

# BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1969-1970.

2 JUNI 1970.

Ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1970.

## VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET VERKEERSWEZEN EN DE P.T.T. (1) UITGEBRACHT DOOR DE HEER DEKEYZER.

## INHOUDSTAFEL.

UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN . . . . .

A. Internationale vervoerpolitiek . . . . .

I. Liberalisatie van het internationaal beroepsvervoer van goederen over de weg . . . . .

II. Liberalisatie van het internationaal beroepsvervoer van reizigers over de weg . . . . .

III. Sociale harmonisatie in het wegvervoer . . . . .

IV. Mechanisch controletoeel in het wegvervoer . . . . .

V. Fiscale harmonisatie in het wegvervoer . . . . .

VI. Economische harmonisatie in het wegvervoer . . . . .

VII. Economische harmonisatie in de binnenvaart . . . . .

VIII. Margetarifiering in het goederenvervoer over de weg . . . . .

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

De heren Reuter, voorzitter; Allard, Blanquaert, Bogaerts, Bricout, Collin, Coppens, Cuvelier F., Demuyter, Merchiers, Miessen, Piers, Pohl, Roelants, Vanackere, Vandeputte, Vandewiele, Vangronsveld, Vanopbroecke en Dekeyzer, verslaggever.

R. A 8327

Zis :

5.XIV (Zitting 1969-1970) : Ontwerp van wet.

# SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1969-1970.

2 JUIN 1970.

Projet de loi contenant le budget du Ministère des Communications pour l'année budgétaire 1970.

## RAPPORT

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

## SOMMAIRE.

| Blz. |                                                                                                | Pag. |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 3    | EXPOSE DU MINISTRE DES COMMUNICATIONS . . . . .                                                | 3    |
| 3    | A. Politique internationale des transports . . . . .                                           | 3    |
| 3    | I. Libéralisation du transport professionnel international de marchandises par route . . . . . | 3    |
| 5    | II. Libéralisation du transport professionnel international de voyageurs par route . . . . .   | 5    |
| 6    | III. Harmonisation sociale dans le transport par route . . . . .                               | 6    |
| 8    | IV. Appareils mécaniques de contrôle dans le transport routier . . . . .                       | 8    |
| 9    | V. Harmonisation fiscale dans le transport routier . . . . .                                   | 9    |
| 10   | VI. Harmonisation économique dans le transport routier . . . . .                               | 10   |
| 10   | VII. Harmonisation économique dans la batellerie . . . . .                                     | 10   |
| 11   | VIII. Tarification à fourchettes dans le transport de marchandises par route . . . . .         | 11   |

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

MM. Reuter, président; Allard, Blanquaert, Bogaerts, Bricout, Collin, Coppens, Cuvelier F., Demuyter, Merchiers, Miessen, Piers, Pohl, Roelants, Vanackere, Vandeputte, Vandewiele, Vangronsveld, Vanopbroecke, et Dekeyzer, rapporteur.

R. A 8327

Voir :

5.XIV (Session de 1969-1970) : Projet de loi.

|                                                                                                                                             | Blz. |                                                                                                                                                               | Pag. |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| IX. Mededingingsregels in het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren . . . . .                                             | 12   | IX. Règles de concurrence dans le transport par chemin de fer, par route et par voie navigable . . . . .                                                      | 12   |
| X. Openbare dienstverplichtingen in het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren . . . . .                                   | 13   | X. Obligations de service public dans le transport par chemin de fer, par route et par voie navigable . . . . .                                               | 13   |
| XI. Normalisatie van de spoorwegrekeningen . . . . .                                                                                        | 14   | XI. Normalisation des comptes ferroviaires . . . . .                                                                                                          | 14   |
| XII. Steunmaatregelen in het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren . . . . .                                              | 15   | XII. Aides aux entreprises de transport par chemin de fer, par route et par voie navigable . . . . .                                                          | 15   |
| XIII. Kosten van de infrastructuur voor het vervoer per spoorweg, over de weg en over de binnenwateren . . . . .                            | 16   | XIII. Coûts des infrastructures servant au transport par chemin de fer, par route et par voie navigable . . . . .                                             | 16   |
| XIV. Opheffing van discriminaties inzake vervoerprijzen en -voorwaarden voor het vervoer per spoor, over de weg en de binnenvaart . . . . . | 16   | XIV. Elimination de discriminations en fait de prix et conditions de transport pour le transport par chemin de fer, par route et par voie navigable . . . . . | 16   |
| XV. Statistiek betreffende het internationaal goederenvervoer over de weg . . . . .                                                         | 17   | XV. Statistiques concernant le transport international de marchandises par route . . . . .                                                                    | 17   |
| XVI. Harmonisatie van de technische voorschriften inzake wegvoertuigen . . . . .                                                            | 18   | XVI. Harmonisation des prescriptions techniques relatives aux véhicules routiers . . . . .                                                                    | 18   |
| XVII. Technische harmonisatie in het vervoer per spoor — Automatische koppeling . . . . .                                                   | 19   | XVII. Harmonisation technique dans le transport par chemin de fer — Artelage automatique . . . . .                                                            | 19   |
| XVIII. Samenwerking inzake zeehavenbeleid . . . . .                                                                                         | 19   | XVIII. Coopération en matière de politique portuaire . . . . .                                                                                                | 19   |
| XIX. Samenwerking op gebied van luchtvaart . . . . .                                                                                        | 20   | XIX. Coopération dans le domaine de l'aéronautique . . . . .                                                                                                  | 20   |
| XX. Harmonisatie op gebied van verkeersveiligheid . . . . .                                                                                 | 21   | XX. Harmonisation dans le domaine de la sécurité routière . . . . .                                                                                           | 21   |
| XXI. Slotbeschouwingen . . . . .                                                                                                            | 21   | XXI. Considérations finales . . . . .                                                                                                                         | 21   |
| B. De acht hoofdbeginselen van het algemeen vervoerbeleid . . . . .                                                                         | 23   | B. Les huit principes majeurs de la politique générale des transports . . . . .                                                                               | 23   |
| I. Het vervoer is een zelfstandige, volwaardige sector van de industriële activiteit . . . . .                                              | 23   | I. Les transports constituent un secteur autonome et valable de l'activité industrielle . . . . .                                                             | 23   |
| II. De verschillende vervoertakken maken één geheel uit . . . . .                                                                           | 24   | II. Les différents modes de transport constituent un tout . . . . .                                                                                           | 24   |
| III. Gelijke concurrentievoorwaarden voor alle vervoertakken . . . . .                                                                      | 25   | III. Des conditions égales de concurrence pour tous les modes de transport . . . . .                                                                          | 25   |
| IV. Rentabiliteit van de vervoerondernemingen . . . . .                                                                                     | 27   | IV. Rentabilité des entreprises de transport . . . . .                                                                                                        | 27   |
| V. De beste diensten aanbieden tegen de laagste, maar werkelijke kostprijs . . . . .                                                        | 28   | V. Offrir les meilleurs services au prix de revient le plus bas, mais réel . . . . .                                                                          | 28   |
| VI. Economisch verantwoorde infrastructuurinvesteringen . . . . .                                                                           | 32   | VI. Investissements d'infrastructure économiquement justifiés . . . . .                                                                                       | 32   |
| VII. De vrije keuze van de gebruiker . . . . .                                                                                              | 32   | VII. Le libre choix de l'utilisateur . . . . .                                                                                                                | 32   |
| VIII. Rekening houden met de steeds toenemende internationale betekenis van het vervoer . . . . .                                           | 33   | VIII. Tenir compte de la signification internationale sans cesse croissante des transports . . . . .                                                          | 33   |
| C. Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen . . . . .                                                                                | 34   | C. Société nationale des chemins de fer belges . . . . .                                                                                                      | 34   |
| I. Algemeen overzicht betreffende het dienstjaar 1969 . . . . .                                                                             | 34   | I. Aperçu général de l'exercice 1969 . . . . .                                                                                                                | 34   |
| II. Moderniseringsproblemen . . . . .                                                                                                       | 34   | II. Problèmes de modernisation . . . . .                                                                                                                      | 34   |
| III. Personeelskwesties . . . . .                                                                                                           | 43   | III. Questions de personnel . . . . .                                                                                                                         | 43   |
| IV. Financiële kwesties . . . . .                                                                                                           | 44   | IV. Questions financières . . . . .                                                                                                                           | 44   |
| D. Luchtvaart . . . . .                                                                                                                     | 46   | D. Aéronautique . . . . .                                                                                                                                     | 46   |
| E. Openbaar stedelijk vervoer . . . . .                                                                                                     | 51   | E. Transports en commun urbains . . . . .                                                                                                                     | 51   |
| F. Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen . . . . .                                                                                     | 55   | F. Société nationale des chemins de fer vicinaux . . . . .                                                                                                    | 55   |
| G. Personenvervoer over de weg . . . . .                                                                                                    | 56   | G. Transport de personnes par route . . . . .                                                                                                                 | 56   |
| H. Bezoldigd vervoer van goederen langs de weg . . . . .                                                                                    | 60   | H. Transport rémunéré de marchandises par route . . . . .                                                                                                     | 60   |
| I. Zeewezen en binnenvaart . . . . .                                                                                                        | 65   | I. Marine et Navigation intérieure . . . . .                                                                                                                  | 65   |
| J. Verkeersveiligheid . . . . .                                                                                                             | 70   | J. La sécurité des transports . . . . .                                                                                                                       | 70   |
| K. Het toerisme . . . . .                                                                                                                   | 70   | K. Le tourisme . . . . .                                                                                                                                      | 70   |
| ALGEMENE BESPREKING . . . . .                                                                                                               | 74   | DISCUSSION GENERALE . . . . .                                                                                                                                 | 74   |
| ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING . . . . .                                                                                                        | 87   | DISCUSSION DES ARTICLES . . . . .                                                                                                                             | 87   |
| Bijlage. Nagekomen antwoorden . . . . .                                                                                                     | 90   | Annexe. Réponses reçues tardivement . . . . .                                                                                                                 | 90   |

