêt à faciliter la tâche de la poste.

La motorisation

Se décompose en motorisation rurale, semi-rurale et urbaine. A l'heure actuelle, il existe 65 centres ruraux disposant, au total, de 300 véhicules. 120 bureaux semi-urbains disposent au total de 200 véhicules.

Des expériences de motorisation urbaine sont en cours à Liège, Anvers et Gand. En 1962, le programme prévoit la motorisation de 40 centres ruraux, de 20 bureaux semi-urbains et le développement de la motorisation des centres urbains, notamment à Gand et à Charleroi.

Les dépenses afférentes à ce chapitre se retrouvent à l'art. 28 où il est prévu une augmentation de 21 millions (331 millions en 1962 contre 310 millions en 1961).

L'Office des Chèques Postaux effectue en moyenne 1 million d'opérations par jour pour plus de 3.500 milliards de francs par an.

Il y a, à ce jour, 878.194 comptes courants, soit par rapport à 1960, une augmentation de près de 40.000 comptes ou 4,5 %. L'Office des Chèques emploie plus de 3.000 agents qui travaillent avec un nombre impressionnant de machines comptables et à calculer, dans un local devenu trop exigu. Ce personnel est soumis à une constante tension nerveuse. Les membres des Commissions des Communications qui ont visité l'Office des Chèques ont eu l'occasion de s'en rendre compte.

En 1962, l'étude d'automation des Comptes Chèques Postaux sera poursuivie. Un équipement-pilote électronique a été installé récemment. Il réalisera la gestion d'une partie des comptes. Il s'agit là d'une opération très délicate, tant sur le plan technique que sur le plan humain.

Le Ministre annonce que diverses propositions sont à l'examen et notamment :

- la mécanisation des services des chèques et assignations;
- le développement du système des virements automatiques;

— le paiement à vue de chèques postaux ne dépassant pas un certain montant et moyennant des garanties à fixer, ceci évidemment après accord du Ministre des Finances auquel la question a été soumise.

.*

Nog een woord over het kledingfonds.

Bij de Ministerraad zijn voorstellen tot oprichting van een kledingfonds aangehangen.

Welke uitwerking zal de voorgestelde hervorming hebben? De personeelsleden van Posterijen, die de uniform moeten dragen, ontvangen thans op geregelde tijdstippen kledingstukken van het Centraal Bureau voor Benodigdheden. Deze methode is niet zeer soepel, vermits het personeelslid aldus kledingstukken kan krijgen die hij niet dringend nodig heeft, terwijl er hem wellicht andere uitrustingsstukken ontbreken. In het kledingfonds zal het personeelslid over een krediet beschikken en zal hij, binnen de perken van dit krediet, kledingstukken kunnen bestellen die hij werkelijk nodig heeft. Dit fonds zal op paritaire grondslag beheerd worden.

De Minister onderzoekt vervolgens grondig de exploitatierekening voor 1960, welke de financiële toestand van de Posterijen weergeeft.

Wanneer men rekening houdt met de fictieve ontvangsten welke voortvloeien uit diensten welke de Post kosteloos verstrekt, met name ten behoeve van de Staat, blijft er nog een tekort van 427 miljoen voor 1960.

Waarom is dit tekort ten slotte te wijten? Allereerst is er de portvrijdom die naar raming een 200 miljoen winstderving tot gevolg heeft.

Dan komt de indrukwekkende lijst van de prestaties die door het Bestuur der Posterijen zonder enige vergoeding worden verstrekt: verkoop van fiscale waarden en pensioen zegels, uitkering van rentekoepons en al de kosteloze verrichtingen van het Bestuur der Postchecks, inzonderheid de overschrijvingen en het vervoer van de gehele briefwisseling in verband met de verrichtingen op postchecks.

Ten slotte liggen tal van tarieven kennelijk beneden de kostprijs. Een voorbeeld: geadresseerd drukwerk wordt gefrankeerd tegen fr. 0,40, terwijl de kostprijs fr. 0,88 bedraagt. Voor de bestelling van dagbladen en tijdschriften is de verhouding nagenoeg dezelfde of nog groter.

Besluit.

Wat te denken over de huidige toestand van het Bestuur der Posterijen?

Na deze uiteenzetting zal de Commissie ongetwijfeld met de Minister besluiten dat ontegenzeggelijk maatregelen in verband met het personeel en met het oog op de rationalisatie van de diensten moeten worden genomen.

Die maatregelen: aanpassing van de kaders, vastheid van betrekking voor het personeel, mechanisatie en motorisatie, beroepsopleiding, volstaan echter niet om het vraagstuk op te lossen van het postbedrijf, dat een organisatie is van commerciële, financiële en in zekere mate ook van industriële aard.

Wie deze vaststellingen maakt, moet er ook de gevolgtrekking uit halen.

Encore un mot de la masse d'habillement.

Des propositions tendant à créer une masse d'habillement sont soumises au Conseil des Ministres.

Quel sera l'effet de la réforme présentée? A l'heure actuelle, les agents des Postes, astreints à porter l'uniforme, reçoivent, à date fixe, des effets d'habillement par l'intermédiaire de l'Office Central des Fournitures. C'est une méthode peu souple, étant donné que l'agent peut ainsi recevoir des effets dont il n'a pas un besoin urgent, alors qu'il manque peut-être d'autres parties de son équipement. Dans la masse d'habillement, l'agent disposera d'un crédit et pourra se faire livrer, dans les limites prévues par ce crédit, les effets dont il a réellement besoin.

Cette masse serait gérée paritairement.

Le Ministre procède ensuite à un bref examen du compte d'exploitation 1960, qui reflète la situation financière de la poste.

En comptabilisant des recettes fictives résultant de prestations fournies gratuitement par la poste au bénéfice notamment de l'Etat, il reste un déficit de 427 millions pour 1960.

Quelles sont les causes profondes de ce déficit? Il y a d'abord la franchise postale dont le coût — perte de recettes — est évalué à 200 millions.

Il y a ensuite la série impressionnante de prestations effectuées par l'Administration des Postes et qui ne sont pas rétribuées; je cite la vente de valeurs fiscales, de timbres de retraite, le paiement de coupons d'intérêt et l'ensemble des opérations gratuites effectuées par l'Office des Chèques Postaux, notamment les virements et le transport de toute la correspondance relative aux opérations des Chèques Postaux.

Il y a, enfin, quantité de tarifs qui se situent nettement en-dessous du prix de revient. Un exemple: l'imprimé adressé est affranchi à 0,40 francs; le prix de revient est de 0,88 francs. La proportion est à peu près la même, sinon pire, en ce qui concerne la distribution de journaux et périodiques.

Conclusions.

Que faut-il penser de la situation actuelle de l'Administration des Postes?

Après ce qui vient d'être exposé, la Commission conclura certainement avec le Ministre qu'il est, bien sûr, indispensable de prendre certaines mesures en matière de personnel et de rationalisation des services.

Ces mesures: adaptation des cadres, stabilisation du personnel, mécanisation et motorisation, formation professionnelle, ne peuvent toutefois résoudre le problème qui se pose en matière d'exploitation postale. La poste est une organisation commerciale, financière et, dans une certaine mesure, industrielle.

Après avoir fait ces constatations, il faut aussi en tirer la conclusion.

Om zijn taak te vervullen, moet het postbedrijf ook bevrijd worden van de reglementaire en juridische belemmeringen die zijn normale werking hinderen. Het moet een ruim opgevatte zelfstandigheid verkrijgen inzake financiële organisatie, oprichting en aanpassing van gebouwen, en personeelbeleid. Meer soepelheid zal ook meer doelmatigheid tot gevolg hebben. De Regering, die zich daarvan bewust is, heeft de Minister van P.T.T. opdracht gegeven haar eerlang een voorontwerp van wet voor te leggen strekkende tot oprichting van een zelfstandig overheidsbedrijf der posterijen.

Dit voorontwerp is in studie. Het zal, naar wij hopen, nog in de loop van deze zitting aan het Parlement worden voorgelegd.

De Minister spreekt de wens uit dat hij ter zake de volledige steun van de Parlementsleden zal hebben, in het belang van het Bestuur der Posterijen, van het publiek en van de natie.

B. Bespreking.

VRAAG N° 1.

De streek van Ieper en in 't bijzonder deze van Kemmel zijn inzake telefoon zeer slecht bediend. Welke zijn de vooruitzichten voor verbetering en automatisering ?

ANTWOORD.

De automatische apparatuur voor het zonecentrum Ieper en voor de centrale van Poperinge werd in augustus 1960 besteld.

De centrales van Langemark en Oostvleteren werden eveneens besteld sinds 30 december 1960.

Volgens de huidige vooruitzichten van de leverancier kunnen de opstellingswerken te Ieper en te Poperinge beëindigd worden in juli 1962, te Langemark en te Oostvleteren in november 1962.

Huidige toestand.

Het is juist, dat in afwachting van de indienststelling van de automatische centrale, de telefoondienst te Ieper verzekerd wordt in moeilijke voorwaarden die de snelle afwikkeling van de trafiek ongunstig beïnvloeden (plaatsgebrek, gebrek aan standen en afwikkelingsmiddelen.)

Deze toestand zal opgeheven worden bij de automatisering.

Te Kemmel is de dienst in betere voorwaarden verzekerd : 72 % van de inter-gesprekken worden zonder wederoproep tot stand gebracht. 23 % met een wachttijd van maximum 5 minuten. Van de inkomende oproepen worden er 75 % binnen de 10 seconden beantwoord, wat dus als voldoende kan worden beschouwd.

VRAAG N° 2.

Welke zijn de vooruitzichten inzake ontwikkeling van het telexnet : nieuwe centrales, investeringen en algemene politiek ?

La poste, pour pouvoir remplir son rôle, doit être libre des entraves réglementaires et juridiques qui l'empêche de fonctionner normalement. Elle doit obtenir une large autonomie en matière d'organisation financière, de construction et d'aménagement de bâtiments et de politique de personnel. Plus de souplesse se traduira en plus d'efficacité. Le Gouvernement, conscient de cet état de chose, a chargé le Ministre des P.T.T. de lui présenter à brève échéance un avant-projet de loi tendant à créer une régie autonome des postes.

Cet avant-projet a été mis à l'étude. Il sera, espérons-le, soumis au Parlement au cours de la présente session encore.

Le Ministre formule le vœu qu'il obtiendra en ce domaine l'appui le plus complet des Parlementaires, dans l'intérêt de l'Administration des Postes, du public et de la nation.

B. Discussion.

QUESTION N° 1.

La région d'Ypres et particulièrement celle de Kemmel sont très mal desservies en matière de téléphone. Quelles sont les perspectives d'amélioration et d'automatisation ?

REPONSE.

La commande des équipements automatiques du centre de zone d'Ypres et du central de Poperinge a été passée en août 1960.

Les centraux de Langemark et Oostvleteren sont également commandés depuis le 30-12-1960.

Le fournisseur prévoit actuellement que les travaux d'installation pourront être terminés en juillet 1962 à Ypres et Poperinge et en novembre 1962 à Langemark et Oostvleteren.

Situation actuelle.

Il est exact qu'en attendant la mise en service du central automatique, le service téléphonique à Ypres est assuré dans des conditions difficiles, peu favorables à un écoulement rapide du trafic (exiguïté des locaux, manque de positions et d'exutoires).

Cette situation prendra fin grâce à l'automatisation.

A Kemmel, le service est assuré dans de meilleures conditions : 72 % des communications inter sont établies sans rappel et 23 % moyennant un délai d'attente de 5 minutes au maximum. Il est répondu dans les 10 secondes à 75 % des appels entrants, ce qui peut donc être considéré comme satisfaisant.

QUESTION N° 2.

Quelles sont les perspectives de développement du réseau télex : nouvelles centrales, investissements et politique générale ?

Is het niet mogelijk de thans van toepassing zijnde tarieven te herzien ?

ANTWOORD.

1. Het automatisch telegraafnet omvat thans vijftien automatische centrales welke gemeenschappelijk worden gebruikt voor de telegrafie en de telex.

Volgens een bepaald plan, gespreid over een tiental jaren, zullen deze vijftien centrales worden vervangen door vijf nieuwe centrales uitgerust met een meer moderne apparatuur.

De voor 1961 voorziene investeringen belopen 32.147.645 frank. Volgens een tienjarenplan worden de investeringen voor de volgende jaren als volgt voorzien :

1962	: 49 miljoen;
1963	: 73 miljoen;
1964	: 46 miljoen;
1965	: 52 miljoen.

Naar de vooruitzichten zal het aantal abonnees op de telexdienst, dat thans ongeveer 2.000 bedraagt, einde 1966 verdubbeld zijn.

De lokale en tussensteedse telexverbindingen zijn volledig automatisch.

Wat de internationale verbindingen betreft, deze worden reeds integraal automatisch opgebouwd in de betrekkingen met Nederland, het Groothertogdom Luxemburg, de Duitse Bondsrepubliek, Oostenrijk, Denemarken, Zweden en Zwitserland.

Het veralgemenen van dit stelsel zal in de komende jaren worden voortgezet met alle andere Europese landen en in bepaalde intercontinentale betrekkingen namelijk met Noord-Amerika.

2. De tarieven van de huurgelden der telextoestellen werden herzien op 1 januari 1961, ten einde ze aan de koopprijs aan te passen. Het huurgeld voor een eenvoudige installatie werd voor gans het land eenvormig vastgesteld op 21.000 frank welke ook de afstand weze tussen de abonnee en de centrale waaraan hij verbonden is.

Rekening houdend met de thans stijgende koopprijs van de toestellen en toebehoorten, met de afschrijving er van, met de installatiekosten en het onderhoud, alsmede met de weddebedragen, is het momenteel niet mogelijk een nieuwe vermindering van de toegepaste huurgelden in het vooruitzicht te stellen. Op te merken valt dat er van de abonnee geen aansluitingstaxe wordt gevegd.

De taxes voor lokale en tussensteedse verbindingen kunnen een gunstige vergelijking doorstaan met deze van de vreemde landen.

Wat de taxes van de internationale verbindingen betreft, deze worden vastgesteld en herzien volgens de ter zake geldende internationale reglementering.

VRAAG N° 3.

Welke initiatieven worden genomen inzake het gebruik van een beschaafde Nederlandse taal ?

N'y a-t-il pas moyen de revoir les tarifs actuellement en vigueur ?

REPONSE.

1. Le réseau télégraphique automatique belge comporte actuellement quinze centrales automatiques à l'usage commun de la télégraphie et du télex.

Suivant un planning qui s'étalera sur une dizaine d'années, ces quinze centrales seront remplacées par cinq nouvelles centrales qui seront équipées d'appareillages plus modernes.

Les investissements prévus pour 1961 se chiffrent à 32.147.645 francs. Suivant un plan décennal, les investissements pour les prochaines années sont prévus comme suit :

1962	: 49 millions;
1963	: 73 millions;
1964	: 46 millions;
1965	: 52 millions.

Le nombre d'abonnés au service télex, qui atteint environ 2.000 actuellement, sera suivant les prévisions doublé fin 1966.

Les communications télex locales et interurbaines sont entièrement automatiques.

Quant aux communications internationales, elles sont déjà intégralement automatiques dans les relations avec les Pays-Bas, le Grand-Duché de Luxembourg, la République d'Allemagne Fédérale, l'Autriche, le Danemark, la Suède et la Suisse.

Dans les prochaines années, la généralisation de ce système sera poursuivie vers tous les pays d'Europe et dans certaines relations intercontinentales notamment celles de l'Amérique du Nord.

2. Les tarifs de redevances de location des appareils télex ont été revus au 1-1-1961 avec le souci de les adapter au prix de revient. La redevance pour une installation simple a été fixée uniformément pour tout le pays à 21.000 francs quelle que soit la distance qui sépare l'abonné de la centrale à laquelle il est raccordé.

Compte tenu du prix d'achat — actuellement en hausse — des appareils et accessoires, de leur amortissement, des frais d'installation et d'entretien ainsi que des taux des salaires, il n'est pas possible d'envisager pour le présent une nouvelle réduction des redevances appliquées. A remarquer qu'il n'est réclamé à l'abonné aucune taxe de raccordement.

Les taxes de communications locales et interurbaines soutiennent avantageusement la comparaison avec celles des pays étrangers.

Quant aux taxes des communications internationales, elles sont établies et révisées suivant la réglementation internationale prévue en la matière.

QUESTION N° 3.

Quelles sont les initiatives prises en matière de l'emploi du « beschaafd Nederlands » ?

ANTWOORD :

Het personeel werd reeds meermaals gewezen op de noodzakelijkheid van het gebruik van een beschaafde omgangstaal, zowel in de dienstbetrekkingen als in deze met het publiek.

Telken jare wordt een week van de beschaafde omgangstaal georganiseerd, tijdens welke de Regie in haar lokalen aanplakbiljetten laat uithangen, die aanzetten tot het gebruik van een correct Nederlands. Aan het personeel wordt bij die gelegenheid gevraagd een bijzondere inspanning te leveren om bij te dragen tot het welslagen van de poging, de omgangstaal te verfinaai en te verbeteren. Er wordt daarbij ook gewezen op de belangrijke rol die een beschaafde Nederlandse taal vervult in het culturele leven en in het economisch en sociaal belang van een natie.

De Regie is zinnens verder de inspanningen ten voordele van het gebruik van het « beschaafd Nederlands » te blijven aanmoedigen.

VRAAG N° 4.

De streek van Halanzy werd niet opgenomen in het automatiseringsprogramma van 1962. Zou men geen bijzondere inspanning kunnen leveren voor deze streek met industrieel karakter ?

ANTWOORD :

Het optrekken van het telefoongebouw in Halanzy werd ingeschreven op het programma der werken van 1962.

Er kan dus gerekend worden met een bestelling van de automatische apparatuur in 1963. Daaruit volgt dat de indienststelling van het nieuwe kantoor zal kunnen plaats vinden in de loop van 1965.

VRAAG N° 5.

Het Waasland is uit economisch oogpunt zeer belangrijk. Wanneer zal de automatisering beëindigd zijn ?

ANTWOORD :

Schikkingen werden getroffen om zodra mogelijk de automatisering van de netten, gelegen benoorden Gent en de Schelde, te voltooien.

Werd besteld in 1961, de apparatuur voor de automatische centrales van :

— Sint-Jan-in-Eremo, waarvan de afwerking in uitzicht gesteld is tegen einde november 1962;

— Bassevelde, waarvan de afwerking voorzien is tegen einde maart 1963.

Zal besteld worden in 1962, de apparatuur voor volgende automatische centrales :

— Zomergem, Sleidinge, Moerkerke, Sint-Kruis-Winkel, Sinaai en St-Gillis-Waas.

Het optrekken van het telefoongebouw Kieldrecht is gepland op het programma der werken van 1962 en

REPONSE :

L'attention du personnel a déjà été attirée, à plusieurs reprises, sur la nécessité de faire usage d'une langue châtiée, aussi bien dans les relations de service que dans celles avec le public.

Chaque année, une semaine pour une « algemeen beschaafde taal » est organisée, pendant laquelle la Régie fait apposer, dans ses locaux, des affiches qui engagent à l'emploi d'un néerlandais correct. A cette occasion, il est demandé au personnel de faire un effort particulier pour contribuer à la réussite de la tentative faite en vue d'améliorer et de corriger la langue courante. Il a également été insisté sur le rôle important qu'une « beschaafde Nederlandse taal » remplit dans la vie culturelle et dans l'intérêt économique et social d'une nation.

La Régie est d'avis de continuer à soutenir les efforts entrepris en faveur de l'emploi du « beschaafd Nederlands ».

QUESTION N° 4.

La région d'Halanzy n'est pas comprise dans l'automatisation, programme 1962. Ne pourrait-on faire un effort particulier pour cette région à caractère industriel ?

REPONSE :

La construction du bâtiment des téléphones à Halanzy est inscrite au programme des travaux de 1962.

La commande des appareillages automatiques sera donc envisagée en 1963, ce qui permet d'estimer que la mise en service du nouveau bureau pourrait avoir lieu dans le courant de 1965.

QUESTION N° 5.

Le pays de Waes est très important au point de vue économique. Quand l'automatisation y sera-t-elle réalisée ?

REPONSE :

Les dispositions sont prises pour parachever aussitôt que possible l'automatisation des réseaux situés au nord de Gand et de l'Escaut.

Ont été commandés, en 1961, les centraux automatiques de :

— St-Jan-in-Eremo, dont l'achèvement est prévu pour fin novembre 1962;

— Bassevelde, dont l'achèvement est prévu pour fin mars 1963.

Seront commandés en 1962, les centraux automatiques de :

— Zomergem, Sleidinge, Moerbeke, St-Kruis-Winkel, Sinaai et St-Gillis-Waas.

La construction du bâtiment de Kieldrecht est prévue au programme des travaux de 1962 et Stekene

Stekene zal volgen in 1963. Voor beide kantoren zal overwogen worden de bestelling van de commutatie-apparatuur respectievelijk in 1963 en 1964 door te geven.

VRAAG N° 6.

Om welke redenen beschikt de industriestreek van Eupen tot dusver nog niet over een automatisch telefoonnet ?

ANTWOORD.

De modernisering van het net Eupen is afhankelijk van het optrekken van een nieuw telefoongebouw. Het betreft hier een gebouw waarin gemeenschappelijk zullen gevestigd worden : de diensten van de Regie van T.T. en van de Post, evenals kantoren van de gewestelijke diensten van de Ministeries van Financiën en Landbouw.

Deze meervoudige gebouwbezetting ging gepaard met diverse moeilijkheden wat vertraging veroorzaakte bij de uitwerking van de aanbestedingsdocumenten.

Het optrekken van het gebouw werd opgenomen in het programma der werken van 1962. De bestelling van de apparatuur voor de automatische centrale zal volgen in 1963, zodat de automatisering in uitzicht kan gesteld worden in de loop van het jaar 1965.

VRAAG N° 7.

De Regie van T.T. zou haar programma om de telefoonaansluitingen in ondergrondse kabels aan te leggen moeten bespoedigen. Wat dit betreft zou zij zich moeten in betrekking stellen met de verschillende gemeenten ten einde de plannen voor de vestiging van de nieuwe wijken te kennen. Aldus ware het mogelijk vertraging te voorkomen bij het aansluiten van de nieuwe abonnees.

Bovendien zou op initiatief van de Regie van T.T. een zekere coördinatie moeten tot stand komen tussen de verschillende openbare diensten (water, gas, electriciteit, enz.) ten einde talrijke wegenwerken te vermijden.

ANTWOORD.

1. De bespoediging van het programma van de omvorming van de bovengrondse in ondergrondse telefoonaansluitingen is afhankelijk van de jaarlijkse budgettaire mogelijkheden. De Regie T.T. besteedt thans haar inspanningen met voorrang aan de integrale automatisering van de netten.

2. Om de behoeften aan kabels in de verschillende streken te kennen, beschikt de Regie van T.T. over opzichters-traceerders en hulptraceerders die zich met een wel bepaalde sector van het grondgebied bezighouden. Deze beambten zijn bestendig in betrekking met de gemeenteoverheden betreffende de uit te voeren werken en zijn op de hoogte van de verkavelings- en bouwprojecten binnen hun sector. Op initiatief van de Regie van T.T. laten zekere belangrijke gemeenten, de steden over 't algemeen en, wat in het bijzonder Brussel betreft, de Dienst voor Stedebouw, de verkave-

suivra in 1963. Pour ces 2 bureaux, la commande des appareillages de commutation sera envisagée respectivement en 1963 et en 1964.

QUESTION N° 6.

Quelles sont les raisons pour lesquelles la région industrielle d'Eupen ne bénéficie pas encore du téléphone automatique ?

REPONSE.

La modernisation du réseau d'Eupen est subordonnée à la construction d'un nouveau bâtiment. Il s'agira d'un bâtiment où seront installés en commun, les services de la Régie des T.T. et de la Poste, ainsi que des bureaux de l'administration des Finances et du Ministère de l'Agriculture.

Cette multiplicité d'occupation a soulevé diverses difficultés qui ont retardé la mise au point des documents d'adjudication.

Les travaux de construction du bâtiment ont été inscrits au programme des travaux de 1962. La commande du central automatique suivra en 1963, de sorte que l'automatisation peut être envisagée dans le courant de 1965.

QUESTION N° 7.

La Régie des T. T. devrait accélérer son programme de mise sous câbles souterrains des raccordements téléphoniques. A ce sujet, elle devrait se mettre en rapport avec les différentes communes afin de connaître les plans d'implantation des nouveaux quartiers. Il serait possible ainsi d'éviter des retards dans le raccordement des nouveaux abonnés.

De plus, une certaine coordination devrait être organisée à l'initiative de la Régie des T. T. entre les différents services publics (eau, gaz, électricité, etc.), ce qui permettrait d'éviter de nombreux travaux de voirie.

REPONSE.

1. L'accélération du programme de la mise sous câbles souterrains des raccordements téléphoniques est fonction des possibilités budgétaires annuelles. La Régie des T.T. consacre actuellement par priorité ses efforts à la réalisation de l'automatisation intégrale des réseaux.

2. Pour connaître les besoins en câbles des différentes régions, la Régie des T.T. dispose de traceurs-surveillants et d'aides-traceurs s'occupant d'un secteur bien déterminé du territoire. Ces agents sont constamment en rapport avec les autorités communales au sujet des travaux à effectuer et sont au courant des projets de lotissements et de constructions affectant leur secteur. A l'initiative de la Régie des T.T., certaines communes importantes, les villes en général, et, pour ce qui concerne plus particulièrement Bruxelles, le service de l'Urbanisme, font d'ailleurs connaître à la

lings- en bouwplannen kennen. Andere lichamen zoals de Maatschappij voor Huisvesting, de Kleine Landeigendom, delen insgelijks deze soort van inlichtingen mede.

Wat betreft de werken uit te voeren aan de wegen door de verschillende openbare diensten, vermenigvuldigt de Régie van T.T. haar inspanningen, in samenwerking met zekere steden en gemeenten, ten einde tot een betere coördinatie op dit gebied te komen, rekening gehouden met de moeilijkheden gepaard gaande met de leveringstermijnen voor de kabels en het leggen ervan.

3. Wat ten slotte de betrekkingen betreft tussen de Régie van T.T. en de andere openbare diensten, gebruikers van de wegen, dient er genoteerd dat, zo het de Régie betrekkelijk gemakkelijk valt de werken van haar programma uit te voeren vóór de bedekking of de wijziging van de wegen, het daarentegen heel moeilijk is werken tot aanleg van water-, gas- of elektriciteitsgeleidingen te doen samenvallen met het leggen van telefoonkabels.

Inderdaad, wanneer het voor water, gas en electriciteit vaak volstaat de zich in de nabijheid bevindende canalísaties te verlengen om een nieuwe wijk te bevoorraden, dient intengendeel voor de telefoonkabels, de aansluiting van elke geleiding aan de dichtstbij gelegen telefooncentrales verzekerd, wat dikwijls het leggen van kabels over grote afstand noodzakelijk maakt.

Overigens dient opgemerkt dat elektriciteitsgeleidingen en telefoonkabels niet in dezelfde gleuf mogen gelegd worden omwille van de inductieverschijnselen en ook watergeleidingen en telefoonkabels niet mogen bijeen gelegd worden omwille van de gevaren welke een breuk in de watergeleidingen voor onze kabels zou opleveren.

VRAAG N° 8.

a) Voor 1962 is de automatisering van 49 centrales voorzien. Kan men dienaangaande nauwkeurige gegevens verstrekken ?

b) Welke zijn de nieuwe automatische centrales waarvan de effectieve indienststelling in 1962 voorzien is ?

ANTWOORD.

a) Bedoelde 49 centrales zijn :

Handzame, Ruiselede, Meulebeke, Arendonk, Eze-maal, Londerzeel, Halen, Landen, Lanaken, Schulen, Zomergem, Gavere, Sint-Kruis-Winkel, Moerbeke, Sleidinge, Oostrozebeke, Vichte, Anzegem, Ledegem, Broechem, Sint-Gillis-W., Wuustwezel, Sinaai-W., Genappe, Flobecq, Ecaussinnes, Couvin, Sivry, Mariembourg, Boussu, Cerfontaine, Houffalize, Bertrix, Amberloup, Rendeux, Melreux, Wideumont, Vresse, Paliseul, Wasseige, Malmédy, Sart, La Reid, Francorchamps, Hergenrath, Saint-Vith, Orp, Comblain, Fexhe.

Régie des T.T. les lotissements ou les constructions prévues. D'autres organismes, tels la Société du Logement, la Petite Propriété Terrienne communiquent également ce genre de renseignements.

En ce qui concerne les travaux à effectuer à la voirie par les différents services publics, la Régie des T.T., en collaboration avec certaines villes et communes, multiplie ses efforts en vue d'obtenir une meilleure coordination en la matière, compte tenu des difficultés inhérentes aux délais de livraison des câbles et de la pose de ceux-ci.

3. Enfin, en ce qui concerne les rapports de la Régie des T.T. avec les autres services publics usagers de la voirie, il y a lieu de noter que, s'il est relativement aisé à la Régie des T.T. d'exécuter les travaux de son programme avant ceux de revêtement ou de modification de voirie, il est par contre très difficile de faire coïncider des travaux de pose de canalisation d'eau, de gaz ou d'électricité avec des poses de câbles.

En effet, alors que pour l'eau, le gaz et l'électricité il suffit souvent, pour alimenter un nouveau quartier, de prolonger les canalisations existant à proximité, il faut par contre, pour ce qui concerne les câbles téléphoniques, assurer l'aboutissement de chaque circuit au bureau central le plus proche, ce qui nécessite souvent la pose de grandes longueurs de câbles.

A remarquer en outre qu'il y a incompatibilité entre la présence dans une même tranchée de conduites d'électricité et de câbles téléphoniques, ceci en raison des phénomènes d'induction, et entre des conduites d'eau et des câbles téléphoniques en raison des dangers que présenterait pour nos câbles la rupture d'une canalisation d'eau.

QUESTION N° 8.

a) Il est prévu pour 1962 l'automatisation de 49 centrales. Peut-on donner des précisions à ce sujet ?

b) Quelles sont les centrales automatiques nouvelles dont on peut prévoir la mise en service effective en 1962 ?

REPONSE.

a) Les 49 centrales visées sont :

Handzame, Ruiselede, Meulebeke, Arendonk, Eze-maal, Londerzeel, Halen, Landen, Lanaken, Schulen, Zomergem, Gavere, St-Kruis-Winkel, Moerbeke, Sleidinge, Oostrozebeke, Vichte, Anzegem, Ledegem, Broechem, St-Gillis-W., Wuustwezel, Sinaai-W., Genappe, Flobecq, Ecaussinnes, Couvin, Sivry, Mariembourg, Boussu, Cerfontaine, Houffalize, Bertrix, Amberloup, Rendeux, Melreux, Wideumont, Vresse, Paliseul, Wasseige, Malmédy, Sart, La Reid, Francorchamps, Hergenrath, St-Vith, Orp, Comblain, Fexhe.

Onder automatisering dient de bestelling van de automatische apparatuur verstaan. Rekening houdend met de termijnen door de leveranciers gevraagd voor het vervaardigen en opstellen van de schakelaars, kan de indienststelling van deze centrales voorzien worden in de loop van 1964;

b) Voor 1962 is de indienststelling voorzien van de volgende automatische centrales :

Puurs, Temse, Essen, Brecht, Izegem, Aarsele, Perwijze, Lasnes-Maransart, Mellet, Florennes, Philippeville, Beaumont, Thuillies, Ploegsteert, Ieper, Poperinge, Nederbrakel, Oostvleteren, Langemark, Burst, Sint-Jan-in-Eremo, Neufchâteau, St-Hubert, Bouillon, Wellin, Esneux, Rotheux, St-Joris-Winge, Zele, Hamme, Beerse, Nil-St-Vincent, Aat, Herve, Welkenraedt, Aubel, Montzen, Zichem, Alken, Leopoldsborg.

VRAAG N° 9.

Wat de 5 % abonnees betreft die na 1962 te automatiseren blijven, welke zijn de leningen die voorzien zijn om het programma te verwezenlijken ? Kan de Minister de bijzonderheden verstrekken van het automatiseringsprogramma in zijn verschillende fazen tot 1966, uiterste datum die voorzien is voor de integrale automatisering ?

ANTWOORD.

De uitvoering na 1962 van de beëindiging van het automatiseringsprogramma voor de 5 % van de overblijvende abonnees, behorende tot 112 centrales, is als volgt voorzien :

40 gebouwen zullen opgetrokken worden in 1962;
40 in 1963 en 32 in 1964.

De automatische apparatuur zal besteld worden één jaar nadien, tijd die nodig is voor het oprichten van de gebouwen. De installaties voor 40 centrales zullen dus besteld worden in 1963, die voor de 40 andere in 1964 en die voor de laatste 32 in 1965.

Dit programma zal een globaal crediet vergen van ongeveer 780 miljoen.

De vastleggingen zullen volgens onderstaand ritme uitgevoerd worden :

97 miljoen in 1962;
330 miljoen in 1963;
235 miljoen in 1964;
120 miljoen in 1965.

De vereffeningen zullen zich uitstrekken over de periode 1962-1966 en de financiering zal verzekerd worden door middel van leningen die tijdens dezelfde periode uit te schrijven zijn.

De vooruitzichten inzake nieuwe leningen zijn als volgt :

1300 miljoen in 1962;
1600 miljoen in 1963;
1600 miljoen in 1964;
1500 miljoen in 1965;
1300 miljoen in 1966.

Par automatisation, il faut entendre la commande des appareillages automatiques. Compte tenu des délais demandés par les fournisseurs pour la fabrication et l'installation des commutateurs, on peut prévoir la mise en service de ces centraux dans le courant de 1964.

b) On prévoit la mise en service en 1962 des centrales téléphoniques automatiques de :

Puurs, Temse, Essen, Brecht, Izegem, Aarsele, Perwijze, Lasnes, Maransart, Mellet, Florennes, Philippeville, Beaumont, Thuillies, Ploegsteert, Ypres, Poperinge, Nederbrakel, Oostvleteren, Langemark, Burst, St-Jan-in-Eremo, Neufchâteau, St-Hubert, Bouillon, Wellin, Esneux, Rotheux, St-Joris-Winge, Zele, Hamme, Beerse, Nil-St-Vincent, Ath, Herve, Welkenraedt, Aubel, Montzen, Zichem, Alken, Leopoldsborg.

QUESTION N° 9.

En ce qui concerne les 5 % des abonnés restant à automatiser après 1962, quels sont les emprunts prévus pour réaliser le programme ? Le Ministre peut-il fournir le détail du programme d'automatisation dans ses différentes phases jusqu'à 1966, date limite prévue pour l'automatisation intégrale ?

REPONSE.

L'exécution de l'achèvement du programme d'automatisation au-delà de 1962 pour les 5 % des abonnés restants, groupés en 112 centraux, est prévue comme suit :

40 bâtiments seront construits en 1962, 40 en 1963 et 32 en 1964.

Les installations automatiques seront commandées avec un décalage d'un an, temps nécessaire à l'érection des bâtiments. Les installations pour 40 centraux seront donc commandées en 1963, pour les 40 suivants en 1964 et pour les 32 derniers en 1965.