MIJNE HEREN,

Het onderzoek van de begroting van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1970 werd voorafgegaan door een uiteenzetting van de Minister van Verkeerswezen :

## UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN.

### A. Internationale vervoerpolitiek.

#### 1. Liberalisatie van het internationaal beroepsvervoer van goederen over de weg.

##### A. Europese gemeenschappen.

Een van de eerste beslissingen getroffen door de Ministerraad van de E.E.G., was de richtlijn van 23 juli 1962 inzake de liberalisatie van een bepaald grensoverschrijdend goederenvervoer over de weg. Het betrof o.m. het vervoer in de grenszone van 25 km, van verhuisboedels en andere uitzonderlijke of minder belangrijke vervoeren.

Deze eerste schuchtere poging op het gebied van liberalisatie, werd pas 6 jaar later gevolgd, op bredere schaal, door de verordening van 19 juli 1968 waarbij, van 1 januari 1969 af, een contingent van 1.200 vergunningen voor het goederenvervoer over de weg tussen de Lid-Staten wordt ingesteld.

Dergelijke communautaire vergunning geeft, aan de houder ervan, het recht internationaal vervoer op het grondgebied van de gemeenschap te verrichten. Het verdient bovendien gezegd te worden dat deze vergunningen geen wijziging brengen aan de bilaterale akkoorden die tussen de Lid-Staten bestaan en dat ze bijgevolg bijkomende vervoermogelijkheden geven.

Met deze communautaire vergunningen wordt, naar gelang later zal blijken, 3 of 4 jaar geëxperimenteerd. Allezins zal de Raad vóór 1 januari 1973 de nodige conclusies moeten trekken uit het experiment en het regime vaststellen dat toepasselijk zal zijn op het toekomstig vervoer tussen de Lid-Staten.

##### B. Benelux.

Binnen hun meer beperkt kader, staan de drie landen van Benelux op gebied van de bedoelde liberalisatie, dan toch al een stap verder.

Zoals geweten is, werd, als eerste fase, het intra-Beneluxvervoer over de weg, zonder enige beperking, reeds op 1 oktober 1962 vrij gegeven.

Maar concrete verwezenlijkingen voor de daaropvolgende tweede fase, waarbij vervoerders van elk van de drie landen, zonder onderscheid van nationaliteit, deel kunnen hebben aan het vervoer met derde landen, en van de derde fase die de vervoerders van gelijk welk Benelux-land toelating moet geven deel te nemen aan het nationaal vervoer in een

MESSIEURS,

Introduisant la discussion du budget des Communications pour l'année budgétaire 1970, le Ministre des Communications a fait l'exposé suivant :

## EXPOSE DU MINISTRE DES COMMUNICATIONS.

### A. Politique internationale des transports.

#### 1. Libéralisation du transport professionnel international de marchandises par route.

##### A. Communautés européennes.

Une des premières décisions, prise par le Conseil des Ministres de la C.E.E. en date du 23 juillet 1962, était la directive en ce qui concerne la libéralisation d'un certain transport routier de marchandises au-delà des frontières. Il s'agissait entre autres du transport dans la zone frontière de 25 km, de déménagements ainsi que d'autres transports exceptionnels ou de moindre importance.

Ce n'est que 6 ans plus tard que ce premier et timide essai en matière de libéralisation fut suivi, sur une plus grande échelle, par le règlement du 19 juillet 1969, aux termes duquel a été constitué, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1969, un contingent de 1.200 autorisations pour le transport de marchandises par route entre les Etats membres.

Pareille autorisation communautaire confère à son titulaire le droit de pratiquer le transport international sur le territoire de la Communauté. Il convient, en outre, d'ajouter que ces autorisations n'apportent aucune modification aux accords bilatéraux existant entre les Etats membres et que, partant, elles procurent des possibilités de transports supplémentaires.

Le régime des autorisations communautaires est expérimenté pendant 3 ou 4 ans, selon les circonstances. De toute façon, le Conseil devra, avant le 1<sup>er</sup> janvier 1973, tirer de cette expérience les conclusions qui s'imposent et fixer le régime qu'il conviendra d'appliquer aux transports futurs entre les Etats membres.

##### B. Benelux.

Dans leur cadre plus restreint, les trois pays du Benelux sont déjà plus avancés en ce qui concerne ladite libéralisation.

Ainsi qu'on le sait, une première phase a déjà libéré depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1962, le transport par route à l'intérieur du Benelux sans aucune limitation.

Mais, par crainte de perturbations sur le marché, on a longtemps tardé à passer à des réalisations concrètes, tant en ce qui concerne la seconde phase, à la faveur de laquelle les transporteurs de chacun des trois pays, sans distinction de nationalité, peuvent participer au transport avec des pays tiers, que pour la troisième phase, qui autorise les transpor-

Benelux-land, zijn dan toch ook lange tijd uitgebleven uit vrees voor een verstoring van de markt.

Op 1 januari 1969 is daar echter wijziging in gekomen, mede door de E.E.G.-verordening op de instelling van een communautair contingent van 1.200 vergunningen. Dit contingent betekent immers, zij het op beperkte schaal, dat een begin van uitvoering wordt gegeven aan de verwezenlijking van de voormelde tweede fase.

Bovendien werd van dezelfde datum af, het vervoer uit een Benelux-land naar een derde land geliberaliseerd op voorwaarde dat het wordt verricht via het land van registratie van het voertuig en op het vervoercontingent van dat land. (Voorbeeld : een Belg mag, op het Belgisch vervoercontingent, vervoer verrichten uit Rotterdam, via België, naar Frankrijk.)

Korte tijd nadien, hebben op de Beneluxregeringsconferentie van 28 en 29 april 1969, de regeringen uiting gegeven aan hun wil om, zo spoedig mogelijk, de vermelde liberalisatie van het wegvervoer te voltooien.

Voor de verwezenlijking van dat objectief, is nu principiële overeenstemming bereikt over een proefneming met 15 vergunningen voor België en Nederland en 4 voor Luxemburg, waarmede uit de 3 partnerlanden alle vervoer zou mogen worden verricht, vallende onder de tweede en derde fase van de liberalisatie.

Die proefneming kan echter maar volwaardig worden uitgevoerd op voorwaarde dat de derde landen er mede instemmen. Zij zal in voege komen van zodra de gevraagde instemming is verworven en na een proeftijd, bij gunstige uitslag, met een groter aantal vergunningen worden voortgezet.

#### C. C.E.M.T.

De Europese Conferentie van Verkeer (C.E.M.T.) — die thans 18 Europese landen groepeerd en die de Verenigde Staten van Amerika en Japan als waarnemers heeft aanvaard — wordt hoe langer hoe meer een bindpunt tussen de landen van de E.E.G. en de overige West-Europese landen.