Ce programme nécessitera un crédit global de 780 millions.

Les engagements s'exécuteront au rythme suivant :

97 millions en 1962;
330 millions en 1963;
235 millions en 1964;
120 millions en 1965.

Les liquidations s'étaleront sur la période 1962-1966 et le financement sera assuré au moyen des emprunts à placer pendant la même période.

Les prévisions d'emprunts nouveaux s'élèvent à :

1.300 millions en 1962;
1.600 millions en 1963;
1.600 millions en 1964;
1.500 millions en 1965;
1.300 millions en 1966.

De opbrengsten van die leningen zullen aangewend worden voor de financiering zowel van de werken waarvan hierboven sprake als van de normale uitbreidings- en hernieuwingswerken.

VRAAG N° 10.

Welk is de evolutie van het aantal postspoedstukken en van de telegrammen ? Waarschijnlijk mag in de loop van de komende jaren een gevoelige daling van het aantal af te leveren spoedpoststukken worden verwacht.

Werd met dit verschijnsel rekening gehouden in het motorisatieplan ? Is de financiële invloed niet te hoog t.o.v. de vermindering van de trafiek ?

ANTWOORD.

Volgens de door de Regie T.T. gehouden statistiek, werden gedurende de laatste 5 jaren het hierna vermeld aantal spoedpoststukken en telegrammen aan huis besteld :

Jaar	Aantal bestelde spoedpoststukken	Aantal per bode bestelde telegrammen
—	—	—
1956	2.743.085	4.548.894
1957	2.961.449	4.414.545
1958	3.064.820	3.994.434
1959	3.104.305	3.713.511
1960	3.157.146	3.705.877

Uit deze tabel blijkt dat het aantal spoedpoststukken van jaar tot jaar verhoogt, terwijl het aantal telegrammen vermindert.

Niets laat dus een vermindering voorzien van het aantal af te leveren spoedpoststukken in de komende jaren.

Integendeel, de integrale motorisatie van de aanhuishetelling der telegrafische correspondentie, welke een verbetering van de dienst in de hand zal werken, zal dit aantal waarschijnlijk nog doen toenemen.

Weliswaar ondergaat het telegraafverkeer een lichte daling, maar het motorisatieplan laat toe de in het werk gestelde middelen eventueel te verminderen.

De verhoging van het aantal spoedpoststukken beïnvloedt in gunstige zin de economie van het moderniseringsplan.

Bovendien, waar thans de aanhuishetelling door de Regie, door de Posterijen en door de N.M.B.S. wordt uitgevoerd, zal, zodra de motorisatie zal verwezenlijkt zijn, de Regie alleen de aflevering van de spoedpoststukken verzekeren in gans het land en genieten van de bijkomende ontvangsten welke vroeger door de Posterijen en de N.M.B.S. werden geboekt.

Hierdoor zal het financieel uitzicht van het motorisa-

et serviront au financement tant des travaux dont question ci-dessus qu'aux travaux normaux d'extension et de renouvellement.

QUESTION N° 10.

Quelle est l'évolution du nombre d'express postaux et de télégrammes ? Il semble qu'au cours des prochaines années, il faut s'attendre à une diminution importante du nombre d'express à remettre.

Le plan de motorisation a-t-il tenu compte de ce phénomène ? Est-ce que son incidence financière n'est pas trop grande par rapport à la diminution du trafic ?

REPONSE.

Si l'on se réfère à la statistique tenue par la Régie des T.T., le nombre d'express-postaux et de télégrammes remis sur une période de 5 ans se présente comme suit :

Année	Nombre d'express remis	Nombre de télégrammes remis par porteur
—	—	—
1956	2.743.085	4.548.894
1957	2.961.449	4.414.545
1958	3.064.820	3.994.434
1959	3.104.305	3.713.511
1960	3.157.146	3.705.877

Comme ce tableau le fait apparaître, le nombre d'express augmente d'années en années, tandis que le nombre de télégrammes remis par porteur diminue.

Rien ne laisse donc prévoir une diminution du nombre d'express à remettre au cours des prochaines années.

Au contraire, la motorisation intégrale de la remise des correspondances télégraphiques, qui contribuera à une amélioration du service, accroîtra encore vraisemblablement ce nombre.

Le trafic télégraphique subit, il est vrai, une légère diminution, mais le plan de motorisation permet de réduire éventuellement les moyens mis en œuvre.

L'augmentation du nombre des express-postaux a une incidence financière favorable sur l'économie du plan de modernisation.

En outre, alors qu'actuellement la remise des express est effectuée concurremment par la Régie, par la Poste et par la S.N.C.B., dès que la motorisation sera réalisée, la Régie assurera seule la remise des express dans tout le pays et bénéficiera des recettes supplémentaires qui étaient acquises antérieurement à la Poste et à la S.N.C.B.

Il en résultera une nouvelle incidence favorable sur

VRAAG N° 11.

Bij de motorisatie voor de bestellingen van telegrammen en spoedbestellingen zou een speciale werving moeten geschieden waarbij men rekening houdt met het feit dat de werknemers drager zouden moeten zijn van een vergunning om motorvoertuigen te besturen en de verkeersreglementen zouden moeten kennen.

ANTWOORD.

a) *Organiek stelsel.*

De aanwerving van T.T.-boden geschiedt bij wege van algemene vergelijkende examens. Om aangeworven te worden moeten de kandidaten :

- Belg zijn en van het mannelijk geslacht;
- van onberispelijk gedrag zijn;
- de burgerlijke en politieke rechten genieten;
- in regel zijn met de militiewetten;
- de voorgeschreven lichamelijke geschiktheid bezitten;

— op de laatste dag van de maand welke die van de aankondiging van het examen voorafgaat minstens 20 jaar oud zijn en bij de indiensttreding de ouderdom van 23 jaar niet hebben overschreden (28 jaar voor de rechthebbenden op de wetten van 3-8-1919 en 27-5-1947);

— bij de indiensttreding als T.T.-bode een autovoertuig kunnen besturen en hiertoe voldoen aan de psychotechnische en de stuurproeven, alsook aan de ondervraging over de Wegcode.

Het examen omvat een schriftelijke proef en duurt 4 uren.

De vakken en het aantal punten voor elk vak zijn als volgt bepaald :

Taal	30 punten
Wiskunde	60 punten
Aardrijkskunde van België	10 punten

Om aangenomen te kunnen worden moeten de kandidaten ten minste de helft van de punten behalen in elk vak afzonderlijk en de 6/10 van de punten in de drie vakken samen.

De geldigheidsduur van het examen wordt bepaald op 2 jaar te rekenen vanaf de datum van afsluiting van het proces-verbaal van het examen.

b) *Overgangsstelsel.*

Ter aanvulling van het voor een kantoor nodig geoordeelde effectief T.T.-boden zal beroep gedaan worden op het bestellerspersoneel dat voldaan heeft aan de vereiste medische, psychotechnische en stuurproeven en dat de ouderdom van 18 jaar heeft bereikt.

De bij de Posterijen gedetacheerde bestellers, evenals zij die afgedankt of arbeider werden, zullen eveneens aangesproken worden.

QUESTION N° 11.

A l'occasion de la motorisation des services de remise des télégrammes et des envois express, il conviendrait de procéder à un recrutement spécial en tenant compte du fait que pour être recrutés, les candidats doivent être porteurs de l'autorisation de conduire un véhicule motorisé et qu'ils doivent connaître les dispositions du Code de la Route.

REPONSE.

a) *Régime organique.*

Le recrutement de messagers T.T. a lieu par la voie de concours généraux. Pour être recrutés, les candidats doivent :

- être Belge et de sexe masculin;
- être de conduite irréprochable;
- jouir des droits civils et politiques;
- être en règle avec les lois sur la milice;
- posséder les aptitudes physiques requises;

— être âgés de 20 ans, au moins, au dernier jour du mois qui précède celui pendant lequel le concours est annoncé et ne pas avoir dépassé l'âge de 23 ans au moment de l'entrée en service (28 ans pour les bénéficiaires des lois coordonnées des 3 août 1919 et 27 mai 1947);

— lors de l'entrée en service comme messager T.T., être à même de conduire un véhicule automobile et satisfaire aux tests psychotechniques ainsi qu'à une épreuve sur la conduite du véhicule et à un interrogatoire sur le Code de la route.

Le concours comporte une épreuve écrite d'une durée de quatre heures.

Les matières d'examen et le pointage attribué à chacune d'elles sont fixés comme il suit :

Langue	30 points;
Mathématiques	60 points;
Géographie de Belgique	10 points.

Pour être déclarés admissibles, les candidats doivent obtenir au moins la moitié des points dans chacune des branches et totaliser sur l'ensemble des trois branches, les 6/10^e des points.

La durée de validité du concours est fixée à 2 ans à compter de la date de clôture du procès-verbal du concours.

b) *Régime transitoire.*

Afin de combler l'effectif des messagers T.T. nécessaire à un bureau, il sera fait appel aux préposés au port à domicile, âgés d'au moins 18 ans, possédant les aptitudes physiques requises et ayant satisfait aux épreuves psychotechniques et de conduite.

Les préposés détachés à la Poste seront également consultés, tout comme les anciens préposés licenciés ou devenus manœuvres.

De nastaaude volgorde zal worden in acht genomen :

1° de telegraafboden : onderling te klasseren volgens hun graadanciënniteit;

2° de telegrambestellers, toevallige telegrambestellers en arbeiders-gewezen bestellers of gewezen toevallige bestellers van het betrokken kantoor; deze arbeiders voor zover zij nog voldoen aan de vereisten gesteld bij het aanwervingsexamen. De onderlinge rangschikking gebeurt volgens de datum van eerste indiensttreding mits aftrek van de periodes waarvoor geen anciënniteit wordt toegekend;

3° bestellerspersoneel en arbeiders (gewezen bestellers of gewezen toevallige bestellers) van andere kantoren; de onderlinge rangschikking wordt bepaald door de (eventueel aangepaste) datum van eerste indiensttreding;

4° de wegens het bereiken van de ouderdomsgrens afgedankte telegrambestellers, voor zover zij nog voldoen aan de vereisten gesteld bij het aanwervingsexamen. De rangschikking wordt bepaald zoals sub. 3).

Het overgangsstelsel zal ophouden één jaar na de datum van de aanvang der motorisering van het laatste kantoor van het land.

Het is evenwel niet uitgesloten dat, voor zekere kantoren ten minste, een aanwerving volgens het organiek stelsel zich opdringt gedurende het overgangsstelsel.

VRAAG N° 12.

Welke is de ouderdomsgrens vastgesteld voor de afdanking van telegrambestellers en toevallige telegrambestellers ?

ANTWOORD.

Ik veronderstel dat hier bedoeld wordt op de leeftijdsgrens die gesteld is voor de afdanking van de telegrambestellers en hulpbestellers.

In het nieuwe stelsel van T.T.-boden is deze grens afgeschaft. Zulks is ook het geval voor de bestellers die een bediening van bode gevraagd hebben (of zullen vragen) en voor zover zij fysisch geschikt zijn om deze bediening uit te oefenen; in afwachting van hun nieuwe benoeming zullen zij in dienst behouden blijven.

VRAAG N° 13.

Ik ben het niet eens met de regularisatieregeling die de heer Minister voor de hulpkrachten voorstelt. Sommige hulpkrachten zijn lange jaren in dienst en hebben het bewijs van hun bekwaamheid geleverd. Het moet bijgevolg mogelijk zijn ze zonder examen te regulariseren. Eerder hebben zich gelijkaardige toestanden in de Rijksadministraties voorgedaan en op grond van een wet konden de nodige maatregelen voor benoemingen in vast verband toen door de Koning worden genomen. Zo zou in de toekomst ook de regularisatie automatisch moeten geschieden nadat hulpkrachten een zeker — te bepalen — aantal uren dienst hebben gedaan.

Le classement ci-dessous sera appliqué :

1. facteurs des télégraphes : à classer entre eux selon l'ancienneté;

2. porteurs de télégrammes, porteurs de télégrammes auxiliaires et manœuvres-anciens porteurs de télégrammes ou anciens porteurs auxiliaires du bureau intéressé, pour autant que ces manœuvres satisfassent encore aux conditions prévues à l'examen de recrutement. Le classement se fait selon la date de première entrée en service, déduction faite des périodes pour lesquelles aucune ancienneté n'a été admise;

3. préposés au port à domicile et manœuvres (ex-porteurs ou ex-porteurs auxiliaires) d'autres bureaux; le classement est déterminé par la date de première entrée en service (éventuellement adaptée);

4. les préposés au port à domicile licenciés pour limite d'âge, pour autant qu'ils satisfassent encore aux conditions exigées pour le concours de recrutement. Le classement est déterminé comme il est dit au n° 3.

Le régime transitoire prendra fin un an après le début de la motorisation du dernier bureau du pays.

Il n'est cependant pas exclu que, pour certains bureaux tout au moins, un recrutement selon le régime organique soit imposé par les nécessités pendant la période transitoire.

QUESTION N° 12.

Quelle est la limite d'âge fixée pour le licenciement des porteurs de télégrammes et des porteurs occasionnels de télégrammes ?

REPONSE.

Je suppose qu'il est fait allusion à la limite d'âge de 21 ans fixée pour le licenciement des porteurs de télégrammes et des porteurs auxiliaires.

Dans le nouveau régime des messagers T.T., cette limite est supprimée. Il en est de même en faveur des porteurs qui ont demandé ou qui demanderont un emploi de messenger pour autant qu'ils aient été reconnus physiquement aptes à exercer cette fonction; en attendant leur nouvelle nomination, ils sont maintenus en service.

QUESTION N° 13.

Je marque mon désaccord avec le régime de régularisation des auxiliaires présenté par M. le Ministre. Certains de ceux-ci, qui sont en service depuis de longues années, ont fait la preuve de leur compétence. Par conséquent, il doit être possible de les régulariser sans examen. Dans le passé, des situations analogues se sont produites dans les administrations d'Etat et une loi a permis au Roi de prendre les mesures nécessaires pour la nomination à titre définitif. Dans le même ordre d'idées, la régularisation devrait être, à l'avenir, acquise automatiquement après que les auxiliaires aient presté un certain nombre d'heures — à déterminer.

Ik ben van oordeel dat men niet alle in dienst zijnde hulpkrachten zonder meer kan regulariseren; men moet zich integendeel van hun beroepskundigheden vergewissen.

Mijns inziens zouden inzake regularisatie van hulpkrachten twee categorieën gemaakt moeten worden, namelijk die welke ten minste 5 jaren dienst hebben en ambtshalve benoemd zouden moeten worden, en die welke een beroepsexamen zouden moeten afleggen. Voor de toekomst zou een stelsel van automatische regularisatie tot stand moeten worden gebracht.

ANTWOORD.

Het besluit van 22 oktober 1960 houdende statuut van de hulpkrachten bij het Bestuur der Posterijen bepaalt bij wijze van overgangsmaatregel de bijzondere voorwaarden waaronder de hulpkrachten die op de datum van de inwerkingtreding van het statuut in dienst zijn en degenen die prioriteit genieten krachtens de samengevatte wetten van 3 augustus 1919 en 27 mei 1947, in de vaste kaders kunnen worden opgenomen.

Er is nader bepaald dat de hulpkrachten gedurende een periode van 6 jaar aan de te hunnen behoefte ingerichte toelatingsexamen tot de proeftijd het Bestuur der Posterijen kunnen deelnemen indien zij ten minste 2.400 uren goede dienst en 2 jaar anciënniteit tellen.

Met het oog op de toepassing van deze bepalingen is reeds aangenomen :

1. dat de betrokkenen voor hun examen de beroepskundigheden kunnen kiezen die betrekking hebben op de aard van hun ambt;

2. dat die examens, rekening gehouden met de diensten van de betrokkenen en met hun administratieve ervaring, vereenvoudigd zullen worden om hun zoveel regularisatiekansen als mogelijk is te geven;

3. dat het examen voor de kandidaten voor meestersbetrekkingen van de 4^e categorie een praktisch mondeling examen zal zijn.

Bovendien wordt thans in het kader van de afwijkingbepalingen de mogelijkheid in uitzicht gesteld om die hulpkrachten toelaatbaar te verklaren die de voorgeschreven dienstanciënniteit bezitten en het vereiste minimum aantal punten (60 %) hebben behaald in een aanwervingsexamen of een examen bij het einde van hun beroepsopleiding, dat als gelijkwaardig met het toelatingsexamen wordt beschouwd.

Een en ander strekt dus enerzijds om de regularisatie van de hulpkrachten te doen berusten op de beroepskundigheden van de betrokkenen en anderzijds, om van het toelatingsexamen tot de proeftijd vrij te stellen degenen die reeds, met het vereiste minimum aantal punten, geslaagd zijn in een examen dat als gelijkwaardig wordt beschouwd.

Aan de andere kant is aan het Bestuur van de Posterijen gevraagd de statutaire mogelijkheid te onderzoeken om de hulpkrachten voortaan automatisch in de vaste kaders op te nemen, onder meer door na te gaan

J'estime qu'on ne peut régulariser sans plus tous les auxiliaires en fonction, qu'il y a lieu, au contraire, de s'assurer de leurs connaissances professionnelles.

J'estime qu'en matière de régularisation des auxiliaires, il faudrait faire deux catégories, ceux qui comptent au moins 5 années de services et qui devraient être nommés d'office, les autres devant subir un examen à caractère professionnel. Pour l'avenir, un système de régularisation automatique devrait être envisagé.

REPONSE.

L'arrêté du 22 octobre 1960 portant statut du personnel auxiliaire de l'Administration des Postes a prévu, à titre transitoire, des modalités particulières d'intégration dans les cadres définitifs des agents auxiliaires en service à la date d'entrée en vigueur du statut et des personnes bénéficiaires d'un droit de priorité, en vertu des lois coordonnées des 3 août 1919 et 27 mai 1947.

Ces règles précisent que les auxiliaires peuvent participer, sans autre condition, à des concours d'admission au stage organisés à leur intention par l'Administration des Postes, et ce pendant une période de 6 ans, dès l'instant où ils comptent au moins 2.400 heures de bons services et 2 ans d'ancienneté.

En vue de l'application de ces dispositions, il a déjà été admis :

1. que les intéressés auraient, à l'occasion de l'épreuve, la faculté de choisir les branches professionnelles en rapport avec la nature de leurs fonctions;

2. qu'en égard aux services rendus par les intéressés et à l'expérience administrative qu'ils possèdent, les dites épreuves seraient simplifiées de façon à leur offrir un maximum de chances de régularisation;

3. qu'en ce qui concerne les candidats aux emplois de maîtrise de la 4^e catégorie, l'épreuve consisterait en un examen oral pratique.

Au surplus, et dans le cadre de ces mesures dérogatoires, la possibilité est actuellement envisagée de déclarer admissible l'agent auxiliaire qui compte l'ancienneté de service exigée et a obtenu le minimum des points requis (60 %) à un examen de recrutement ou de fin de formation professionnelle considéré comme équivalent à l'épreuve d'admission.

L'ensemble des mesures envisagées tend donc, d'une part, à baser la régularisation des auxiliaires sur les connaissances professionnelles des intéressés et, d'autre part, à exempter de l'épreuve d'admission au stage ceux qui ont déjà réussi, avec le minimum de points requis, un examen considéré comme équivalent.

Par ailleurs, l'Administration des Postes a été invitée à rechercher les moyens statutaires susceptibles de rendre automatique à l'avenir l'intégration des auxiliaires dans les cadres définitifs en envisageant notam-

of die hulpkrachten niet kunnen worden gehaald uit de wervingsreserve van de vergelijkende toelatingsexamens tot de proeftijd.

VRAAG N° 14.

De Minister wordt verzocht een vergelijkende studie te verstrekken van de posttarieven, bij voorbeeld in 1914, 1940 en 1961.

ANTWOORD.

Historisch verloop van de posttarieven in binnenlandse dienst in België.

	1914	1938	1946	1961
Brieven	0,10 F (20 gr.)	0,70 F (50 gr.)	1,35 F (50 gr.)	3,— F (50 gr.)
Drukwerk	0,01 F (25 gr.)	0,10 F (50 gr.)	0,10 F (50 gr.)	0,40 F (50 gr.)
Kranten	0,01 F (75 gr.)	0,04 F (75 gr.)	0,05 F (75 gr.)	0,12 F (75 gr.)
(postabonne- ment)				
Mandaten (gemiddeld tarief)	0,30 F	1,31 F	3,31 F	7,06 F

VRAAG N° 15.

Het statuut van de Postchecks moet worden herzien om het tekort dat deze instelling oplevert te beperken. De Staat zou een rente moeten betalen voor de kapitaal waarover hij via het Bestuur der Postchecks de beschikking heeft.

ANTWOORD.

Dit probleem zal ter hand worden genomen bij de studie van de structurele hervormingen strekkende tot instelling van een Zelfstandige Regie van Posten.

VRAAG N° 16.

Het formaat van brieven en drukwerk zou gestandaardiseerd kunnen worden door rechtstreeks contact op te nemen met de fabricanten. Dit zou doelmatiger zijn dan een beroep op de medewerking van het publiek.

ANTWOORD.

Deze suggestie is zeer pertinent aangezien zij gericht is op standaardisatie op het vlak zelf van de fabricatie.

In dezelfde gedachtengang zou het nuttig zijn dat het formaat van de stukken die de overheidsdiensten verzenden, genormaliseerd werd.

In dit verband zou de medewerking van het departement van Openbare Werken en vooral van het Centraal Bureau voor Benodigheden bijzonder doeltreffend zijn.

ment la possibilité de prélever ces auxiliaires dans les réserves de recrutement des concours d'admission au stage.

QUESTION N° 14.

Il est demandé au Ministre de fournir une étude comparative des tarifs postaux, par exemple, en 1914, en 1940 et en 1961.

REPONSE.

Historique de l'évolution des taxes postales du service interne en Belgique.

	1914	1938	1946	1961
Lettres	0,10 F (20 gr.)	0,70 F (50 gr.)	1,35 F (50 gr.)	3,— F (50 gr.)
Imprimés	0,01 F (25 gr.)	0,10 F (50 gr.)	0,10 F (50 gr.)	0,40 F (50 gr.)
Journaux	0,01 F (75 gr.)	0,04 F (75 gr.)	0,05 F (75 gr.)	0,12 F (75 gr.)
(abonnement poste)				
Mandats (taxe moyenne)	0,30 F	1,31 F	3,31 F	7,06 F

QUESTION N° 15.

Il y a lieu de revoir le statut des Chèques Postaux de façon à diminuer le déficit inhérent au fonctionnement de cet organisme. L'Etat devrait payer un taux d'intérêt sur les capitaux qui sont mis à sa disposition par l'intermédiaire des Chèques Postaux.

REPONSE.

Le problème soulevé sera examiné dans le cadre de l'étude des réformes structurelles tendant à la création d'une Régie autonome des Postes.

QUESTION N° 16.

La standardisation des formats de lettres et d'imprimés pourrait être obtenue par des contacts directs avec les fabricants. Cette méthode serait plus rentable que de faire appel à la collaboration du public.

REPONSE.

La suggestion est tout-à-fait pertinente puisqu'elle consiste à promouvoir la standardisation au niveau même de la fabrication.

Dans le même ordre d'idées, il serait utile qu'une normalisation soit réalisée en ce qui concerne les formats des objets de correspondance expédiés par les services publics en général.

A ce propos, le concours du Département des Travaux Publics, et plus particulièrement de l'Office Central des Fournitures, serait spécialement efficace.

VRAAG N° 17.

Er zou vaker een beroep moeten gedaan worden op architecten uit de privé-sector; er dient een gezonde wedijver verwekt om de openbare gebouwen een moderner uitzicht te geven.

ANTWOORD :

Overeenkomstig de bepalingen van het Regentsbesluit van 23 oktober 1946 wordt de oprichting van nieuwe postgebouwen bestudeerd en verwezenlijkt door het Bestuur van Gebouwen van het Ministerie van Openbare Werken.

Ik meen te weten dat dit departement meer en meer beroep doet op privé-architecten voor de studie van de gebouwen van de openbare diensten.

VRAAG N° 18.

Inzake gebouwenpolitiek, volstaat het de processen-verbaal van de Comités voor Veiligheid en Gezondheid te raadplegen om er zich rekenschap van te geven dat de toestand onhoudbaar wordt.

Een lid wijst in dit verband op de uiterst slechte staat van het postkantoor van Aalst.

ANTWOORD :

Bij het besluit van de Regent dd. 23-10-1946, wordt voorzien dat het Departement van Openbare Werken al de voor de uitvoering van de dienst noodzakelijke gebouwen ter beschikking van het Bestuur der Posterijen dient te stellen.

Daaruit volgt dat de aankoop en de inhuring van de postgebouwen door het Bestuur der Gebouwen van genoemd Departement gebeurt.

Tevens valt de uitvoering van verbeterings- en aanpassingswerken onder zijn bevoegdheid.

Het Bestuur der Posterijen dient dus in de meeste gevallen een beroep te doen op de tussenkomst van het Bestuur der Gebouwen.

Deze aanvragen blijven dikwijls zonder gevolg ofwel laat de uitvoering ervan lang op zich wachten.

Van zijn kant doet het Bestuur der Posterijen alles wat in zijn macht ligt om de postgebouwen op de meest rationele wijze in te richten en de werken die in zijn bevoegdheid liggen (opfrissing- en onderhoudswerken) regelmatig uit te voeren.

Het postgebouw Aalst 1 beantwoordt sinds lang niet meer aan de vereisten.

Daarom werd in 1956 een aanpalend huis aangekocht en heeft het Bestuur der Gebouwen het nodige gedaan om aldaar belangrijke verbouwingswerken uit te voeren.

Het voorontwerp betreffende deze werken werd door het Bestuur der Posterijen goedgekeurd op 10-10-1960.

De bevoegde diensten van het Ministerie van Openbare Werken houden zich met deze kwestie bezig zodat de aanbesteding van deze werken eerlang mag ver-

QUESTION N° 17.

Il faudrait faire davantage appel à des architectes du privé, et d'autre part, il y aurait lieu de susciter une émulation saine afin de donner aux bâtiments publics un cachet plus moderne.

REPONSE.

Conformément aux dispositions de l'arrêté du Régent du 23 octobre 1946, les nouvelles constructions de bâtiments postaux sont étudiées et réalisées par l'Administration des Bâtiments du Ministère des Travaux Publics.

Je crois savoir que ce Département recourt de plus en plus aux architectes privés pour l'étude des bâtiments des services publics.

QUESTION N° 18.

En matière de politique des bâtiments, il suffit de consulter les procès-verbaux des Comités de Sécurité et d'Hygiène pour se rendre compte que la situation devient intenable.

A cet égard, un commissaire dénonce l'état déplorable dans lequel se trouve le bureau des postes d'Alost.

REPONSE.

L'arrêté du Régent du 23 octobre 1946 prévoit que le Département des Travaux Publics est tenu de mettre à la disposition de l'Administration des Postes tous les bâtiments nécessaires à l'exécution du service.

Il en résulte que l'achat et la location des bâtiments des postes ont lieu à l'intervention de l'Administration des Bâtiments de ce Département.

De même, l'exécution des travaux d'embellissement et d'aménagement entre dans les attributions de ce service.

Dans la plupart des cas, l'Administration des Postes doit donc avoir recours à l'Administration des Bâtiments.

Souvent ces demandes demeurent sans suite ou restent en suspens pendant un temps très long.

De son côté, l'Administration des Postes met tout en œuvre pour organiser les immeubles postaux aussi rationnellement que possible et assurer l'exécution régulière des travaux rentrant dans ses attributions (travaux de rafraîchissement et d'entretien).

Depuis longtemps déjà le bâtiment des postes d'Alost 1 ne répond plus aux exigences.

Aussi procéda-t-on en 1956 à l'acquisition de l'immeuble avoisinant et l'Administration des Bâtiments prit les mesures nécessaires en vue d'y effectuer d'importants travaux de transformation.

L'avant-projet de ces travaux fut approuvé par l'Administration des Postes le 10-10-1960.

Les services compétents du Ministère des Travaux Publics s'occupent de la question, de sorte que l'adjudication de ces travaux peut être escomptée sous

VRAAG N° 19.

De mechanisering doet belangrijke menselijke problemen rijzen. De personeelsleden mogen geen « robots » worden en bijgevolg dient zoveel mogelijk voorkomen ze gedurende talrijke uren hetzelfde werk te laten uitvoeren. Er zou een rotatiestelsel moeten voorzien worden.

ANTWOORD.

De invoering van de mechanisering in de postdiensten heeft inzonderheid tot doel de fysieke arbeid van het personeel enigszins te verlichten.

In de grote niet gemechaniseerde kantoren met veelvuldige secties is de verdeling van de arbeid reeds zeer ver doorgedreven en de bevoegdheden van de personeelsleden worden vaak gekenmerkt door de herhaling van dezelfde verrichtingen, of het nu hand- dan wel intellectuele verrichtingen betreft.

Een dergelijke toestand die inherent is aan de technische vooruitgang en de concentratie van de arbeid, heeft zich sedert lang voorgedaan in talrijke sectoren van de industriële of commerciële activiteit.

Wel bewust van de belangrijkheid van de menselijke factor is het Bestuur ingenomen met de verbeteringen die aan de arbeidsvereisten van het personeel dienen toegebracht.

In die geest en in het kader van de mechanisering onderbreken de mechanische sorteerdere bij voorbeeld hun arbeid op de machine om gedurende tien minuten per uur meer materieel werk te verrichten.

Bovendien worden proeven gedaan om korte uitzendingen van functionele muziek te laten beluisteren in de lokalen waar de aard van het werk dergelijke uitzendingen mogelijk maakt.

In de huidige stand van zaken kan het rotatieprincipe onmogelijk toegepast worden wegens de specialisatie en de bijzondere opleiding die vereist zijn voor de waarneming van de betrekkingen in een gemechaniseerd sorteercentrum.

VRAAG n° 20.

Het voor het Bestuur der Posterijen zo nadelige vertrek van de hulpkrachten is grotendeels te wijten aan het feit dat deze personeelsleden nachtdienst moeten verrichten. De politiek van het departement dienaangaande zou moeten herzien worden en de nachtdienst aantrekkelijker gemaakt voor het personeel door het verlenen van een bijkomende bezoldiging. In Duitsland bij voorbeeld geeft elk tijdens de nacht gepresteerd uur recht op een bijkomende bezoldiging van 5 Belgische frank. Bij het Bestuur der Posterijen schommelt de premie tussen 1 en 2 frank per uur.

ANTWOORD.

Sedert 1946 wordt aan de personeelsleden die nachtdienst verrichten een vergoeding voor nachtwerk verleend.

QUESTION N° 19.

La mécanisation pose des problèmes humains importants. Il ne faut pas transformer les agents en « robots » et par conséquent, il faut dans toute la mesure du possible éviter qu'ils effectuent pendant de nombreuses heures le même travail. Il faudrait prévoir un système de rotation.

REPOSE.

L'introduction de la mécanisation dans les services postaux a notamment pour objet d'alléger dans une certaine mesure le travail physique des agents.

Déjà, dans les grands bureaux non mécanisés à sections multiples, la division du travail est poussée très loin et les attributions des agents se caractérisent bien souvent par la répétition des mêmes opérations, qu'elles soient manuelles ou intellectuelles.

Une situation de l'espèce, inhérente au progrès technique et à la concentration du travail, est apparue depuis longtemps dans de nombreux secteurs de l'activité industrielle ou commerciale.

Consciente de l'importance du facteur humain, l'Administration ne néglige pas de se pencher sur les améliorations qu'il convient d'apporter aux conditions de travail du personnel.

Dans cet ordre d'idées et dans le cadre de la mécanisation, les trieurs mécaniques, par exemple, interrompent leurs prestations à la machine par des travaux à caractère plus matériel, à raison de 10 minutes par heure.

Par ailleurs, des expériences sont entreprises pour assurer de courtes émissions de musique fonctionnelle dans les locaux où la nature du travail permet des diffusions de ce genre.

Dans la situation actuelle, il n'est pas possible d'appliquer le principe de rotation, en raison de la spécialisation et de la formation particulière requises pour la desserte des emplois dans un centre de tri mécanisé.

QUESTION N° 20.

Le départ des auxiliaires, si préjudiciable à l'Administration des Postes, est dû en grande partie au fait que ces agents doivent prester des services de nuit. Il faudrait revoir la politique du département en ce domaine et rendre les services de nuit plus attrayants pour les agents en y attachant une rémunération supplémentaire. En Allemagne, par ex., toute heure prestée pendant la nuit donne droit à un supplément de rémunération de l'ordre de 5 francs belges. A l'Administration des Postes, la prime varie de 1 à 2 francs l'heure.

REPOSE.

Depuis 1946, une indemnité pour travail de nuit est accordée aux agents effectuant un service de nuit.

Het bedrag van deze vergoeding werd aanvankelijk vastgesteld op 1 frank per uur. Sedert 1953 wordt zij uitgekeerd tegen fr. 1,50.

Het Bestuur der Posterijen is bezorgd om de nadelige toestand bij de avond- en nachtexploitatiediensten. Het zal eerlang aan de Hogere Overheid voorstellen voorleggen tot verhoging van het uurbedrag en tot uitbreiding van de beurt die recht geeft op de volledige vergoeding (7 maal het uurbedrag).

Op te merken valt bovendien dat de dienst van de personeelsleden die een vacatie verrichten tussen 22 en 5 uur, met een uur verminderd wordt in vergelijking met die van hun collega's belast met dagvacaties.

VRAAG N° 21.

Ik ben gekant tegen het toekennen van allerlei vergoedingen : haard- of standplaatsvergoeding, nachtvergoeding, vergoeding voor uitoefening van hogere functies, enz.

Volgens mij worden die vergoedingen alleen maar toegekend omdat de basiswedde niet hoog genoeg is. Voor het personeel bieden zij het grote nadeel dat zij niet in aanmerking komen voor de berekening van het pensioen. Bijgevolg zouden zij in de wedde moeten worden opgenomen, mits een redelijke inhouding, welke met de vakverenigingen zou worden besproken.

ANTWOORD.

De vergoedingen van het personeel van de Posterijen dekken meestal werkelijke lasten die voortvloeien uit de aard van de betrekkingen of de omstandigheden waarin deze worden uitgeoefend.

Zij zijn dus eigenlijk geen bezoldiging, maar eerder een terugbetaling van lasten die samen met de functie een einde nemen.

Dit is evenwel niet het geval wat betreft de haard- of standplaatsvergoeding, welk probleem slechts op het interdepartementele vlak onderzocht kan worden.

Inzake de vergoeding voor uitoefening van hogere functies moet rekening worden gehouden met het tijdelijk karakter van die functies.

Neemt men deze vergoeding in de basiswedde op, dan zou men de betrokkene bezoldigen op grond van een weddeschaal die niet overeenstemt met de administratieve rang die hij krachtens de statutaire bepalingen bekleedt.