De verwezenlijkingen van de E.E.G. worden regelmatig aan de C.E.M.T. medegedeeld en herhaaldelijk heeft de belangstelling die de andere West-Europese landen vertonen voor bepaalde vraagstukken die te Brussel worden behandeld, geleid tot het aangaan van besprekingen in het kader van de Europese Conferentie om deze verwezenlijkingen op ruimere schaal in Europa te gaan toepassen.

Dit is onder meer het geval voor het experiment inzake liberalisatie van het goederenvervoer over de weg, waartoe, zoals gezegd, sinds 1 januari 1969 in de E.E.G. wordt overgegaan.

Het verruimen van het internationaal goederenvervoer over de weg kan immers voortgang maken door middel van het instellen van een multilateraal contingent, zij het zelfs van beperkte omvang in het begin.

teurs de n'importe quel pays du Benelux à participer au transport national dans un autre pays du Benelux.

Cette situation a cependant été modifiée, le 1<sup>er</sup> janvier 1969, par le règlement de la C.E.E. portant sur la création d'un contingent communautaire de 1.200 autorisations. Ce contingent signifie, en effet, qu'un début d'exécution — fût-ce à une échelle réduite — a été donné à la réalisation de la seconde phase précitée.

En outre, à partir de la même date, le transport au départ d'un pays du Benelux à destination d'un pays tiers fut également libéralisé, à la condition toutefois qu'il soit effectué via le pays d'immatriculation du véhicule et sur le contingent de transport de ce pays (Ex. : un Belge peut, sur le contingent de son pays, faire du transport au départ de Rotterdam, via la Belgique, à destination de la France).

Peu de temps après, à l'occasion de la Conférence gouvernementale du Benelux des 28 et 29 avril 1969, les gouvernements ont exprimé leur volonté de terminer le plus tôt possible la libéralisation des transports routiers.

Pour la réalisation de cet objectif, un accord de principe a été conclu portant sur un essai avec 15 autorisations pour la Belgique et les Pays-Bas et 4 pour le Luxembourg moyennant lesquelles tout transport relevant des deuxième et troisième phases de la libéralisation pourrait être effectué au départ des trois pays partenaires.

Cette expérience ne peut toutefois être réalisée d'une façon valable qu'à la condition que les pays tiers marquent leur accord. Elle entrera donc en vigueur dès que l'assentiment demandé aura été obtenu et après la période d'essai; en cas de résultat favorable, elle sera poursuivie avec un plus grand nombre d'autorisations.

#### C. C.E.M.T.

La Conférence Européenne des Ministres de Transport (C.E.M.T.) — qui groupe actuellement 18 pays Européens et a accepté les Etats-Unis d'Amérique et le Japon en qualité d'observateurs — joue de plus en plus le rôle de trait d'union entre les pays de la C.E.E. et les autres pays de l'Europe Occidentale.

Les réalisations de la C.E.E. sont régulièrement portées à la connaissance de la C.E.M.T. et, à plusieurs reprises, l'intérêt que témoignent les autres pays d'Europe Occidentale pour certains problèmes traités à Bruxelles, a conduit à l'ouverture de pourparlers dans le cadre de la Conférence Européenne pour envisager l'application de ces réalisations sur un plus grande échelle en Europe.

C'est le cas notamment de l'expérience en matière de libéralisation du transport de marchandises par route qui a débuté, comme il a été dit, au 1<sup>er</sup> janvier 1969 dans la C.E.E.

Le développement du transport international de marchandises par route peut, en effet, progresser par l'instauration d'un contingent multilatéral, dût-il même être limité à l'extrême au début.

Deze kwestie is grondig besproken geworden op de zitting van de Ministerraad van de Conferentie die op 16 december 1969 is doorgegaan.

De Minister heeft er toen sterk op aangedrongen dat de werkgroep van regeringsexperten, belast met het onderzoek van het probleem, zeer vlug tot een concreet voorstel zou komen, zonder zich daarbij al te zeer te laten leiden door allerhande economische bespiegelingen omtrent de te weerhouden sleutel voor de verdeling van het contingent onder de verschillende landen.

Met de steun van meerdere landen is die opdracht ook gegeven geworden en dient nu gewacht op de zitting van juni 1970 om te zien wat er, in de praktische uitwerking, van terecht zal komen.

## II. *Liberalisatie van het internationaal beroepsvervoer van reizigers over de weg.*

### A. Europese gemeenschappen.

Voor het internationaal beroepsvervoer van reizigers per autocar en per autobus werden met de verordening van 28 juli 1966 een eerste reeks gemeenschappelijke regels ingevoerd.

Deze regels hebben betrekking op de definitie van wat moet worden verstaan onder geregeld vervoer, pendelvervoer en ongeregeld vervoer.

Dezelfde verordening heeft, onder bepaalde voorwaarden, het ongeregeld vervoer praktisch geliberaliseerd.

Voor het geregeld autobusvervoer heeft de Commissie een voorstel uitgewerkt dat echter nog niet aan de orde is gekomen.

### B. Benelux.

Sinds de beschikking van 11 december 1968, kan het ongeregelde internationaal vervoer van personen over de weg tussen de Beneluxlanden of tussen deze en derde landen worden uitgevoerd, wat het Beneluxgebied betreft, zonder vergunning van andere Beneluxlanden dan het land waar het voertuig ingeschreven is.

Voor het pendelvervoer werd een vereenvoudigde regeling ingesteld waarbij o.m. de Belgische exploitanten geen machtiging meer hoeven te bezitten vanwege de Luxemburgse autoriteiten voor het inrichten van pendelritten naar of doorheen het Groothertogdom en vanwege de Nederlandse voor dezelfde ritten die in transit door Nederland lopen.

### C. C.E.M.T.-C.E.E.-Genève.

Sinds november 1965 is een bepaalde vorm van ongeregeld vervoer geliberaliseerd. Deze liberalisatie waarvan de C.E.M.T. de promotor was, werd in de C.E.E.-Genève aangenomen en is bekend als de « Vrijheid van het Internatio-

Cette question a fait l'objet d'une discussion approfondie lors de la session du Conseil des Ministres de la Conférence qui s'est tenue le 16 décembre 1969.

Le Ministre a insisté fortement à cette occasion pour que le groupe de travail d'experts gouvernementaux chargé de l'examen du problème en arrive très rapidement à formuler une proposition concrète, sans qu'il soit trop tenu compte de toutes sortes de considérations économiques concernant la clef à retenir pour répartir le contingent entre les divers pays.

Avec l'appui de plusieurs pays, le groupe de travail s'est vu confier cette mission, et il s'agit maintenant d'attendre la séance de juin 1970 pour voir ce qu'il en adviendra dans la pratique.

## II. *Libéralisation du transport professionnel international de voyageurs par route.*

### A. Communautés Européennes.

Pour le transport professionnel international de voyageurs par autocar et par autobus, une première série de règles communautaires fut instaurée par le règlement du 28 juillet 1966.

Ces règles ont trait à la définition de ce que l'on doit entendre par transports réguliers, transports de navette et transports irréguliers.

Ce même règlement a pratiquement libéralisé les transports irréguliers moyennant certaines conditions, notamment l'obligation d'effectuer certains parcours à vide.

Pour les transports réguliers par autobus, la Commission a déjà élaboré un projet, qui n'a pas encore été mis en discussion.

### B. Benelux.

Depuis la décision du 11 décembre 1968, les transports routiers internationaux irréguliers de personnes peuvent, en ce qui concerne le territoire du Benelux, être assurés entre les pays du Benelux ou entre ceux-ci et des pays tiers, sans autorisation autre que celle émanant du pays où le véhicule est immatriculé.

Pour les transports de navette, une réglementation simplifiée a été instaurée, grâce à laquelle les exploitants belges ne doivent plus être en possession d'une autorisation des autorités luxembourgeoises pour ce qui concerne des parcours-navettes à destination de ou devant transiter par le Grand-Duché, ni des autorités hollandaises pour les parcours de même nature transitant par les Pays-Bas.