Hoe het ook zij, een vergoeding zou geen weerslag kunnen hebben op het pensioen tenzij zij opgenomen is in de wedde van de laatste 5 dienstjaren op het gemiddelde waarvan het pensioen wordt berekend.

VRAAG N° 22.

Waarom genieten de gepensioneerden van de Posterijen niet de toelage van 800 frank zoals het actief per-

Le taux de cette indemnité a été fixé initialement à 1 franc l'heure. Depuis 1953 elle est liquidée aux taux de 1,50 franc.

La défaveur dont jouissent les services d'exploitation de soirée et de nuit préoccupe l'Administration des Postes. Celle-ci soumettra incessamment à l'Autorité Supérieure, des propositions visant à augmenter le taux horaire et à étendre le cycle donnant droit à l'indemnité complète (7 fois le taux horaire).

Il est à noter pour le surplus que le service des agents qui accomplissent une vacation entre 22 heures et 5 heures, est réduit d'une heure, comparativement à celui de leurs collègues chargés de vacations de jour.

QUESTION N° 21.

Je m'élève contre l'octroi de diverses indemnités : allocations de foyer ou de résidence, indemnité de nuit, indemnités pour fonctions supérieures, etc.

J'estime que ces indemnités sont octroyées uniquement parce que le traitement de base est insuffisant. Elles comportent le gros désavantage pour les agents qu'elles n'entrent pas en ligne de compte pour le calcul de la pension. Par conséquent, il faudrait les intégrer dans le traitement, quitte à opérer une retenue raisonnable, à discuter avec les organisations syndicales.

REPONSE.

Les indemnités octroyées au personnel des Postes couvrent, pour la plupart, des charges réelles consécutives à la nature des fonctions ou aux conditions dans lesquelles celles-ci sont exercées.

Elles ne constituent donc pas, à proprement parler, une rémunération, mais plutôt le remboursement de certaines charges qui disparaissent en même temps que l'exercice de la fonction.

Tel n'est cependant pas le cas pour l'allocation de foyer ou de résidence dont l'examen ne peut que se situer sur le plan interdépartemental.

Quant à l'indemnité pour exercice de fonctions supérieures, il faut tenir compte du caractère temporaire de ces fonctions.

Intégrer cette allocation dans le traitement de base reviendrait à rémunérer son bénéficiaire au départ d'une échelle barémique ne correspondant pas avec la qualité administrative de l'intéressé au regard des dispositions statutaires.

En tout état de cause, une indemnité, quelle qu'elle soit, ne pourrait influencer réellement la pension que si elle était incorporée dans le traitement des cinq dernières années de service, sur la moyenne duquel la pension est calculée.

QUESTION N° 22.

Pourquoi les pensionnés des Postes ne bénéficient-ils pas des 800 francs d'intervention consentie au person-

soneel dat als vrij verzekerde bij een mutualiteitsvereniging is aangesloten ?

ANTWOORD.

De betaling van een toelage aan het personeel van de ministeriën dat als vrij verzekerde bij een mutualiteitsvereniging is aangesloten, is geregeld bij koninklijk besluit van 17 oktober 1959.

De werkingssfeer van dat besluit is beperkt tot de personeelsleden die een activiteits- of een disponibiliteitswedde wegens ontstentenis van betrekking, wegens ambtsontheffing in het belang van de dienst of wegens ziekte of gebrekkigheid genieten.

De uitbreiding van die bepalingen tot het gepensioneerd personeel van het Bestuur der Posterijen kan slechts geschieden in het kader van een soortgelijke maatregel die zou gelden voor alle Rijksgepensioneerden en het probleem valt dus buiten de bevoegdheid van de Minister van P.T.T.

VRAAG N° 23.

Er is reden om te klagen over het gebrek aan informatie betreffende de checks bestemd voor de gepensioneerden. Aan wie wordt, in geval van afwezigheid, na de bewaring van 30 dagen op het postkantoor, de check doorgestuurd indien de gepensioneerde geen gelegenheid gehad heeft om hem te gaan afhalen ? Dit gebrek aan inlichtingen valt ten nadele van de bejaarde arbeiders uit.

ANTWOORD.

a) Assignaties «P» uitgegeven door de Nationale Kas voor Rust- en Overlevingspensioenen.

Bij afwezigheid van de rechthebbende laat de brievenbesteller aan huis van de betrokkene een bericht tot kennisgeving n° 227 achter, daar genoemd betaalsuk nooit mag uitgereikt worden, zulks overeenkomstig de onderrichtingen van het verzendingsorganisme.

De order wordt vervolgens gedurende 10 dagen in het uitreikingskantoor of eventueel in het sectorkantoor bewaard.

Na die termijn wordt zij met een verklarende vermelding doorgestuurd naar het Bestuur der Postchecks dat ze terugbezorgt aan het organisme van uitgifte, hetwelk beslist over het eraan te geven gevolg.

b) Andere pensioenassignaties.

Bij afwezigheid van de rechthebbende wordt het betaalsuk, al dan niet met de vermelding «betaling aan huis», in de bus van de betrokkene geworpen, onder uitdrukkelijk voorbehoud dat zij uitsluitend voor eigen gebruik dient; zo niet wordt het afgegeven aan een volwassen persoon van zijn familie of van zijn onmiddellijke omgeving.

Zo de assignatie niet kon afgegeven worden, dan wordt een bericht n° 227 ten huize van de bestemming achtergelaten en wordt de order teruggebracht naar het kantoor alwaar zij ter beschikking van de rechthebbende gehouden wordt tot verstrijking van de geldigheidstermijn, nl. 30 dagen, ingaande op de op het reliëfzegel vermelde datum van uitgifte.

nel en activité, affilié comme assuré libre à une mutuelle ?

REPONSE.

Le paiement d'une allocation aux membres du personnel des Ministères, qui sont affiliés librement à une mutualité reconnue, est réglé par les dispositions de l'arrêté royal du 17 octobre 1959.

Cet arrêté royal a limité son champ d'application au personnel bénéficiant d'un traitement, soit d'activité, soit de disponibilité par défaut d'emploi ou par retrait d'emploi dans l'intérêt du service ou pour cause de maladie ou d'infirmité.

L'extension du bénéfice de ces dispositions au personnel retraité de l'Administration des Postes ne peut être examinée que dans le cadre d'une mesure du genre à prendre pour l'ensemble des agents pensionnés de l'Etat et dépasse par conséquent la compétence du Ministre des P.T.T.

QUESTION N° 23.

Il y a lieu de se plaindre du manque d'information au sujet des chèques destinés aux pensionnés. En cas d'absence, après le dépôt de 30 jours au bureau des postes, à qui est renvoyé le chèque si le pensionné n'a pas eu l'occasion de le retirer ? Le manque de renseignements cause un préjudice aux vieux travailleurs.

REPONSE.

a) Assignations « P » émises par la Caisse nationale des Pensions de Retraite et de Survie.

En cas d'absence du bénéficiaire, le facteur laisse au domicile de l'intéressé un avis d'information n° 227, le titre dont il s'agit ne pouvant jamais être mis en distribution et ce, conformément aux instructions de l'organisme expéditeur.

L'ordre est ensuite conservé pendant 10 jours au bureau distributeur ou éventuellement au bureau secteur.

A l'expiration de ce délai, il est renvoyé avec une mention explicative à l'Office des Chèques postaux, lequel le restitue à l'organisme émetteur qui statue sur la suite à lui donner.

b) Autres assignations de pension.

Qu'il soit ou non émis « payable à domicile », en cas d'absence du bénéficiaire, le titre est glissé dans la boîte aux lettres de l'ayant droit sous réserve formelle que celle-ci soit à son usage exclusif ou, sinon, il est remis à une personne adulte de sa famille ou de son entourage immédiat.

Lorsqu'il n'a pas été possible de remettre l'assignation, un avis n° 227 est laissé au domicile du destinataire et l'ordre est rapporté au bureau pour y être tenu à la disposition du bénéficiaire jusqu'à l'expiration du délai de validité, soit 30 jours, prenant cours à la date d'émission renseignée par le timbre en relief.

Op te merken valt dat het betaalstuk aan het loket mag afgegeven worden aan een derde persoon die woont op het erop vermelde adres, mits hij het bericht n° 227 samen met de identiteitskaart van de rechthabende overlegt.

Na deze bewaringstermijn wordt de assignatie naar het Bestuur der Postchecks doorgestuurd om er opnieuw op het credit te worden geboekt van het verzendingsorganisme waaraan alle klachten ter zake dienen gericht.

VRAAG N° 24.

Inzake gebouwen is de toestand van het postkantoor van de twee Houdeng's erbarmelijk. Welke verbetering is er in het vooruitzicht ?

ANTWOORD.

De jammerlijke omstandigheden waarin de postdiensten te Houdeng werken, houdt de volle aandacht van het Bestuur der Posterijen gaande.

Het definitief ontwerp van de bouw van een complex « Post — Financien » werd op 18-10-1960 door de postdiensten goedgekeurd.

Dit gebouw zal in het begin van het eerstvolgend dienstjaar door het Ministerie van Openbare Werken aanbesteed worden.

VRAAG N° 25.

Een lid verheugt zich over de oprichting van een Kledingfonds.

Hij vraagt echter uitleg over de kwaliteit van de gebruikte stoffen, welke volgens hem maar middelmatig zijn en snel verslijten.

ANTWOORD.

De jongste tijd hebben vele personeelsleden zich er inderdaad over beklagd dat de vliegeniersblauwe stof van de kostuums der brievenbestellers zo snel versleten geraakt.

Deze belangrijke kwestie werd onderzocht in overleg met de Centrale Dienst voor Benodigdheden van het Ministerie van Openbare Werken die zich bezighoudt met de koopcontracten inzake de aannemingen van leveringen van weefsels en er wordt overwogen een met polyamidedraad (nylon) versterkte stof te leveren.

VRAAG N° 26.

De postgebouwen te Herbesthal en Eupen zijn in zeer slechte staat.

Welke zijn de verbeteringsvooruitzichten, inzonderheid ten aanzien van de huisvesting van de postontvangers ?

ANTWOORD.

Het Bestuur der Posterijen meent niet dat het gebouw te Herbesthal zich in slechte staat van onderhoud bevindt.

A noter que le titre peut être remis au guichet à une tierce personne habitant le domicile indiqué sur celui-ci, à la condition qu'elle présente l'avis n° 227 appuyé de la carte d'identité de l'ayant droit.

A l'expiration du délai de garde, l'assignation est renvoyée à l'Office des Chèques Postaux pour être reportée au crédit du compte de l'organisme expéditeur à qui doivent être adressées les réclamations quelconques à ce sujet.

QUESTION N° 24.

En matière de bâtiments, la situation du bureau des postes des deux Houdeng est lamentable. Quelles sont les perspectives d'amélioration ?

REPONSE.

La situation déplorable dans laquelle fonctionnent les services postaux à Houdeng retient toute l'attention de l'Administration des postes.

Le projet définitif de construction d'un complexe « Postes-Finances » a été approuvé par les services postaux le 18 octobre 1960.

Cette construction sera mise en adjudication par le Ministère des Travaux Publics au début de l'exercice prochain.

QUESTION N° 25.

Un membre se réjouit de la création d'une masse d'habillement.

Il pose toutefois la question de la qualité des tissus utilisés qui selon lui seraient médiocres et sujets à une usure rapide.

REPONSE.

De nombreuses doléances ont été effectivement exprimées dernièrement par le personnel au sujet de l'usure prématurée de l'étoffe bleu aviateur des costumes des facteurs.

Cette importante question a fait l'objet d'un examen, de concert avec l'Office Central des Fournitures du Ministère des Travaux Publics, qui s'occupe des marchés relatifs aux entreprises de fournitures des tissus et l'on envisage la fourniture d'un tissu renforcé de fils de polyamide (nylon).

QUESTION N° 26.

Les bâtiments postaux d'Herbesthal et d'Eupen sont en très mauvais état.

Quelles sont les perspectives d'amélioration notamment pour le logement des percepteurs ?

REPONSE.

A la connaissance de l'Administration des Postes, le bâtiment d'Herbesthal n'est pas en mauvais état d'entretien.

Door toedoen van de Gewestelijke Directeur der Posterijen werd echter bij de Dienst der Gebouwen te Luik om de uitvoering gevraagd van verschillende buitenherstellingswerken.

Ingevolge de aanstelling van een nieuwe titularis wordt tevens de herstelling van de woning (huuronderhoud) overwogen.

Voor het kantoor Eupen ligt er thans bij de Technische Directie der Posterijen een dossier ter studie met betrekking tot de binnenhuisherstelling van alle lokalen (woning inbegrepen).

Verder wordt voorgenomen op de plaats van het huidige kantoor een administratief complex te bouwen, waar de postdiensten, de R.T.T. zomede andere Staatsdiensten gegroepeerd zouden zijn. De R.T.T. werd met de studie van dit ontwerp belast.

VRAAG n° 27.

Welke zijn de vooruitzichten inzake verbetering van de gebouwen der postkantoren Roeselaere en Poperinge ?

Werden er bijzondere akkoorden afgesloten met andere departementen, namelijk wat betreft het gebouw van Roeselare ?

ANTWOORD.

Postgebouw te Roeselare :

Het huidig gebouw beantwoordt niet meer aan de noodwendigheden.

Daarom werd er in 1960 ten behoeve van de postdiensten een groot en goedgelegen gebouw aangekocht.

Aangezien dit gebouw evenwel in zijn huidige staat niet geschikt is om er de postdiensten in onder te brengen, heeft het Bestuur der gebouwen van het Ministerie van Openbare Werken, op 9-1-61, een voorontwerp van de zeer belangrijke verbouwingswerken ingediend.

Dit voorontwerp werd, op 20-3-1961, door het Bestuur der Posterijen goedgekeurd.

Het Bestuur der Gebouwen doet het nodige om deze werken zo spoedig mogelijk in aanbesteding te kunnen geven.

Ondertussen werd dit aangekocht gebouw *tijdelijk* afgestaan aan de diensten van het Ministerie van Nationale Opvoeding en Cultuur.

Hier weze opgemerkt dat er een formele verbintenis werd aangegaan het gebouw einde maart 1962 vrij te geven en de voorbereidende werken der verbouwing onverminderd voort te zetten.

Postgebouw te Poperinge :

Door het Bestuur der Gebouwen van het Ministerie van Openbare Werken werd een voorontwerp ingediend om het huidige Vrederecht tot complex Posterijen-Financiën om te bouwen.

Aangezien de verwezenlijking van deze plannen een grote verbetering zal betekenen inzake huisvesting van de postdiensten heeft het Bestuur der Posterijen zich op 22-11-1961 met dit voorontwerp akkoord verklaard.

Divers travaux de restauration extérieure ont toutefois été demandés au Service des Bâtiments de Liège à l'intervention du directeur régional des postes.

Suite à l'installation d'un nouveau titulaire, la restauration du logement (entretien locatif) est également envisagée.

En ce qui concerne le bureau d'Eupen, un dossier, visant la restauration intérieure de tous les locaux (logement compris), est actuellement à l'étude auprès de la Direction technique des postes.

D'autre part, la construction d'un complexe administratif, groupant les services postaux, la R.T.T. et d'autres services de l'Etat, est envisagée à l'emplacement du bureau actuel. La R.T.T. a été chargée de l'étude de ce projet.

QUESTION N° 27.

Quelles sont les perspectives en matière d'amélioration des bâtiments postaux de Roulers et de Poperinge ?

Des accords spéciaux ont-ils été conclus avec d'autres départements, notamment en ce qui concerne le bâtiment de Roulers ?

REPONSE.

Bâtiment des postes de Roulers.

Le bâtiment actuel ne répond plus aux exigences.

C'est pourquoi on procéda en 1960 à l'acquisition d'un vaste bâtiment, bien situé, à l'usage des services postaux.

Ce bâtiment n'étant toutefois pas, dans son état actuel, propre à recevoir les services postaux, l'Administration des Bâtiments du Ministère des Travaux Publics introduisit le 9 janvier 1961 un avant-projet relatif à d'importants travaux de transformation.

Cet avant-projet fut approuvé par l'Administration des Postes le 20 mars 1961.

L'Administration des Bâtiments a pris les dispositions nécessaires pour que ces travaux puissent être mis aussitôt que possible en adjudication.

Entre-temps le bâtiment acheté a été cédé *temporairement* aux services du Ministère de l'Education nationale et de la Culture.

A remarquer que l'engagement formel a été pris de libérer le bâtiment fin mars 1962 et d'y poursuivre sans désenclaver les travaux préparatoires de transformation.

Bâtiment des postes de Poperinge.

L'Administration des Bâtiments du Ministère de Travaux Publics a introduit un avant-projet en vue de la transformation de la Justice de Paix actuelle en un complexe Postes-Finances.

La réalisation de ces plans constituant une amélioration considérable en matière de logement des services postaux, l'Administration des Postes a marqué son accord sur cet avant-projet le 22 novembre 1961.

Een gunstige oplossing ligt hier dan ook in het vooruitzicht.

VRAAG N° 28.

Welke besluiten heeft het Bestuur der Posterijen getrokken uit de proeven gedaan inzake landelijke, half-landelijke en stedelijke motorisering? Wordt er ernstige controle uitgeoefend op het gebruik van de ter beschikking van de bestellers gestelde voertuigen?

ANTWOORD.

Na vier jaar experimenteren mag men zeggen dat de motorisatie, zo landelijke als stedelijke en half-stedelijke, burgerrecht verkregen heeft en algemeen wordt toegepast. Het personeel moet minder inspanningen leveren en is tevens beter beschermd tegen weer en wind. Over het algemeen wordt het publiek beter bediend.

Beide partijen zijn gewonnen voor de hervorming.