### C. C.E.M.T. - C.E.E. - Genève.

Depuis novembre 1965, une forme de transports irréguliers a été libéralisée. Cette libéralisation, dont le C.E.M.T. était le promoteur, a été admise par la C.E.E.-Genève sous la dénomination : « Liberté du trafic touristique international

nale toeristenverkeer over de weg »; 14 landen zijn er bij aangesloten. De bedoelde liberalisatie bestaat er hoofdzakelijk in dat geen vergunning meer nodig is voor hetgeen genoemd wordt « gesloten rondritten ». Voor België is deze liberalisatie in de praktijk echter voorbijgestreefd, gelet op de maatregelen van de E.E.G. en van Benelux.

In zitting van december 1969, heeft de Ministerraad van de C.E.M.T. een nieuwe stap gezet op de weg naar een verdere vrijmaking.

Een resolutie werd aangenomen die de definities geeft van geregelde diensten, pendeldiensten en ongeregeld vervoer. Deze definities sluiten aan bij deze van de E.E.G.

Dezelfde resolutie nodigt de Lid-Staten uit, met ingang van 1 januari 1971, het gelegenheidsvervoer waarbij de heenreis een beladen rit is en de terugreis ledig gebeurt, vrij te maken.

### III. Sociale harmonisatie in het wegvervoer.

Samen met de verwezenlijking, geleidelijk, van de liberalisatie in het wegvervoer, is er ook vooruitgang te noteren op het gebied van harmonisatie van de concurrentieverhoudingen, o.m. op gebied van de voorschriften van sociale aard, als de minimum leeftijd van de bestuurders, de dubbele bemanning te voorzien voor sommige voertuigen, de toegelaten rijtijden, de minimum rusttijden.

Een eerste poging om tot een dergelijke harmonisatie te komen, was destijds reeds gedaan geworden door de C.E.E.-Genève. Zij had geleid tot de ondertekening, in 1962, van het zogenoemde A.E.T.R., dat evenwel nooit in werking is getreden omdat het slechts door vier landen werd geratificeerd.

Gelet op die toestand heeft, in het kader van zijn beslissing van december 1967, de Ministerraad van de Europese Gemeenschappen dan een communautaire verordening aangenomen.

Deze verordening is van toepassing sedert 1 oktober 1969 op het intra-E.E.G. vervoer en zal op 1 oktober 1970 ook toepassing vinden voor het nationaal vervoer en voor dit tussen een E.E.G.-land en een derde land.

Buiten het aspect van de harmonisatie der concurrentieverhoudingen draagt de verordening bij tot een verbetering van :

- de arbeidsvoorwaarden der bemanningen;
- de verkeersveiligheid.

Bij de aanneming van die verordening, heeft de Raad terzelfder tijd de mening uitgesproken dat het wenselijk zou zijn een gelijkaardige regeling te hebben voor een zo ruim mogelijk geografisch gebied in Europa.

Te dien einde werden onderhandelingen gevoerd, eerst met de landen van de C.E.M.T., vervolgens in de C.E.E.-Genève met het oog op het sluiten van een nieuw A.E.T.R.

par route »; 14 pays en sont membres. La libéralisation dont question consiste principalement dans le fait qu'une autorisation n'est plus nécessaire pour ce qu'il est convenu d'appeler des circuits fermés. En ce qui concerne la Belgique, cette libéralisation est toutefois pratiquement dépassée, en raison des mesures prises par la C.E.E. et le Benelux.

En sa session de décembre 1969, le Conseil de Ministres de la C.E.M.T. a fait un nouveau pas dans le sens d'une libéralisation plus poussée.

Il a adopté une résolution donnant les définitions de services réguliers, services de navette et transports irréguliers ou occasionnels. Ces définitions se rapprochent de celles de la C.E.E.

La même résolution invite les Etats membres à libéraliser, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1971, les transports occasionnels comportant un parcours à charge à l'aller et un parcours à vide au retour.

### III. Harmonisation sociale dans le transport par route.

Parallèlement à la réalisation progressive de la libéralisation dans le transport routier, des progrès ont été réalisés en matière d'harmonisation des conditions de concurrence, notamment en ce qui concerne les dispositions sociales telles que l'âge minimum des conducteurs, le double équipage à prévoir pour certains véhicules, le temps autorisé de conduite, le temps minimum de repos.

Une première tentative pour arriver à une telle harmonisation avait déjà été faite en son temps par la C.E.E.-Genève. Elle avait conduit, en 1962, à la signature d'un accord appelé A.E.T.R., qui n'a toutefois jamais été mis en vigueur parce qu'il n'a été ratifié que par quatre pays.

Tenant compte de cette situation, le Conseil de Ministres des Communautés Européennes a adopté un règlement communautaire dans le cadre de sa décision de décembre 1967.

Ce règlement s'applique depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1969 aux transports entre Etats membres et, dès le 1<sup>er</sup> octobre 1970, il le sera également aux transports nationaux ainsi qu'à ceux effectués entre un pays de la C.E.E. et un pays tiers.

En dehors de l'aspect d'harmonisation des conditions de concurrence, le règlement contribue à l'amélioration :

- des conditions de travail des équipages;
- de la sécurité routière.

Lors de l'acceptation de ce règlement, le Conseil a également émis l'avis qu'il était souhaitable d'en arriver à un régime identique dans un cadre d'entités géographique aussi étendues que possible en Europe.

A cette fin, des pourparlers ont eu lieu, d'abord avec les pays de la C.E.M.T., ensuite à la C.E.E.-Genève en vue de la conclusion d'un nouvel accord A.E.T.R.

Deze onderhandelingen zijn in zover goed verlopen dat men in Genève heel dicht bij een akkoord staat.

Het zo te zeggen enige, maar dan toch belangrijke meningsverschil tussen het in uitzicht staand akkoord te Genève en de E.E.G.-verordening bestaat erin dat in het A.E.T.R., de toegelaten afwijkingen van de maximum rijtijd tijdens de overgangperiode, ruimer zijn opgevat, terwijl de overgangperiode, op haar beurt, ook langer zou duren.

Geplaatst tegenover die toestand, zijn, in het kader van de E.E.G., Frankrijk en Nederland de mening toegedaan dat de bestaande verordening moet worden gewijzigd, derwijze dat toenadering tot het A.E.T.R. wordt bekomen. Zij staan voor dat, zelfs al gaat het maar over één enkel punt, de grootst mogelijke eenheid moet worden betracht.

De 4 andere E.E.G.-landen daarentegen kunnen zich niet verenigen met het standpunt van Frankrijk en Nederland. Gesteund trouwens door de Commissie, oordelen zij, terecht, dat ingaan op het standpunt ingenomen door deze laatste twee landen, een gevoelige sociale achteruitgang zou betekenen. Zij zijn echter bereid om de E.E.G.-verordening zo te wijzigen dat die verordening en het A.E.T.R. harmonieus naast elkaar zouden voortbestaan tijdens de overgangperiode.

De E.E.G.-Ministerraad van 26 en 27 januari 1970 is tot geen beslissing, noch eensgezind standpunt kunnen komen. Hij heeft er zich dan ook moeten toe beperken het Comité van Permanente Vertegenwoordigers opdracht te geven de kwestie verder te onderzoeken in het vooruitzicht van het eerstvolgend A.E.T.R.-overleg in de C.E.E.-Genève.

Er dient ten slotte nog op gewezen te worden dat, in uitvoering van de E.E.G.-verordening, de Lid-Staten, elk voor zich, sommige bepalingen moeten vaststellen die nodig zijn voor haar volledige tenuitvoerlegging.

De Belgische wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg, geeft de Koning de macht, dit te doen, bij in Ministerraad overlegd besluit.

Een ontwerp van koninklijk besluit werd aldus goedgekeurd door de Ministerraad, de Raad van State en de Commissie van de Europese Gemeenschappen. Het voornaamste doel ervan is de mogelijkheid de sancties toe te passen bepaald in artikel 2 van de wet van 18 februari 1969 in geval van overtreding van de bepalingen van de verordening. Bovendien werden enkele praktische bepalingen opgenomen met name :

- de lijst van de getuigschriften van vakbekwaamheid die door België worden erkend;
- het onderscheid dat in de controleboekjes moet worden gemaakt tussen de wachttijden en de werktijden;
- de lijst van personen belast met het opsporen van de inbreuken;
- de mogelijkheid om, onder de voorwaarden en de procedure van de bestaande reglementering, de uitgereikte vergunning in te trekken;

Ces négociations se sont si bien déroulées qu'à Genève on se trouve très près d'un accord.

L'unique divergence de vue pour ainsi dire, mais qui cependant est importante, entre l'accord en perspective à Genève et le règlement C.E.E. consiste dans le fait que dans l'A.E.T.R. les dérogations autorisées au temps maximum de parcours sont plus larges pendant la période transitoire, alors que cette période transitoire serait, à son tour, plus longue.

Placés devant cette situation, la France et les Pays-Bas sont d'avis que, dans le cadre de la C.E.E., le règlement existant doit être modifié de telle façon qu'il se rapproche de l'A.E.T.R. Ils estiment que la plus grande uniformité doit être atteinte, même s'il ne s'agit que d'un seul point.

Par contre, les quatre autres pays de la C.E.E. ne peuvent suivre la France et les Pays-Bas. Appuyés d'ailleurs par la Commission, ils jugent à bon droit que, ce faisant, l'on assisterait à une forte régression sociale. Ils sont toutefois disposés à amender le règlement C.E.E. de telle manière que, pendant la période transitoire, ce règlement et l'A.E.T.R. puissent coexister harmonieusement.

Le Conseil des Ministres des 26 et 27 janvier 1970 n'a pu parvenir à une décision, ni adopter une position commune. Il a dès lors dû se limiter à charger le Comité des Représentants permanents d'approfondir la question en prévision de la délibération prochaine sur l'A.E.T.R. à la C.E.E.-Genève.

Enfin, il faut encore signaler qu'en exécution du règlement C.E.E., les Etats membres doivent fixer, chacun en ce qui le concerne, certaines dispositions nécessaires à sa mise en exécution complète.

La loi belge du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transports par route, par chemin de fer ou par voie navigable en donne le pouvoir au Roi par arrêté délibéré en Conseil des Ministres.

Un projet d'arrêté royal a ainsi été approuvé par le Conseil des Ministres, le Conseil d'Etat et la Commission des Communautés Européennes. Son but principal est de prévoir la possibilité d'appliquer les sanctions prévues à l'article 2 de la loi du 18 février 1969 en cas d'infraction aux dispositions du règlement. Au surplus quelques dispositions pratiques y figurent, notamment :

- la liste des certificats d'aptitude professionnelle reconnus par la Belgique;
- la distinction à faire dans les livrets de contrôle entre les temps d'attente et les temps de travail;
- la liste des personnes chargées de rechercher les infractions;
- la possibilité de retirer les autorisations de transport dans les conditions et selon la procédure du règlement existant;

— de opsomming van de bestaande reglementering inzake rij- en rusttijden die door de bepalingen van voormelde verordening wordt vervangen.

Dit koninklijk besluit zal uitvoering krijgen van zodra de andere Lid-Staten van de Europese Gemeenschappen daartoe eveneens overgaan.

#### IV. *Mechanisch controletoeel in het wegvervoer.*

De invoering van een mechanisch controletoeel in het wegvervoer houdt verband met de hiervoren besproken kwestie van de sociale harmonisatie.

Overeenkomstig de verordening van de E.E.G., moet de bestuurder van een aan de verordening onderworpen auto-voertuig, een controleboekje bijhouden waarin hij alle werkzaamheden optekent.

Omdat er echter weinig vertrouwen bestaat in dit controleboekje en fraude alleszins mogelijk is, had de Raad bij de aanvaarding van de bedoelde verordening op de sociale harmonisatie beslist zo spoedig mogelijk het gebruik van mechanische controle-apparaten verplichtend te maken.

Het probleem is besproken geworden op de zitting van de Raad van 26 en 27 januari 1970. Zoals voor de sociale harmonisatie, waren het, in dit geval, ook Frankrijk en Nederland die niet onmiddellijk tot welbepaalde maatregelen wensten te komen en wel om reden dat de bestaande toestellen — tachografen — het controleboekje niet volledig kunnen uitschakelen. Zij gaven er de voorkeur aan te wachten totdat een ander apparaat — controlograaf — zou op punt gesteld zijn waarmee het gelijktijdig gebruik van het individueel boekje overbodig wordt.

Dergelijke toestellen zouden echter maar ten vroegste binnen 3 jaar bedrijfsklaar zijn.

Uiteindelijk werd een compromis gevonden dat het volgende inhoudt :

a) De Raad zal, op voorstel van de Commissie, vóór 30 juni 1970, een verordening aannemen;

b) De beschikkingen van deze verordening moeten aan elke Lid-Staat tijdens een experimentele periode gaande tot 1 januari 1975, de vrijheid laten om de voertuigen geïmmatriculeerd op zijn grondgebied, te verplichten tot :

— ofwel een toestel met behoud van het individueel controleboekje;

— ofwel een apparaat waarbij alle voorschriften van de sociale verordening kunnen worden gecontroleerd zonder controleboekje;

— ofwel het behoud, zonder meer, van het controleboekje;

c) Het apparaat waarmee alle voorschriften van de sociale verordening kunnen worden gecontroleerd (zonder individueel controleboekje dus) zal met ingang van 1 januari 1975 verplichtend worden op de nieuwe voertuigen en van 1 januari 1978 voor alle voertuigen.

— l'énumération des réglementations existantes concernant le temps de travail et le temps de repos, qui sont remplacées par les dispositions du règlement précité.

Cet arrêté royal entrera en vigueur aussitôt que les autres Etats membres des Communautés Européennes passeront également à l'exécution.

#### IV. *Appareil mécanique de contrôle dans le transport routier.*

L'introduction d'un appareil mécanique de contrôle dans le transport routier se rapporte à la question de l'harmonisation sociale dont question ci-avant.

Conformément au règlement de la C.E.E., le conducteur d'un véhicule automobile soumis à ce règlement, doit disposer d'un livret de contrôle dans lequel il note toute activité.

Etant donné que la confiance dans ce livret de contrôle n'est pas absolue et que la fraude reste toujours possible, le Conseil avait décidé, lors de l'adoption du règlement sur l'harmonisation sociale, de rendre obligatoire, le plus tôt possible, l'usage d'appareils mécaniques de contrôle.

Le problème a été discuté en session du Conseil des 26 et 27 janvier 1970. Dans ce cas également, comme pour l'harmonisation sociale, la France et les Pays-Bas se sont opposés à l'établissement dès maintenant, de mesures bien définies, parce que les appareils existants — les tachygraphes — ne peuvent éliminer complètement le livret de contrôle. Ils préféraient attendre qu'un autre appareil — controlographe — ait été mis au point, qui permettrait de supprimer totalement le livret individuel.

Des appareils de ce genre ne seraient toutefois prêts à l'emploi que d'ici à trois ans au plus tôt.

Finalement on s'est mis d'accord sur un compromis comportant ce qui suit :

a) Sur proposition de la Commission, le Conseil arrêtera un règlement avant le 30 juin 1970;

b) Pendant une période expérimentale qui s'étendra jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1975, les dispositions de ce règlement doivent laisser à chaque Etat membre la liberté d'imposer aux véhicules immatriculés sur son territoire :

— soit un appareil avec maintien du livret de contrôle individuel;

— soit un appareil permettant le contrôle de toutes les prescriptions du règlement social sans livret de contrôle;

— soit le maintien du seul livret de contrôle.

c) L'appareil permettant le contrôle de toutes les prescriptions du règlement social sans recours au livret individuel de contrôle sera rendu obligatoire à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1975 sur tous les nouveaux véhicules et à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1978 sur tous les véhicules.

Elke Lid-Staat heeft dus nog gedurende 5 jaar, vrijheid van handelen.

Wat België betreft, wenst de Minister de nodige voorschriften uit te vaardigen om zo spoedig mogelijk de tachograaf in te voeren.

#### V. Fiscale harmonisatie in het wegvervoer.

##### A. Europese Gemeenschappen.

Een eerste regeling die het voorwerp uitmaakt van de richtlijn van de Europese Gemeenschappen dd. 19 juli 1968, is reeds sinds 1 februari 1969 in werking.

Die richtlijn verplicht elke Lid-Staat ten minste 50 liters van de motorbrandstof die zich, bij grensoverschrijding, in de reservoirs van de bedrijfsautomobielen bevindt, vrij te stellen van rechten.

In zijn laatste zitting van 26 en 27 januari 1970, heeft de Ministerraad van de E.E.G., zich vervolgens bezig gehouden met de aanpassing van de nationale verkeersbelastingen op de bedrijfsvoertuigen.