Dank zij de motorisatie is de exploitatie van de dienst zekerder en soepeler geworden in die zin dat zij minder onderhevig is aan wijzigingen in de dienstregelingen, afschaffing van middelen voor gemeenschappelijk vervoer en schommelingen van het verkeer.

Bovendien zijn de financiële resultaten niet te onderschatten.

Een voortdurende controle wordt uitgeoefend zowel op het gebruik en het onderhoud van de voertuigen als op het verbruik van brandstof en smeermiddelen door de onmiddellijke chefs, de gewestelijke directies en het hoofdbestuur.

Daarenboven werd er nog een vliegende controle ingericht welke door de reizende ambtenaren zal worden uitgevoerd.

Deze verschillende maatregelen geven algehele voldoening.

Inzake ongevallen is de toestand normaal.

In die omstandigheden zal het Bestuur zijn actie voortzetten volgens een bepaald uitvoeringsprogramma.

VRAAG N° 29.

Inzake uitreiking van ongeadresseerd drukwerk slagen de private firma's erin het Bestuur der Posterijen een doelmatige concurrentie aan te doen. Zij vragen gemiddeld 20 centimes per drukwerk. Waarom is de door het Bestuur der Posterijen vastgestelde prijs hoger? Waarom is de kostprijs van die uitreikingsdienst zo hoog?

ANTWOORD.

1. De aangehaalde toestand is het Bestuur der Posterijen niet ontgaan. De belangrijke plaats die de private onderneming van uitreiking van ongeaddresserde zendingen ingenomen heeft, is wellicht gedeeltelijk te wijten aan de verhoging van 25 tot 40 c. per stuk, van het tarief van die zendingen (K. B. van 10-8-1959, van kracht geworden op 1-9-59).

Une solution favorable interviendra dès lors sous peu.

QUESTION N° 28.

Quelles sont les conclusions tirées par l'Administration des Postes des expériences qui ont été faites en matière de motorisation rurale, semi-rurale et urbaine? Y a-t-il un contrôle sérieux au sujet de l'utilisation des voitures mises à la disposition des distributeurs?

REPONSE.

Après quatre années d'expériences, il est permis de dire que la motorisation tant rurale, qu'urbaine et semi-urbaine a conquis droit de cité et est rentrée dans les mœurs. Le personnel est astreint à moins d'efforts tout en étant mieux protégé contre les intempéries. Le public dans son ensemble est mieux servi.

L'un et l'autre sont gagnés pour la réforme.

Grâce à la motorisation, l'exploitation du service est devenue plus stable et plus souple en ce sens qu'elle échappe davantage aux changements d'horaires, aux suppressions de moyens de transport en commun ainsi qu'aux fluctuations du trafic.

D'autre part, les résultats financiers sont appréciables.

Un contrôle permanent est exercé tant sur l'utilisation et l'entretien des véhicules que sur la consommation des carburants et des lubrifiants, par les chefs immédiats, les directions régionales et l'administration centrale.

Au surplus, il a été instauré un contrôle volant à effectuer par les fonctionnaires itinérants.

Ces différentes mesures donnent entière satisfaction.

Au point de vue des accidents, la situation est normale.

Dans ces conditions, l'Administration poursuivra son action suivant un programme d'exécution déterminé.

QUESTION N° 29.

En matière de distribution d'imprimés sans adresse, les firmes privées parviennent à concurrencer efficacement l'Administration des Postes. Elles réclament en moyenne 20 centimes par imprimé. Pour quelles raisons le prix fixé par l'Administration des Postes est-il supérieur? Pourquoi le prix de revient de ce service de distribution est-il aussi élevé?

REPONSE.

1. La situation signalée n'a pas échappé à l'Administration des Postes. L'importance prise par l'entreprise privée de distribution d'envois non adressés, est due en partie sans doute, au relèvement de 25 à 40 centimes par exemplaire, du tarif desdits envois (arrêté royal du 10 août 1959, mis en vigueur le 1^{er} septembre 1959).

Er dient opgemerkt dat de ongeadresseerde en ongefrankeerde zendingen aan het postmonopolie ontsnappen.

2. Het huidige tarief van het ongeadresseerde drukwerk is vastgesteld op 40 centiem per fractie van 50 gr. en per stuk. Dit tarief is een gemiddelde prijs ten aanzien van het feit dat de uitreiking in de grote centra minder duur is dan in de kleine centra inzonderheid wegens de vervoermiddelen die voor de verzending naar de bestemming moeten gebruikt worden.

3. De privé-ondernemingen belasten zich meestal slechts met de uitreiking in grote steden of in gemeenten waar zij hun zetel hebben, terwijl zij aan de Post de zendingen toevertrouwen bestemd voor buiten hun werkingsveld gelegen en derhalve talrijker plaatsen. Nu zijn precies voor die plaatsen de kostprijzen het hoogst. Hieruit vloeit voort dat het Bestuur, indien het de dienst van de ongeadresseerde zendingen tot de grote agglomeraties van het land beperkte of veranderlijke tarieven vaststelde volgens de uitgaven, de uitreikingsondernemingen een ernstige concurrentie zou kunnen aandoen. Deze onderstelling dient echter geweerd daar zulk een discriminatiepolitiek op het nationaal vlak ondenkbaar is.

4. De privé-onderneming van aanhuisbestelling, die in het land sterk georganiseerd is, kan het werk tegen gunstige tarieven verrichten doordat zij meestal een beroep doet op vrijwillige of andere tijdelijke uitreikers. De private uitreiking beschikt dus over middelen waartoe het Bestuur der Posterijen zijn toevlucht niet kan nemen wegens zijn organisatie zelf en de overeenkomsten waardoor het aan de verschillende categorieën van de tewerkgestelde personeelsleden gebonden is.

5. Het is wel niet zonder nut op te merken dat, volgens de meest recente berekeningen, de eenheidskostprijs voor de uitreiking van ongeadresseerd drukwerk over het ganse grondgebied 52,5 p.c. bedraagt, hetgeen heel wat hoger is dan het huidige tarief. De dienst voor uitreiking van ongeadresseerd drukwerk is dus bij de Post slechts gerechtvaardigd in zoverre hij bij de uitvoering van de andere takken betrokken wordt en de tewerkstelling van een gedeelte van het personeel aanvult. Ten einde de in het postverkeer van deze zendingen vastgestelde achteruitgang enigszins te remmen en de cliënteel zoveel mogelijk terug te winnen, voorziet tenslotte het koninklijk besluit van 8 december 1960 in de toekenning, onder bepaalde voorwaarden, van een *ristorno* van 10, 20 of 30 % op het port van aan huis te bestellen drukwerk.

VRAAG N° 30.

Als men de rekeningen van de Posterijen voor 1959 en 1960 vergelijkt, stelt men een gevoelige daling van het internationaal postverkeer vast. Er wordt om nadere uitleg gevraagd aangaande de oorzaken hiervan.

Il convient de remarquer que les envois non munis d'adresse ni d'affranchissement, échappent au monopole postal.

2. Le tarif actuel des imprimés non adressés est fixé à 40 centimes par fraction de 50 grammes et par exemplaire. Ce tarif constitue un prix moyen, tenant compte du fait que la distribution dans les grands centres est moins coûteuse que celle effectuée dans les petites localités, en raison notamment des moyens de transport à mettre en œuvre pour l'acheminement.

3. Les entreprises privées ne se chargent généralement d'assurer la distribution que dans les grandes villes ou les localités où elles ont leur siège, tandis qu'elles confient à la Poste les envois destinés aux localités situées en dehors de leur rayon d'action et forcément plus nombreuses. Or, c'est précisément pour ces localités que les prix de revient sont les plus élevés. Il en résulte que si l'Administration limitait le service des envois non adressés aux grandes agglomérations du pays ou établissait des tarifs variables suivant les frais engagés, elle serait armée pour concurrencer sérieusement les entreprises de distribution. Cette hypothèse doit toutefois être écartée, une telle politique discriminatoire ne se concevant pas sur le plan national.

4. L'entreprise privée de distribution de porte à porte, fortement organisée dans le pays, est à même d'effectuer le travail à des tarifs favorables du fait qu'elle a généralement recours à des distributeurs bénévoles ou autres utilisés par intermittence. La distribution privée dispose donc de moyens auxquels l'Administration des Postes ne peut recourir, en raison même de son organisation et des contrats qui la lient aux diverses catégories d'agents qu'elle utilise.

5. Il paraît intéressant de signaler que, suivant les plus récents calculs, le prix de revient unitaire pour la distribution des imprimés non adressés sur l'ensemble du territoire s'élève à 52 1/2 centimes, ce qui le situe bien au delà du tarif actuel. Le service de la distribution des imprimés sans adresse ne se justifie donc à la Poste que dans la mesure où il s'incorpore dans l'exécution des autres tâches et complète l'utilisation d'une partie du personnel. Enfin, dans le but d'enrayer en une certaine mesure la régression constatée dans le trafic postal des envois en question et de reconquérir autant que possible la clientèle, l'arrêté royal du 8 décembre 1960 prévoit l'octroi, sous certaines conditions, d'une *ristourne* de 10, 20 ou 30 p.c. sur le port des imprimés à distribuer de porte à porte.

QUESTION N° 30.

En comparant les comptes de la Poste 1959 et 1960, on constate une diminution très sensible du trafic international. Des explications sont demandées au sujet des raisons de cette diminution.

Een soortgelijke opmerking wordt gemaakt met betrekking tot het verkeer in het algemeen, waar men een daling tussen 1960 en 1959 eensdeels en 1959 en 1958 anderdeels vaststelt. Is deze vermindering te wijten aan het feit dat de tarieven in de tussentijd werden verhoogd? Zo niet, welke zijn de oorzaken ervan?

ANTWOORD.

1. *Binnenlands verkeer.*

De waargenomen vermindering van het binnenlands verkeer in 1959 en 1960 is enkel het gevolg van de belangrijke vermindering van het aantal niet geadresseerde noch gefrankeerde drukwerken.

Deze vermindering schijnt het gevolg te zijn van de verhoging van 25 tot 40 c. per exemplaar, van het tarief van deze verzendingen (koninklijk besluit van 10-8-59, in werking getreden op 1-9-59).

2. *Internationaal verkeer.*

Het Bestuur der Posterijen vindt geen verklaring voor de vermindering van het internationaal verkeer. Het kan slechts vaststellen dat dergelijke verminderingen zowel bij de verzendingen als bij de ontvangsten bestaan, behalve in 1959 waar men nagenoeg tot een evenwicht komt. Het gaat hier vermoedelijk om een toevallig verschijnsel, dat niet noodzakelijk dient gekoppeld te worden aan een wijziging van de tarieven, waarvan de weerslag in principe kon worden gecompenseerd door een opvallende stijging die in ons postverkeer met Frankrijk en Duitsland (B.R.) valt waar te nemen als gevolg van de toepassing met ingang van 1957 van verminderde tarieven voor deze landen.

Une remarque analogue est faite en ce qui concerne le trafic en général où une diminution est constatée entre les années 1959 et 1960 d'une part et 1959 et 1958 d'autre part. Cette diminution est-elle due à une majoration de tarifs qui est intervenue? Sinon, quelles en sont les raisons?

REPONSE.

1. *Trafic intérieur.*

La diminution du trafic intérieur constatée en 1959 et 1960 est due uniquement à la régression importante du nombre d'imprimés non adressés ni affranchis.

Cette régression paraît due au relèvement de 25 à 40 c. par exemplaire, du tarif desdits envois (arrêté royal du 10 août 1959, mis en vigueur le 1^{er} septembre 1959).

2. *Trafic international.*

Les raisons de la diminution dans le trafic international échappent à l'Administration des Postes qui constate que ces réductions existent aussi bien à l'expédition qu'à la réception, sauf en 1959 où l'équilibre s'établit pratiquement. Il s'agit vraisemblablement d'un phénomène fortuit qui ne paraît pas nécessairement lié à une modification des tarifs, laquelle, en principe, aurait pu être compensée dans ses effets par une progression marquée dans nos relations épistolaires avec la France et l'Allemagne (R.F.), du fait de l'application, à partir de 1957, de tarifs réduits avec ces pays.

DEEL III.

III. KREDIETEN LUCHTVAART.

A. Uiteenzetting van de Minister van Verkeerswezen.

1. *Handelsluchtvaart.*

De handelsluchtvaart heeft dit jaar een zeer moeilijke periode gekend.

Daar waar onze nationale luchtvaartmaatschappij in 1960 nog voordeel had gehaald uit het feit dat zij een der eerste is geweest die reactievliegtuigen in lijn heeft gesteld, hebben al de grote maatschappijen vooral van dit jaar af op de grote intercontinentale lijnen dezelfde toestellen in dienst genomen.

De verkeerstrafiek is niet aangegroeid in dezelfde mate als de aangeboden vervoerscapaciteit.

Dit is voornamelijk het geval op een der twee levensaders van de Sabena : de Noordatlantische route. De ladingcoëfficiënt die 67,5 t.h. beliep in 1957 viel op 50,3 t.h. in 1961.

Deze teruggang is voornamelijk te wijten aan de vermindering van het amerikaans toeristisch verkeer wegens de in de U.S.A. gevoerde propaganda waarbij de inwoners van dat land de raad werd gegeven hun vakantie in eigen land door te brengen.

Daarenboven heeft de spanning tussen Oost en West en inzonderheid de berlijnse en cubaanse crises de passagiersbeweging naar Europa vertraagd.

Hierbij moet nog aangestipt worden dat de vervoerders bij een verhoging van de aangeboden vervoerscapaciteit verplicht zijn geweest transport aan verminderde prijs te aanvaarden onder de vorm van chartervluchten waardoor de ontvangsten nog verminderd zijn.

Wat de andere levensader van de Sabena, nl. de België-Kongolijn betreft moet niet meer herinnerd worden aan de moeilijkheden die de Sabena ondervonden heeft.

Sedert de gebeurtenissen van verleden jaar heeft het verkeer met Kongo en voornamelijk met Katanga nochtans een heropleving gekend.

De jongste gebeurtenissen in Katanga hebben echter de hoop op stabilisatie van het verkeer opnieuw doen verzwinden.

Ten aanzien van de ontvangsten dient ook rekening te worden gehouden met het feit dat een belangrijk deel ervan geïnd wordt in Kongolese munt, waarvan trouwens een deel onbeschikbaar is in de kas van de Maatschappij.

Bij het overzicht van de moeilijkheden die de Sabena ondervindt mag ook niet nagelaten worden te wijzen op de vermindering van de aantrekkingskracht van Brussel voor het transitoverkeer nu dat al de maatschappijen van de landen met grote toeristische centra in de drukke maanden de te vervoeren capaciteit gemakkelijk zelf kunnen verwerken.

Ten aanzien van deze toestand, die zich voordoet in al de grote luchtvaartmaatschappijen is de enige redplank van de Sabena naar mijn mening gelegen in een

PARTIE III.

III. CREDITS VOIES AERIENNES.

A. Exposé du Ministre des Communications.

1. *Aviation commerciale.*

L'aviation commerciale a connu cette année une période très difficile.

Alors qu'en 1960, la société nationale de navigation aérienne avait encore bénéficié du fait qu'elle était l'une des premières à avoir mis en ligne des avions à réaction, toutes les grandes compagnies ont mis en service des appareils du même type sur les grandes lignes intercontinentales, surtout à partir de cette année.

Le trafic ne s'est pas accru dans les mêmes proportions que la capacité de transport.

C'est particulièrement le cas sur l'une des deux artères vitales de la SABENA : la ligne de l'Atlantique-nord. Le coefficient de chargement, qui était de 67,5 % en 1957, est tombé à 50,3 % en 1961.

Cette régression est due principalement à la diminution du trafic touristique avec l'Amérique par suite de la propagande menée aux Etats-Unis, afin d'inciter les habitants à passer leurs vacances dans leur pays.

D'autre part, la tension entre l'Est et l'Ouest, et notamment les crises de Berlin et de Cuba, ont ralenti le mouvement des passagers en direction de l'Europe.

A ce sujet, il est également à noter que, si la capacité de transport s'est accrue, les transporteurs se sont vus obligés d'accepter des prix réduits sous forme de vols d'affrètement, ce qui a encore diminué les recettes.

Pour ce qui est de l'autre artère vitale de la SABENA, c'est-à-dire la ligne Belgique-Congo, il est superflu de rappeler les difficultés éprouvées par la société.

Néanmoins, depuis les événements de l'an dernier, le trafic avec le Congo, et principalement avec le Katanga, a connu un regain d'activité.

Cependant, les récents événements du Katanga ont, une fois de plus, détruit l'espoir de voir le trafic se stabiliser.

Pour ce qui est des recettes, il faut notamment tenir compte du fait qu'en grande partie, celles-ci sont perçues en monnaie congolaise et qu'une certaine fraction reste d'ailleurs bloquée dans la caisse de la Société.

D'autre part, dans l'énumération de toutes les difficultés rencontrées par la SABENA, on ne peut manquer de signaler que Bruxelles n'exerce plus la même attraction sur le trafic en transit, à présent que toutes les sociétés des pays possédant d'importants centres touristiques peuvent facilement fournir elles-mêmes la capacité de transport nécessaire durant les mois de trafic intensif.

Devant cette situation, qui se présente pour toutes les grandes compagnies de navigation aérienne, la seule planche de salut pour la SABENA consiste, à

zo groot mogelijke samenwerking met andere luchtvaartmaatschappijen en meer in het bijzonder, in de oprichting van Air Union.

De onderhandelingen die met dat doel sedert 1958, tussen de betrokken maatschappijen werden gevoerd, hebben thans praktisch tot een akkoord geleid. Het is nu de taak van de regeringen dit akkoord te bekrachtigen en ik druk de hoop uit dat dit tegen het begin van het volgende jaar zal kunnen gebeuren opdat Air Union van de 1^{ste} april 1962 af, van wal zal kunnen steken.