Desbetreffend heeft de Commissie een voorstel van richtlijn neergelegd waarmee beoogd wordt de grondslagen voor de berekening van de verkeersbelasting te harmoniseren op basis van de marginale gebruikskosten per voertuigen-categorie die door elke Lid-Staat moeten worden berekend.

Het voorbereidend onderzoek van dit voorstel heeft evenwel doen uitschijnen dat meerdere Lid-Statens (waaronder België) omtrent de marginale gebruikskosten geen gegevens bezitten en dat zij, alvorens zich op E.E.G.-vlak te verbinden, eerst de berekeningen willen maken.

In de voormelde Ministerraad werd deze stelling algemeen bijgetreden en werd een procedure aangenomen waarmee de werkzaamheden tegen 1 oktober 1970 moeten beëindigd zijn.

Er verdient eveneens vermeld te worden dat de Commissie ook nog een voorstel heeft ter tafel gelegd betreffende de afschaffing van de dubbele heffingen inzake verkeersbelastingen. Dit voorstel is echter nog niet aan de orde gesteld.

##### B. Benelux.

Op het vlak van Benelux, heeft de regeringsconferentie van april 1969 bepaald dat om gezonde concurrentievoorzaken te scheppen, het nodig was tot de harmonisering over te gaan o.m. van de fiscale basisreglementeringen. De bevoegde Commissie voor Douane en Belastingen is daarmede bezig en heeft reeds een aantal maatregelen uitgewerkt waarmee beoogd wordt dubbele belastingheffing te vermijden.

Los van deze maatregelen, werd op de bedoelde regeringsconferentie tevens afgesproken dat de bedragen, maatstaven en heffingsmodaliteiten inzake accijnsen, op november 1970 gelijk of nagenoeg gelijk zullen zijn. Voor het weg-

Elke Lid-Staat heeft dus nog gedurende 5 jaar, vrijheid van handelen.

Wat België betreft, wenst de Minister de nodige voorschriften uit te vaardigen om zo spoedig mogelijk de tachograaf in te voeren.

#### V. Harmonisation fiscale dans le transport routier.

##### A. Communautés Européennes.

Un premier arrangement qui fait l'objet de la directive des Communautés Européennes du 19 juillet 1968, est déjà d'application depuis le 1<sup>er</sup> février 1969.

Cette directive oblige chaque Etat membre à exempter de tout droit une quantité d'au moins 50 litres de carburant — il s'agit donc d'un minimum — se trouvant dans le réservoir des véhicules utilitaires au moment du passage des frontières.

A présent, en sa dernière session des 26 et 27 janvier 1970, le Conseil de Ministres de la C.E.E. s'est occupé de l'adaptation des taxes de circulation nationales sur les véhicules utilitaires.

A ce sujet, la Commission a déposé un projet de directive visant à harmoniser les éléments entrant en ligne de compte pour la fixation de la taxe de circulation sur la base des coûts marginaux d'usage à calculer par chaque Etat membre par catégorie de véhicules.

L'examen préalable de ce projet a toutefois fait apparaître que plusieurs Etats membres (parmi lesquels la Belgique) ne possédaient pas encore de données relatives aux coûts marginaux d'usage et qu'avant de s'engager sur le plan de la C.E.E., ils voulaient d'abord procéder à des calculs valables.

Au Conseil des Ministres précité, cette position a été adoptée à l'unanimité et une procédure visant à terminer les activités au 1<sup>er</sup> octobre 1970 a été admise.

Il mérite d'être signalé également que la Commission a aussi déposé un projet concernant la suppression de la double imposition en fait de taxes de circulation. Ce projet n'est pas encore mis à l'ordre du jour.

##### B. Benelux.

Sur le plan du Benelux, la Conférence gouvernementale d'avril 1969 a déterminé, en vue de créer des conditions de concurrence saines, qu'il était nécessaire de procéder à l'harmonisation notamment des règlements fiscaux de base. La Commission compétente en matières douanière et fiscale s'en occupe et a déjà élaboré un certain nombre de mesures visant à éviter une double imposition.

Indépendamment de ces mesures, il a également été convenu à cette Conférence gouvernementale que les montants, les normes et les modalités de perception des droits d'accises

vervoer is deze harmonisatie vooral van belang met het oog op de accijns op motorbrandstof.

#### VI. Economische harmonisatie in het wegvervoer.

Inzake de economische harmonisatie in het wegvervoer is er vooralsnog geen vooruitgang. Wel liggen twee voorstellen van de Commissie van de Europese Gemeenschappen ter tafel die handelen over de toegang tot het beroep en tot de markt van het goederenvervoer over de weg, respectievelijk de toegang tot het beroep in het personenvervoer over de weg. Zij zijn nog niet aan de orde gekomen.

Voor België zou het nochtans van belang zijn dat de kwestie van de toegang tot de markt in het goederenvervoer over de weg zou worden besproken, gelet op het feit dat de ambtelijke werkzaamheden over de herziening van onze nationale wetgeving van 1 augustus 1960 in een vergevorderd stadium zijn gekomen. Geen enkele andere delegatie is echter enthousiast om het Commissievoorstel nu reeds in behandeling te nemen.

Wat betreft Benelux, heeft de regeringsconferentie van april 1969 ook de economische harmonisatie in het wegvervoer aanbevolen.

Te dien aanzien, heeft men er zich vooralsnog moeten toe beperken een beschrijvend rapport over de stelsels van toegang tot beroep en markt, in voege in de drie landen, op te stellen.

#### VII. Economische harmonisatie in de binnenvaart.

##### A. Europese Gemeenschappen.

Gelet op de grote verstoringen die zich vóór 1969 (de toestand is nu met de hoogconjunctuur veel beter) op de markt van het goederenvervoer over de binnenwateren voordeden, had de Commissie van de Europese Gemeenschappen reeds op 31 juli 1968, de Lid-Staten aanbevolen een sloopregeling voor de overtollige capaciteit te organiseren volgens communautaire beginselen en criteria.

Bovendien had zij een voorstel voor een verordening betreffende de toegang tot de markt van datzelfde vervoer overgelegd.

Dit voorstel is zeer diepgaand en langdurig onderzocht geworden en daaruit bleek dat ons land zich in een moeilijke en geïsoleerde positie bevond. De andere delegaties namen er inderdaad genoegen mede voorrang te geven aan een stillegregeling (maatregelen op korte termijn voor tijdelijke evenwichtsverstoringen), tegen vergoeding, daar waar België voorstond dat ook maatregelen op lange termijn met het oog op de ondervanging van structurele evenwichtsverstoringen, moesten worden genomen. De Belgische houding was ingegeven zowel door overwegingen van economische doeltreffendheid als van kostprijs.

seront éga­lisés ou à peu près, à partir du 1<sup>er</sup> novembre 1970. Pour le transport routier, cette harmonisation est surtout importante en ce qui concerne les droits d'accises sur les carburants pour moteurs.

#### VI. Harmonisation économique dans le transport routier.

En ce qui concerne l'harmonisation économique dans le transport routier, aucun progrès n'est constaté jusqu'à présent. Il y a bien deux projets, déposés par la Commission des Communautés Européennes, qui traitent respectivement de l'accès à la profession et au marché du transport de marchandises par route, et de l'accès à la profession en fait de transport de personnes par route, mais ils ne sont pas encore portés à l'ordre du jour.

La Belgique a cependant tout intérêt à ce que la question de l'accès au marché dans le transport de marchandises par route soit discutée, étant donné que les activités administratives concernant la révision de notre législation nationale du 1<sup>er</sup> août 1960 en sont à un stade très avancé. Mais aucune autre délégation ne montre de l'enthousiasme pour entamer dès maintenant l'examen du projet de la Commission.

En ce qui concerne le Benelux, la Conférence gouvernementale d'avril 1969 a également recommandé l'harmonisation économique dans le transport routier.

A cet égard, on a dû se borner jusqu'à présent à rédiger un rapport descriptif sur les régimes d'accès à la profession et au marché en vigueur dans les trois pays.

#### VII. Harmonisation économique dans la batellerie.

##### A. Communautés Européennes.

Tenant compte des perturbations profondes qui se sont produites avant 1969 sur le marché du transport de marchandises par voies navigables (actuellement la situation est meilleure à cause de la haute conjoncture), la Commission des Communautés Européennes avait déjà recommandé le 31 juillet 1968 aux Etats membres d'organiser, d'après des principes et critères communautaires, un régime de décharge afin d'éliminer la surcapacité.