Tot de voornaamste voordelen die Air Union zal opleveren noem ik :

a) het oprichten van een uitgebreid cliëntelepotentieel, gelijkwaardig aan dat van de grootste Amerikaanse luchtvaartmaatschappij, de Pan American Airways;

b) de benutting van de vloot in optimale voorwaarden door het invoeren van canalisiemethodes en een betere verdeling van het verkeer tussen de maatschappijen;

c) de opheffing van de concurrentie tussen de betrokken maatschappijen;

d) de toekenning aan elke maatschappij van het verkeer waarop zij, wegens haar eigen mogelijkheden het best is afgestemd;

e) vermindering van de exploitatie- en onderhoudskosten door de toepassing van een gemeenschappelijke politiek van aankoop en van onderhoud der vliegtuigen;

f) vermindering van de voorraden wisselstukken;

g) vermindering van de kosten door toepassing van de specialisatie der werkplaatsen

h) vermindering van de personeels- en bestuurskosten inzonderheid op commercieel en publicitair gebied.

Voor ons land in het bijzonder moet hier nog aan toegevoegd worden dat door Air Union een waarborg wordt gegeven voor een bestendige vooruitgang van de productie in een sector die voor een uitvoerland zoals België van essentieel belang is.

Bovendien zal de Sabena een bijkomend voordeel halen uit haar kostprijs die gunstiger is dan die van de andere deelnemende maatschappijen.

*
**

Wij mogen als besluit de hoop uitdrukken dat de Europese luchtvaart zeer spoedig dank zij de samenwerking de huidige moeilijkheden zal te boven komen.

*
**

In het kader van haar gematigde expansiepolitiek en rekening houdende met het feit dat al de landen meer en meer een beperkende politiek voeren inzake toekenning van luchtvaartrechten overweegt de Sabena tevens de mogelijkheid samen te werken met andere luchtvaartmaatschappijen.

In dit opzicht moet echter voorzichtig gehandeld worden omdat het hier meestal gaat om landen die op eigen krachten geen luchtvaartmaatschappij kunnen

mon sens, en une coopération aussi étroite que possible avec d'autres sociétés similaires, notamment par la création d'Air Union.

A l'heure actuelle, les négociations menées à cet effet depuis 1958 entre les sociétés intéressées ont pratiquement abouti à un accord. Il appartient aux gouvernements de ratifier cet accord et j'ose espérer que cette ratification pourra être acquise pour le début de l'année prochaine, de telle sorte qu'Air Union puisse inaugurer son activité le 1^{er} avril 1962.

Parmi les principaux avantages qu'offrira Air Union, je citerai :

a) la création, en ce qui concerne la clientèle, d'un potentiel étendu équivalent à celui de la plus grande société américaine, la Pan American Airways;

b) l'utilisation de la flotte aérienne dans des conditions optima par l'instauration de méthodes de canalisation et grâce à une meilleure répartition du trafic entre les différentes compagnies;

c) la cessation de la concurrence entre les sociétés intéressées;

d) l'attribution à chaque société, du trafic pour lequel elle est le mieux équipée, eu égard à ses possibilités particulières;

e) compression des frais d'exploitation et d'entretien par l'application d'une politique commune en ce qui concerne l'achat et l'entretien des appareils;

f) diminution des stocks de pièces de rechange;

g) compression des frais, grâce à la spécialisation des ateliers;

h) compression des frais de personnel et d'administration, notamment dans les secteurs commercial et publicitaire.

Pour ce qui concerne plus spécialement notre pays, il convient d'ajouter que la création d'Air Union constituera une garantie de progrès constant en matière de production dans un secteur d'importance essentielle pour un pays exportateur comme la Belgique.

La Sabena tirera un avantage supplémentaire de son prix de revient, plus favorable que ceux des autres sociétés participantes.

*
**

En conclusion, nous pouvons exprimer l'espoir que, grâce à la coopération, l'aéronautique européenne arrivera très rapidement à surmonter les difficultés actuelles.

*
**

Dans le cadre de sa politique modérée d'expansion et étant donné que tous les pays adoptent de plus en plus une politique restrictive en matière d'octroi de droits aéronautiques, la Sabena envisage également la possibilité de coopérer avec d'autres sociétés de navigation aérienne.

Toutefois, la circonspection s'impose à cet égard, parce qu'il s'agit le plus souvent de pays incapables de créer par leurs propres moyens une société de trans-

Dergelijke overeenkomsten laten onze Maatschappij echter toe de benutting van de toestellen met zuigermotoren, waarvan de afschrijving nog niet voltooid is, te verlengen.

Wat onze betrekkingen met Kongo betreft heeft de Sabena er steeds aan gehouden haar volledige medewerking te verlenen aan de overheden van de nieuwe republiek en de U.N.O. en dit ondanks de zeer moeilijke voorwaarden waarin dit moest gebeuren.

Deze politiek van samenwerking alsmede de toewijding en het doorzettingsvermogen van haar personeel in Afrika hebben in grote mate bijgedragen tot de gunstige afloop van de onderhandelingen gevoerd met het oog op de oprichting van Air Kongo.

*
**

De resultaten die wij in de komende jaren op het gebied der handelsluchtvaart zullen boeken zullen dus in grote mate afhangen van de mogelijkheid tot oprichting van « Air Union » en van de evolutie van de toestand in Kongo.

De toekomst van de handelsluchtvaart in de wereld zal verder nog beïnvloed worden door twee andere factoren :

1. de ontwikkeling van de helikopterdiensten of van het in bedrijf nemen van vertikaal opstijgende vliegtuigen;

2. het in dienst stellen van supersonische toestellen.

U weet welke pioniersrol de Sabena heeft gespeeld met de exploitatie van haar helikopternet.

Op dit ogenblik en rekening houdende met de exploitatiemogelijkheden die de nieuwe toestellen bieden worden met de overheden van Groot-Brittannië en met de B.E.A. onderhandelingen gevoerd met het oog op de exploitatie van de driehoeksverbinding Londen-Brussel-Parijs.

Wij mogen ons op de korte afstanden dienvolgens verwachten aan een geleidelijke vervanging van de lijnen met conventionele vliegtuigen door helikopterdiensten.

— Wat de supersonische toestellen betreft, werden door verscheidene constructeurs reeds maquettes ontworpen.

In de middens van de luchtvaartmaatschappijen is men ten eerste bekommerd met deze evolutie omdat zij een totale ommekeer zal teweegbrengen in het zo pas begonnen reactieverkeer en bovendien bijna onoverkomelijke financiële problemen zal stellen, bijzonder voor de kleinere luchtvaartmaatschappijen.

*
**

2. *Infrastructuur.*

Wat inzake handelsluchtvaart gebeurt heeft vanzelfsprekend zijn invloed op de exploitatie van onze luchtavens

De steeds snellere intercontinentale verbindingen verminderen het belang van onze enige intercontinenten-

Cependant des conventions de cette nature permettraient à notre Société de prolonger l'utilisation des appareils propulsés par des moteurs à piston qui ne sont pas encore entièrement amortis.

Dans nos rapports avec le Congo, la Sabena a toujours tenu à apporter son entière collaboration aux autorités de la nouvelle république et à l'O.N.U., et ce malgré les conditions très difficiles dans lesquelles ce concours a dû être prêté.

Cette politique de coopération, ainsi que le dévouement et la persévérance de son personnel en Afrique, ont grandement contribué à la réussite des pourparlers qui ont été menés en vue de créer la société Air Congo.

*
**

Les résultats que nous enregistrerons au cours des prochaines années dans le domaine de l'aviation commerciale, dépendront donc, pour une bonne part, de la possibilité de créer Air Union et de l'évolution de la situation au Congo.

L'avenir de l'aviation commerciale dans le monde sera encore influencé par deux autres facteurs :

1. le développement des services par hélicoptère ou de la mise en service d'avions à décollage vertical;

2. la mise en service d'appareils supersoniques.

Vous n'ignorez pas le rôle de pionnier qu'a joué la Sabena dans l'exploitation de son réseau d'hélicoptères.

A l'heure actuelle, et eu égard aux possibilités d'exploitation des nouveaux appareils, des négociations sont en cours avec les autorités britanniques et avec la B.E.A. en vue de l'exploitation de la liaison triangulaire Londres-Bruxelles-Paris.

En conséquence, on peut s'attendre au remplacement progressif d'avions conventionnels par des hélicoptères sur les parcours limités.

Quant aux appareils supersoniques, plusieurs constructeurs en ont déjà élaboré des maquettes.

Les milieux des sociétés de navigation aérienne se préoccupent au plus haut point de cette évolution, parce qu'elle amènera un bouleversement total du trafic à réaction, qui ne fonctionne que depuis peu, et que, d'autre part, elle posera des problèmes financiers presque insolubles, surtout pour les sociétés de moindre importance.

*
**

2. *Infrastructure.*

Ce qui se passe dans l'aviation commerciale entraîne évidemment des répercussions sur l'exploitation de nos aéroports.

La rapidité toujours croissante des liaisons intercontinentales réduit l'importance de notre unique aéro-

tale luchthaven omdat België betrekkelijk weinig aantrekkingskracht bezit als eindpunt van intercontinentale verbindingen.

Wij moeten dus zeer voorzichtig zijn. Het is goed dat de infrastructuur van de luchthaven van Zaventem bijna als afgewerkt mag beschouwd worden.

Wat het station zelf betreft heb ik aan de bevoegde diensten de nodige onderrichtingen gegeven opdat het gebouw voor de 30^e juni 1962 volledig zou afgewerkt zijn.

Rekening houdende met de bestendige aangroei van het vrachtvervoer moet de capaciteit van het vrachtgebouw vergroot worden.

Dit werk zal tegen het einde van het volgend jaar beëindigd zijn.

Men bouwt ook aan een grote Boeingloods voor de Sabena waarvan de afwerking voor het einde van 1962 voorzien is.

Op de luchthaven van Oostende wordt op dit ogenblik een nieuwe landingsbaan van 2.200 m. aangelegd die voor het volgende zomerseizoen in dienst zal worden genomen. De vernieuwing van deze luchthaven vormt een uitzondering op de politiek van concentratie die wij wensen door te voeren omdat zij noodzakelijk is voor het opvangen van het steeds groeiend toeristisch verkeer met Groot-Brittannië.

Op dit ogenblik werken de diensten van de Regie der Luchtwezen ook het plan van een nieuw luchthavenstation te Oostende uit.

Zoals mijn achtbare voorganger reeds verklaard heeft, wordt aan de toestand van de andere luchthavens geen wijziging gebracht.

De luchthaven van Antwerpen zal afgeschaft worden zodra een meer rechtstreekse wegverbinding met Zaventem tot stand komt.

Op de luchthaven van Grimbergen wordt de pilootschool behouden.

Van het volgend jaar af zal deze volledig ont dubbeld worden in een vlaamse en franstalige afdeling.

De school zal ook opengesteld worden voor de opleiding van Kongolees personeel van Air Congo, terwijl wij hopen dat zij ook in het kader van « Air Union » zeer nuttige diensten zal kunnen bewijzen.

De luchthaven van Gosselies mag eveneens als afgewerkt worden beschouwd. De uitbouw van deze luchthaven heeft aan de plaatselijke luchtvaartindustrie toegelaten op intense wijze deel te nemen aan het constructieprogramma voor de Nato-luchtmacht en ongeveer 1500 personeelsleden in dienst te nemen.

Te St-Hubert draagt het centrum voor zeilvliegen verder bij tot de ontwikkeling van de luchtvaartgedachte bij de jeugd, de voorbereiding tot de luchtvaartcarrières en de uitbreiding van de vliegport.

Jaarlijks worden een honderdtal nieuwe brevetten uitgereikt.

Wat de luchthaven van Gent, Luik en Spa betreft zullen cerlang met de plaatselijke overheden en clubs onderhandelingen begonnen worden om de exploitatie van deze luchthavens te versoepelen en te verbeteren door ze in handen van de plaatselijke clubs te geven.

port intercontinental car la Belgique ne constitue qu'un pôle d'attraction relativement faible comme terminus de ces liaisons.

Nous devons donc être très prudents. Heureusement l'infrastructure de l'aéroport de Zaventem peut être considérée comme presque achevée.

En ce qui concerne la gare elle-même, j'ai donné les directives nécessaires aux services compétents, afin que le bâtiment soit entièrement terminé pour le 30 juin 1962.

Etant donné le développement constant du transport des marchandises, il est nécessaire d'accroître la capacité du bâtiment où est entreposé le fret.

Ce travail sera achevé pour la fin de l'année prochaine.

D'autre part, on construit un grand hangar pour Boeings à l'intention de la Sabena; l'achèvement des travaux est prévu pour la fin de 1962.

A l'aéroport d'Ostende, on aménage actuellement une nouvelle piste d'atterrissage de 2.200 mètres, qui sera mise en service pour la prochaine saison d'été. La modernisation de cet aéroport constitue une dérogation au principe de la concentration que nous avons adopté, mais elle est nécessaire pour faire face au trafic touristique avec la Grande-Bretagne, qui ne cesse de s'accroître.

En ce moment, les services de la Régie des Voies aériennes étudient également le plan d'une nouvelle aérogare pour Ostende.

Ainsi que mon honorable prédécesseur l'a déjà déclaré, aucune modification n'est apportée à la situation des autres aéroports.

Celui d'Anvers sera supprimé dès qu'une liaison plus directe avec Zaventem aura été établie.

L'école de pilotage de l'aérodrome de Grimbergen est maintenue.

A partir de l'an prochain, elle sera entièrement dédoublée en une section néerlandaise et une section française.

Par ailleurs, l'école acceptera d'assurer la formation du personnel congolais d'Air-Congo et nous espérons qu'elle pourra rendre des services très utiles dans le cadre d'Air Union.

L'aérodrome de Gosselies peut être considéré comme achevé. Les constructions exécutées à cet aérodrome ont permis à l'industrie aéronautique locale de participer intensivement au programme de constructions pour l'aviation de l'OTAN et d'embaucher un personnel de quelque 1500 unités.

A Saint-Hubert, le centre de vol à voile continue à contribuer à la diffusion de l'idée aéronautique parmi la jeunesse, à la préparation aux carrières dans l'aviation et à l'expansion du sport aéronautique.

Il est délivré annuellement une centaine de brevets.

Quant aux aérodromes de Gand, Liège et Spa, des pourparlers seront bientôt engagés avec les autorités locales et les clubs de la région afin d'en assouplir l'exploitation et de l'améliorer en la confiant à ces clubs.

Alvorens te eindigen met de luchtvaart moet ik de stand van zaken mededelen inzake personeelsstatuut van de Regie der Luchtwegen.

Het ontwerp van dit statuut wordt thans door de Regie der Luchtwegen herzien aan de hand van de opmerkingen die door de Raad van State werden gemaakt.

Ik verwacht de verbeterde tekst nog in de loop van deze maand en zal er over waken dat het, na raadpleging van mijn Collega van het Openbaar Ambt, tegen het begin van het volgend jaar onder vorm van koninklijk besluit in het *Staatsblad* zou verschijnen.

B. Bespreking.

VRAAG N° 1.

Graag vernam ik nadere bijzonderheden over Air-Congo.

Welk is het aantal overgemaakte vliegtuigen? Welke vliegtuigen werden afgestaan? Hoeveel bemanningsleden zijn er aan Air-Congo verbonden? Hoe worden ze vergoed? Zijn de sociale voorwaarden dezelfde als deze van de Sabena? Wat is er gebeurd met het materieel en de belegging van de Sabena in Kongo? Welke zijn de bedrijfsresultaten van het dienstjaar 1960?

ANTWOORD.

Air-Congo werd gesticht op 30 juni 1961. Het is een Kongolese maatschappij op aandelen met beperkte aansprakelijkheid.

Air-Congo wordt beheerst door twee conventies, de eerste afgesloten tussen de maatschappij en de Kongolese Republiek en de tweede tussen Air-Congo en de Sabena.

Door de eerste conventie werd aan Air-Congo uitlootend de concessie toegekend van het luchtvervoer zowel in de binnendienst als op het internationaal net.

De tweede conventie bepaalt de principes volgens dewelke de Sabena technische bijstand verleent aan de Kongolese maatschappij.

In uitvoering van deze conventies werden een beperkt aantal Europese personeelsleden van de Sabena bij Air-Congo gedetacheerd.

De Sabena verleent aan Air-Congo technische en operationele hulp door middel van haar zending van technische bijstand.

Het personeel van deze zending omvat technisch vliegend en medisch personeel; dit personeel is in dienst van de Sabena gebleven.

Tot nu toe heeft Air-Congo geen vliegend materieel aangeschaft. De vliegtuigen waarover de maatschappij beschikt horen in hoofdzaak toe aan de Sabena, die er eigenares over blijft. De Sabena blijft ook eigenares van haar ander materieel en van haar investeringen in Kongo.

Er wordt voorzien dat conventies zullen afgesloten worden in verband met het verhuren of verkopen van materieel en uitrusting.

Avant d'en terminer avec l'aéronautique, je dois vous dire où en est le statut du personnel de la Régie des Voies aériennes.

Le projet contenant ce statut est actuellement réexaminé par la Régie, compte tenu des observations formulées par le Conseil d'Etat.

J'attends le texte amendé pour ce mois encore et lorsque j'aurai consulté mon collègue de la Fonction publique, je veillerai à ce que le statut puisse paraître au *Moniteur* sous forme d'arrêté royal, pour le début de l'année prochaine.

B. Discussion.

QUESTION N° 1.

Je voudrais avoir des précisions au sujet d'Air-Congo.

Combien d'avions lui ont été remis? Quels sont les avions cédés? Combien de membres d'équipage sont détachés à Air-Congo? Comment sont-ils rémunérés? Les conditions sociales sont-elles les mêmes que celles de la Sabena? Quel est le sort du matériel et des investissements de la Sabena au Congo? Quels sont les résultats d'exploitation pour l'exercice 1960?

REPONSE.

Air-Congo a été créé le 30 juin 1961. C'est une société congolaise par actions à responsabilité limitée.

Air-Congo est régi par deux conventions, la première conclue entre la société et la République du Congo et la seconde entre Air-Congo et la Sabena.

En vertu de la première convention, Air-Congo obtient la concession exclusive du transport aérien tant en service intérieur que sur le réseau international.

Le deuxième convention définit les principes selon lesquels la Sabena accorde son assistance technique à la société congolaise.

En exécution de ces conventions, quelques agents européens de la Sabena ont été détachés à Air-Congo.

La Sabena accorde à Air-Congo une assistance technique et opérationnelle par le truchement de sa mission d'assistance technique.

Celle-ci comprend du personnel technique, volant et médical; ce personnel est resté au service de la Sabena.

Jusqu'à présent, Air-Congo n'a pas encore acheté de matériel volant. Les avions dont dispose la Société appartiennent essentiellement à la Sabena qui en reste propriétaire. Il en est de même de tout son autre matériel et de ses investissements au Congo.

On prévoit que des conventions seront conclues pour la location ou la vente de matériel et d'équipements.

Hierna volgen ten slotte de bedrijfsresultaten voor 1960 :

Aantal aangeboden T/Km : 12.921.127,
Aantal vervoerde T/Km : 10.627.939,
Aantal passagiers : 106.660,
Vervoerontvangsten : 336.846.352 frank.

In dit verband moet er de aandacht worden op gevestigd dat de bedrijfsresultaten, in nadelige zin beïnvloed werden door de luchtbrug en door de gebeurtenissen die zich sedert de onafhankelijkheid van Kongo hebben voorgedaan.

VRAAG N° 2.

Graag vernam ik het aantal passagiers en auto's die geland en vertrokken zijn van de luchthaven te Oostende voor het dienstjaar 1960 en voor de tot nu toe gekende resultaten van 1961.

ANTWOORD.

A. Passagiers	Passagiers bij aankomst	Passagiers bij vertrek	Totaal
1960	105.845	105.110	210.955
1961 (11 maanden)	147.070	145.985	293.055

B. Voertuigen	Voertuigen bij aankomst	Voertuigen bij vertrek	Totaal
1960	6.969	7.494	14.463
1961 (11 maanden)	7.903	8.219	16.122

VRAAG N° 3.

De Sabena verkeert in een moeilijke financiële toestand. Dit kan ook moeilijkheden medebrengen voor het personeel. Afdankingen zijn misschien wel in het vooruitzicht gesteld. Wanneer men hiertoe moest overgaan, dan ware het logisch dat eerst de jongere bedienden werden afgedankt.

ANTWOORD.

Het jaar 1961 is een moeilijk jaar geweest voor de belangrijkste Europese en Amerikaanse maatschappijen. Het indienststellen van de reactievliegtuigen heeft inderdaad op aanzienlijke wijze de aangeboden vervoerscapaciteit verhoogd terwijl de vraag naar vervoer niet in dezelfde mate is gestegen.

De bedoelde maatschappijen zijn dienvolgens een politiek van drastische besparingen moeten gaan toepassen. De Sabena zal trachten deze besparingen te verwezenlijken zonder te moeten overgaan tot afdankingen.

Moest het desondanks in de toekomst noodzakelijk zijn toch personeel af te danken dan zal dit gebeuren op basis van de algemene criteria die door de ondernemingsraad van de Sabena werden vastgesteld. Deze

Voici les résultats d'exploitation pour 1960 :

Nombre de T/Km offerts : 12.921.127,
Nombre de T/Km transportés : 10.627.939,
Nombre de passagers : 106.660,
Recettes provenant des expéditions : 336.846.352 fr.

A cet égard, il y a lieu d'observer que les résultats d'exploitation ont subi le contrecoup du pont aérien et des événements qui se sont déroulés depuis la proclamation de l'indépendance congolaise.

QUESTION N° 2.

J'aimerais connaître, pour l'exercice 1960, le nombre de passagers et de véhicules automobiles qui ont débarqué à l'aéroport d'Ostende et qui en sont partis ainsi que les résultats connus jusqu'à ce jour pour 1961.

REPONSE.

A. Passagers	Passagers à l'arrivée	Passagers au départ	Total
1960	105.845	105.110	210.955
1961 (11 mois)	147.070	145.985	293.055

B. Véhicules	Véhicules à l'arrivée	Véhicules au départ	Total
1960	6.969	7.494	14.463
1961 (11 mois)	7.903	8.219	16.122

QUESTION N° 3.

La Sabena se trouve dans une situation financière difficile. Or, le personnel pourrait en pâtir, lui aussi. Peut-être des licenciements ont-ils été envisagés. Si l'on devait y procéder, il serait logique de licencier d'abord les employés les plus jeunes.

REPONSE.

L'année 1961 a été difficile pour les principales sociétés européennes et américaines. En effet, la mise en service des avions à réaction a augmenté considérablement la capacité de transport offerte, tandis que la demande ne s'accroissait pas dans la même proportion.

En conséquence, ces sociétés se sont vues obligées d'appliquer une politique d'économies draconiennes. La Sabena s'efforcera de réaliser celles-ci sans devoir procéder à des licenciements.

Si, malgré tout, ceux-ci devaient apparaître inévitables par la suite, ils se feraient sur la base des critères généraux adoptés par le conseil d'entreprise de la Sabena. Ces critères tiennent compte des mérites

criteria houden rekening met de verdiensten van de personeelsleden, met hun anciënniteit bij de Maatschappij, met hun familielasten alsmede met de invaliditeit die zij eventueel in de onderneming opgelopen hebben.

VRAAG N° 4.

Bij de R.L.W. wordt een groot verschil in wedde vastgesteld zowel wat betreft de minimum- als de maximumwedde van het lager personeel, zoals de luchtvaartterreinwachter, zaalwachter, enz. Ware het niet wenselijk die weddebarema's meer gelijk te schakelen?

ANTWOORD.

Deze kwestie moet opgelost worden in het kader van de administratieve hervorming en van de herwaardering van de functie die thans door de regering worden uitgewerkt.

VRAAG N° 5.

Door een lid werd de aandacht gevestigd op de zeer ernstige toestand waarin de *Sabena* zich bevindt. Het lid herinnert aan de verklaringen van de Minister op dit gebied en verwijst verder naar de verslagen van de Raad van Beheer en van het College van Commissarissen voorgelegd aan de gewone algemene vergadering van de *Sabena* gehouden op 18 juli 1961 (verslagen over het boekjaar 1960). Uit de balans op 31 december 1960 blijkt dat het bedrag van de tussenkomst van de Staat dat terugvorderbaar is overeenkomstig art. 33 der statuten, op die datum 329.387.904 frank bedroeg. Verder komen in de balans activa in *Kongolese franken* voor :

Vordering op de Kongo Republiek .	179.650.097
Vorderingen op klanten en andere debiteuren	186.542.190
Titels in portefeuille	71.500.000
Bank, kas en postcheck	275.522.075
	713.214.362

Op de balans komen volgende passiva in *kongolese franken* voor :

Obligatielening Kongo Republiek .	75.000.000
Schuld aan de Kongo Republiek .	71.500.000
Schuld aan leveranciers	55.956.523
Schuld aan andere crediteuren .	166.205.398
	368.661.921

Het verschil tussen de activa en passiva in *Kongolese franken* bedraagt ongeveer 345 miljoen frank. Indien men rekening houdt met een gemiddeld verlies van 40 % op de *Kongolese franken*, dan bedraagt de verliespost voor de bedragen die in die munt voorkomen in de balans, ongeveer 140 miljoen belgische frank.

Einde 1961 zal de balans van de *Sabena* nog minder gunstig uitvallen. Het lid constateert dan ook dat het kapitaal van de *Sabena* dat op 31 december 1960 750 miljoen bedroeg, praktisch verdwenen is.

individuels des agents, de leur ancienneté, de leurs charges de famille ainsi que de l'invalidité éventuelle qu'ils auraient contractée au service de l'entreprise.

QUESTION N° 4.

On constate des différences considérables entre les minima et maxima du personnel subalterne, de la Régie des Voies aériennes par exemple, des gardiens des aérodromes, des gardes-salles, etc. Ne serait-il pas souhaitable d'uniformiser davantage ces barèmes ?

REPONSE.

C'est là une question à résoudre dans le cadre de la réforme administrative et de la revalorisation de la fonction publique, qui sont actuellement examinés par le Gouvernement.

QUESTION N° 5.

Un membre attire l'attention sur la situation très sérieuse dans laquelle se trouve la *Sabena*. Il rappelle les déclarations du ministre à ce sujet et renvoie en outre aux rapports du Conseil d'administration et du Collège des Commissaires, qui ont été présentés à l'assemblée générale ordinaire de la *Sabena* du 18 juillet 1961 (rapports sur l'exercice 1960). Il résulte du bilan au 31 décembre 1960 que le montant de l'intervention de l'Etat, réexigible conformément à l'art. 33 des statuts, s'élevait à cette date à 329.387.904 francs. Le bilan comporte, en outre, les actifs suivants, en *francs congolais* :

Créance sur la République du Congo .	179.650.097
Créances sur clients et autres débiteurs	186.542.190
Titres en portefeuille	71.500.000
Banque, en caisse et chèques postaux	275.522.075
	713.214.362

Y figurent, d'autre part, les passifs suivants en *francs congolais* :

Emprunts d'obligations République du Congo	75.000.000
Dette envers la République du Congo .	71.500.000
Dette envers des fournisseurs	55.956.523
Dette vis-à-vis d'autres créanciers .	166.205.398
	368.661.921

La différence entre l'actif et le passif est d'environ 345 millions de francs congolais. Si l'on tient compte d'une perte moyenne de 40 % sur les francs congolais, la perte, pour les montants exprimés en cette monnaie du bilan, représente quelque 140 millions de francs belges.

A la fin de 1961, le bilan de la *Sabena* sera encore moins favorable. L'intervenant constate donc que le capital de la *Sabena*, qui était de 750 millions au 31 décembre 1960, a pratiquement disparu.

Nu wordt er, zo vervolgt het lid, voorgesteld Air Union op te richten. Het lid hoopt dat Air Union de moeilijkheden voor de Sabena zal oplossen maar hij vreest dat de gedeeltelijke fusie van verschillende vennootschappen met mali geen boni zal opleveren.

Verder herinnert het lid aan het feit dat de Minister gesproken heeft over een uitbreiding van het net der helicopters. Uit de cijfers van het jaarverslag 1960 der Sabena blijkt nochtans volgens betrokken lid dat de helicopterdiensten slechts een zeer klein percentage vertegenwoordigen der globale activiteit der Sabena zodat ook langs die kant geen oplossing zal gevonden worden voor de algemene problematiek die gesteld wordt door de benarde toestand van onze nationale luchtvaartmaatschappij. Verder is het weinig waarschijnlijk dat de toestand kan verbeterd worden door de niet-geregelde diensten.

Het lid vraagt derhalve dat men zeer voorzichtig zou zijn voor verdere investeringen op de nationale luchthaven.

ANTWOORD.

Voor de *luchthaven* bevestigt de Minister zijn verklaringen tijdens zijn uiteenzetting. Hij geeft aan uw Commissie de stelligste verzekering dat het krediet van 1.375.000.000 frank niet zal overschreden worden (uw verslaggever verwijst in dit verband naar de bladzijden 56-58 van het gedrukt stuk van de Senaat n° 133 van de zitting 1959-1960).

C. Besluit.

Daar de zeer acute problemen die in de luchtvaartsector thans rijzen, niet volledig konden behandeld worden in uw Commissie, werd voorgesteld dat uw Commissie in januari of februari 1962 de luchtvaartproblemen in detail zou onderzoeken.

IV. STEMMINGEN.

Op de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen en van Post, Telegraaf en Telefoon voor het dienstjaar 1962 werd door de Regering een amendement ingediend dat luidt als volgt :

Wetstabel.

TITEL II.

Buitengewone uitgaven.

*Ministerie van Verkeerswezen en van Post,
Telegraaf en Telefoon.*

HOOFDSTUK IV.

KREDIETEN BETREFFENDE DE BELEGGINGEN.

ART. 59.444. — *Bouwen van een drijvend dok voor de Zeegroep van de Kust* (pro memorie).

a) het nummer van het artikel vervangen door het nummer 62.445, en « (pro memorie) » schrappen;

b) een betalingskrediet inschrijven ten bedrage van 90.000 frank.

Actuellement, poursuit-il, on propose de créer « Air Union ». Il espère que cet organisme pourra résoudre les difficultés qu'éprouve la Sabena, mais il craint que la fusion partielle de plusieurs sociétés en mali ne permette pas de réaliser un boni.

Par ailleurs, le commissaire rappelle que le Ministre a parlé de l'extension du réseau d'hélicoptères. Or, d'après l'intervenant, les chiffres de rapport annuel de la Sabena pour 1960 font apparaître que les services d'hélicoptères ne représentent qu'un très faible pourcentage de l'activité globale de la Sabena, et ce n'est donc pas de ce côté non plus qu'on trouvera une solution à l'ensemble des problèmes posés par la situation précaire dans laquelle se trouve notre société nationale de navigation aérienne. En outre, il est peu probable que la situation puisse être améliorée par l'instauration de services non réguliers.

L'intervenant demande donc que l'on soit très prudent si l'on envisage de nouveaux investissements dans l'aéroport national.

REPONSE.

En ce qui concerne l'aéroport, le Ministre confirme les déclarations qu'il a faites dans son exposé. Il donne à votre Commission l'assurance la plus catégorique, que le crédit de 1.375.000.000 de francs ne sera pas dépassé (votre rapporteur renvoie, à ce propos, aux pages 56-58 du document du Sénat n° 133 de la Session de 1959-1960).

C. Conclusion.

Etant donné que les problèmes extrêmement épineux qui se posent actuellement dans le secteur de la navigation aérienne, n'ont pu être traités complètement par votre Commission, il a été proposé que celle-ci examine en détail les problèmes de l'aéronautique en janvier ou en février 1962.

IV. VOTES.

Au budget du Ministère des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones pour l'exercice 1962, le Gouvernement a déposé un amendement rédigé comme suit :

Tableau de la loi.

TITRE II.

Dépenses extraordinaires.

*Ministère des Communications et des Postes,
Télégraphes et Téléphones.*

CHAPITRE IV.

CREDITS RELATIFS AUX IMMOBILISATIONS.

ART. 59.444. — *Construction d'un dock flottant pour le Groupe maritime de la Côte* (pour mémoire).

a) remplacer le numéro de l'article par le numéro 62.445, et supprimer la mention « (pour mémoire) »;

b) inscrire un crédit de paiement de 90.000 francs.

Verantwoording.

Dit krediet is essentieel bestemd tot de vereffening van een vergoedingssaldo verschuldigd aan de aanemer uit hoofde van moeilijkheden, ondervonden tijdens de uitvoering van herstellingswerken aan het zee-wezendok te Oostende, namelijk aanwezigheid in de onderlagen van elektrische kabels en metalen voorwerpen, alsmede van andere bijkomende uitgaven betreffende de aanneming van de bouw van een kaai-muur en van twee dukdalven op dezelfde plaats.

Een betalingskrediet van 215.000 frank is geschrapt geworden bij het koninklijk besluit van 27 juni 1961 houdende overdracht naar het dienstjaar 1961 van de vastleggingskredieten en van de betalingskredieten die op 31 december 1960 op de Titels II (buitengewone uitgaven) van de begrotingen van het dienstjaar 1960 en op de buitengewone begrotingen van sommige vorige dienstjaren beschikbaar waren. »

Dit amendement werd aangenomen met tien tegen twee stemmen.

Titel I der begroting werd goedgestemd met tien stemmen tegen één stem, terwijl titel II en titel III aangevaard werden met tien tegen twee stemmen.

Het door de Regering geamendeerde ontwerp is aangenomen met tien tegen twee stemmen.

Het verslag is eenparig aangenomen.

De Verslaggevers,
R. DEKEYZER,
G. GOOSSENS,
G. VANDEPUTTE.

De Voorzitter,
H. DELPORT.

Justification.

Ce crédit est essentiellement destiné à la liquidation d'un solde d'indemnité dû à l'entrepreneur en raison de difficultés éprouvées au cours de l'exécution de travaux de réparation au dock de la marine à Ostende, à cause de la présence de câbles électriques et d'objets métalliques dans les fondations, ainsi qu'à la liquidation d'autres dépenses supplémentaires relatives à l'adjudication de la construction d'un mur de quai et de deux poteaux d'amarrage au même endroit.

Un crédit de paiement de 215.000 francs a été supprimé par l'arrêté royal du 27 juin 1961 transférant à l'exercice 1961 les crédits d'engagement et les crédits de paiement disponibles au 31 décembre 1960 sur les Titres II (dépenses extraordinaires) des budgets de l'exercice 1960 et les budgets extraordinaires de certains exercices antérieurs. »

Cet amendement a été adopté par 10 voix contre 2.

Le Titre I du budget a été adopté par 10 voix contre 1 tandis que les Titres II et III l'ont été par 10 voix contre 2.

Le projet, amendé par le Gouvernement, a été adopté par 10 voix contre 2.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Les Rapporteurs,
R. DEKEYZER,
G. GOOSSENS,
G. VANDEPUTTE.

Le Président,
H. DELPORT.