Au surplus, elle avait déposé un projet de règlement concernant l'accès au marché de ce même transport.

Ce projet a été examiné longuement et très attentivement. Il en est résulté que notre pays se trouvait dans une position difficile et isolée. En effet, les autres délégations se contentaient de donner la priorité à un règlement d'immobilisation contre indemnisation (mesure à court terme pour parer aux perturbations temporaires de l'équilibre sur le marché), alors que la Belgique soutenait que des mesures à long terme devaient également être prises en vue de prévenir des perturbations structurelles de l'équilibre. L'attitude belge s'inspirait de préoccupations tant d'efficacité économique que de prix de revient.

In zitting van 26-27 januari 1970, heeft de Ministerraad een compromis voor het meningsverschil kunnen vinden.

Een resolutie werd aangenomen die aan het Comité van Permanente Vertegenwoordigers de opdracht geeft :

— de door de Lid-Statens reeds getroffen of voorziene sloopmaatregelen te coördineren;

— bij voorrang, een reglement op te stellen voor de tijdelijke stillegging van vaartuigen op de Rijn en de Moezel; deze regeling moet worden uitgewerkt in overleg met Zwitserland en Groot-Brittannië (Akte van Mannheim);

— te voorzien dat deze reglementering ook kan uitgebreid worden tot de bekkens die nauw met de Rijn zijn verbonden;

— de duur van deze reglementering vast te stellen op 5 jaar met mogelijkheid, in bepaalde omstandigheden, tot verlenging tijdens een zesde jaar;

— in het licht van de bekomen resultaten, te onderzoeken — ook binnen de 5 jaar — welke de definitieve inhoud en het toepassingsveld van de reglementering moeten zijn;

— ten slotte, steeds binnen dezelfde termijn van 5 jaar, maatregelen op te stellen die, op lange termijn, de structurele overcapaciteit bestrijden.

B. Benelux.

Betreffende de Benelux Economische Unie zijn er geen bijzondere problemen.

Op de regeringsconferentie van april 1969 is men immers tot het gemeenschappelijk standpunt gekomen dat de in de Benelux-landen gewenste harmonisatie van de diverse voorschriften zich op de beginselafspraken in E.E.G.-verband zal moeten steunen. Dat geldt in het bijzonder voor de capaciteitsregeling van de binnenvloot.

#### VIII. *Margetarifiering in het goederenvervoer over de weg.*

A. Europese Gemeenschappen.

De tarifiering in het goederenvervoer voor de drie traditionele vervoertakken is jarenlang het voorwerp geweest van moeizame besprekingen.

In het kader van zijn beslissing van december 1967, heeft de Raad er zich vooralsnog moeten toe beperken een stelsel van margetarieven in te voeren voor het internationaal goederenvervoer over de weg binnen de gemeenschap.

De desbetreffende verordening kwam reeds, enkele maanden later, in de Ministerraad van 18-19 juli 1968 tot stand.

Zij voorziet de invoering van een margetarifiering — opening : 23 pct. — gebaseerd voornamelijk op de kostprijs van de vervoerprestaties en met de mogelijkheid, onder bepaalde voorwaarden, particuliere contracten af te sluiten.

En sa séance des 26-27 janvier 1970, le Conseil des Ministres a pu trouver un compromis à ces divergences de vues.

Une résolution fut adoptée, chargeant le Comité des Représentants permanents :

— de coordonner les mesures de déchirage déjà prises ou prévues par les Etats membres;

— d'élaborer, par priorité, un règlement pour l'immobilisation temporaire de bateaux sur le Rhin et la Moselle. Cet arrangement doit être élaboré de commun accord avec la Suisse et la Grande-Bretagne (Acte de Mannheim);

— de prévoir que cette réglementation peut également être étendue aux bassins qui sont étroitement liés au Rhin;

— de fixer à 5 ans la durée d'application de cette réglementation, avec faculté de la prolonger dans certaines circonstances pendant une sixième année;

— d'examiner — également dans les 5 ans — à la lumière des résultats obtenus, quel doit être le contenu définitif et le champ d'application de la réglementation;

— finalement et toujours dans le même délai de 5 ans, d'élaborer des mesures à long terme destinées à parer à la surcapacité structurelle.

B. Benelux.

Au sein de l'Union Economique Benelux, il n'y a pas de problèmes spéciaux.

La Conférence gouvernementale d'avril 1969 a, en effet, adopté une position commune suivant laquelle l'harmonisation des diverses dispositions souhaitée par les pays du Benelux devra être basée sur les accords de principe de la C.E.E. Ceci est particulièrement vrai en ce qui concerne la régulation de la capacité de la batellerie.

#### VIII. *Tarification à fourchettes dans le transport de marchandises par route.*

A. Communautés Européennes.

La tarification dans le transport de marchandises par les trois modes de transport traditionnels a fait pendant plusieurs années l'objet de pourparlers laborieux.

Dans le cadre de sa décision de décembre 1967, le Conseil a dû se limiter jusqu'à présent à introduire un système de tarifs à fourchettes pour le transport international de marchandises par la route à l'intérieur de la communauté.

Le règlement à ce sujet a été approuvé quelques mois plus tard par le Conseil des Ministres des 18-19 juillet 1968.

Il prévoit l'instauration d'une tarification à fourchettes — ouverture : 23 p.c. — basée principalement sur le prix de revient des prestations de transport, ainsi que la possibilité de conclure des contrats particuliers sous certaines conditions.

In zitting van januari 1970, heeft de Raad aan deze verordening een eerste wijziging gebracht.

Met deze wijziging wordt het de vervoerders mogelijk vervoerprijzen toe te passen die hoger liggen dan het tarief wanneer het gaat om een vervoer waarvan de technische kenmerken een aanzienlijk hogere kostprijs veroorzaken dan deze waarmede rekening werd gehouden voor de opstelling van de tarieven.

De margetarieven moeten worden opgesteld in onderlinge overeenstemming door de rechtstreeks betrokken Lid-Staten, dit wil zeggen de Lid-Staten op het grondgebied waarvan de goederen worden geladen en gelost.

De verordening van juli 1968 voorziet dat zij binnen de 12 maanden, te rekenen van 1 september 1968, dienden klaar te komen, dat is dus op 1 september 1969.

In de praktijk is het echter zo uitgevallen dat, begin van dit jaar, de bilaterale onderhandelingen tussen de Lid-Staten nog niet volledig waren afgesloten.

De Raad is, in zitting van 26 en 27 januari 1970, overengekomen dat alles in het werk zal worden gesteld opdat de tarieven op 1 maart 1970 toepassing zouden kunnen vinden.

Wat België betreft, zijn de onderhandelingen op dat stuk volop aan de gang.

#### B. Benelux.

In intra-Beneluxverkeer, is een margetarifiering in 1962 in voege gekomen samen met de eerste fase van de liberalisatie. Dat tarief is sedertdien niet meer aangepast geworden.

Het moet dus worden herzien en daarbij wordt vanzelfsprekend rekening gehouden met de voorschriften van de E.E.G.-verordening.

De werkzaamheden zijn klaar gekomen en de documenten worden nu op punt gesteld waarna zij aan de goedkeuringsprocedure van de bevoegde overheden zullen kunnen worden voorgelegd.

Om dit punt van de tarifiering af te sluiten, kan tot naricht nog worden gezegd dat de Commissie van de E.E.G. een ontwerp heeft neergelegd voor het vervoer per spoorweg en in de binnenvaart, dat echter nog niet in bespreking is gekomen.

#### IX. Mededingingsregels in het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren.

De maatregelen tot dusver uiteengezet, hadden, zoals kan vastgesteld worden, uitsluitend betrekking, hetzij op het wegvervoer, hetzij op de binnenvaart.

Er zijn er evenwel ook reeds andere genomen die toepasbaar zijn op de drie traditionele vervoertakken — spoor, weg, binnenvaart — en die als dusdanig kunnen beschouwd als behorende tot het domein van de organisatie van de markt, of tot dit van de harmonisatie.

En sa session de janvier 1970, le Conseil a apporté une première modification à ce règlement.

Par cette modification la possibilité a été donnée aux transporteurs d'appliquer des prix de transport supérieurs à ceux du tarif, quand il s'agit d'un transport dont les caractéristiques techniques occasionnent un prix de revient sensiblement plus élevé que celui dont il a été tenu compte lors de l'établissement des tarifs.

Les tarifs à fourchettes doivent être établis d'un commun accord par les Etats membres directement intéressés, c'est-à-dire par ceux sur le territoire desquels les marchandises sont chargées et déchargées.

Le règlement de juillet 1968 prévoit qu'ils devaient être élaborés dans les 12 mois, à partir du 1<sup>er</sup> septembre 1968, donc au plus tard le 1<sup>er</sup> septembre 1969.

Dans la pratique on a toutefois dû constater qu'au début de cette année, les négociations entre les Etats membres n'avaient pas encore abouti.

En sa session des 26 et 27 janvier 1970, le Conseil est convenu que tout devrait être mis en œuvre pour que les tarifs puissent entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> mars 1970.

En ce qui concerne la Belgique, les pourparlers se poursuivent activement.

#### B. Benelux.

Pour le transport intra-Benelux, une tarification à fourchettes est entrée en vigueur en 1962 en même temps que la première phase de la libéralisation. Depuis lors ce tarif n'a plus été adapté.

Il doit dès lors être revu et il va de soi qu'à cette occasion il est tenu compte des dispositions du règlement de la C.E.E.

Les travaux sont terminés et les documents sont actuellement mis au point, pour être ensuite soumis à la procédure d'approbation par les autorités compétentes.

Pour clôturer ce point de la tarification, il faut signaler pour gouverner que la Commission de la C.E.E. a déposé un projet relatif au transport par chemin de fer et par voie navigable, mais la discussion de ce projet n'est pas encore entamée.

#### IX. Règles de concurrence dans le transport par chemin de fer, par route et par voie navigable.

Ainsi qu'il peut être constaté, les mesures exposées jusqu'à présent se rapportaient exclusivement, soit au transport par route, soit à la batellerie.

D'autres ont cependant été prises qui s'appliquent aux trois modes traditionnels — chemin de fer, route, voie navigable — et qui telles quelles peuvent être considérées comme appartenant au domaine de l'organisation du marché ou à celui de l'harmonisation.

Een eerste maatregel betreft de mededingingsregels in het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren, genomen in het kader van de Europese Gemeenschappen.

Op 6 februari 1962 was reeds een verordening tot stand gekomen, houdende de toepassing van mededingingsregels met betrekking tot ondernemersafspraken en machtsposities.

Die verordening van algemene draagwijdte was echter niet toepasselijk op de vervoersector, omdat de E.E.G.-Ministerraad toen had erkend dat deze algemene regeling niet geschikt was voor het vervoer wegens de specifieke aspecten ervan.

Maar het is pas in zitting van juni 1968 geweest dat de Ministerraad er eindelijk in geslaagd is een specifieke, bijzondere reglementering voor het transportwezen uit te werken en aan te nemen.

De desbetreffende verordening is sedert 1 juli 1968 van kracht.

Zij verbiedt, in de Gemeenschappelijke Markt, misbruik te maken van machtsposities in de vervoersector.

Aangaande de ondernemingsafspraken laat zij echter vier soorten kartels toe, mits het in acht nemen van bepaalde voorwaarden :

— kartels met het oog op de toepassing van technische verbeteringen of technische samenwerking;

— groeperingen van wegvervoer- of van binnenvaartondernemingen op voorwaarde dat de totale laadcapaciteit niet groter is dan 10.000 t voor het vervoer over de weg en 500.000 t voor de binnenvaart; de individuele capaciteit van een deelnemende onderneming mag echter niet groter zijn dan 1.000 t voor het wegvervoer of 50.000 t voor de binnenvaart;

— kartels die tot doel hebben de kwaliteit, de productiviteit of de stabiliteit van het vervoer te verbeteren, op voorwaarde dat rekening wordt gehouden met de belangen van de gebruikers, dat geen onnodige beperkingen worden opgelegd en dat de mededinging niet wezenlijk wordt uitgeschaald;

— krisiskartels die tot doel hebben het beperken van storingen die voortvloeien uit de structuur van de vervoermarkt. Deze kartels mogen echter slechts functioneren nadat de Raad uitdrukkelijk het bestaan van een krisistoestand heeft erkend, en de Commissie haar voorafgaande goedkeuring heeft verleend, die kan gepaard gaan met het opleggen van een aantal te respecteren voorwaarden.

#### *X. Openbare dienstverplichtingen in het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren.*

Een tweede E.E.G.-maatregel, toepasselijk op de drie traditionele vervoertakken, is deze welke een regeling inhoudt voor de openbare dienstverplichtingen in het vervoer, genomen door de Raad in zitting van maart 1969.

Une première mesure concerne les règles de concurrence dans le transport par chemin de fer, par route et par voie navigable, prises dans le cadre des Communautés Européennes.

Depuis le 6 février 1962, il existe un règlement concernant les ententes et les positions dominantes.

Ce règlement de portée générale n'était toutefois pas applicable au secteur des transports, parce que le Conseil de Ministres de la C.E.E. avait reconnu à l'époque que cette réglementation générale n'était pas opportune pour le transport, vu ses aspects spécifiques.

Ce n'est qu'en sa session de juin 1968 que le Conseil de Ministres a finalement réussi à élaborer et à approuver une réglementation particulière au transport.

Le règlement en question est en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1968.

Il défend d'abuser, dans le Marché Commun, de positions dominantes dans le secteur des transports.

En ce qui concerne les ententes, il permet toutefois quatre genres de cartels, pourvu que certaines conditions soient respectées :

— des cartels en vue de l'application d'améliorations techniques ou de la collaboration technique;

— des groupements d'entreprises de transport par route ou par voie navigable à condition que la capacité totale ne dépasse pas 10.000 t. pour les transports par route et 500.000 t. pour les transports par voie navigable. La capacité individuelle d'une entreprise adhérant au groupement ne peut en aucun cas dépasser 1.000 t pour les transports par route ou 50.000 t pour la batellerie;

— des cartels ayant comme but d'améliorer la qualité, la productivité ou la stabilité du transport, à condition qu'il soit tenu compte des intérêts des utilisateurs, qu'aucune restriction non indispensable ne soit imposée et que la concurrence ne soit pas éliminée;

— des cartels de crise qui sont de nature à réduire les perturbations résultant de la structure du marché des transports. Ces cartels ne peuvent fonctionner qu'après que le Conseil a constaté explicitement l'existence d'une situation de crise et que la Commission a donné son accord préalable, accord qui peut être accompagné de l'imposition d'un certain nombre de conditions à respecter.

#### *X. Obligations de service public dans le transport par chemin de fer, par route et par voie navigable.*

Une deuxième mesure de la C.E.E., applicable aux trois modes traditionnels de transport, est constituée par la réglementation concernant les obligations de service public dans le transport. Elle a été arrêtée par le Conseil en mars 1969.

Gedateerd van 26 juni 1969, is die verordening van groot belang voor de organisatie van de vervoermarkt en voor het verwezenlijken van geharmoniseerde concurrentievoorwaarden.

Zij gaat uit van de principiële stelling dat de aan de vervoerondernemingen per spoor, over de weg en de binnenwateren, opgelegde verplichtingen die met het begrip openbare dienst zijn verbonden, moeten afgeschaft worden, tenzij zij onontbeerlijk zijn om voldoende vervoerdiensten te verzekeren.

Vallen daar echter niet onder de prijzen en de vervoer voorwaarden die, voor het personenvervoer, door een Lid-Staat worden opgelegd ten behoeve van één of meer bijzondere bevolkingsgroepen.

De verplichtingen die met het oog op het waarborgen van een voldoende vervoerdienst worden gehandhaafd, evenals deze opgelegd ten behoeve van één of meer bijzondere bevolkingsgroepen, moeten verplicht gecompenseerd worden volgens een procedure en welbepaalde gemeenschappelijke regels die in de verordening zelf zijn vastgelegd.

De verordening is op 1 juli 1969 in werking getreden en gelet op de andere voorschriften, zal ze van het dienstjaar 1971 af, haar weerslag vinden in de nationale begrotingen.

Te dien aanzien, dient er evenwel op gewezen dat in de Belgische begroting die weerslag nu reeds gedeeltelijk is weer te vinden.

#### *XI. Normalisatie van de spoorwegrekeningen.*

Een belangrijke E.E.G.-maatregel die aansluit bij de vorige over de openbare dienstverplichtingen, maar die slechts één vervoertak — het spoor — aanbelangt, houdt een regeling in voor het zo bekende probleem van de normalisatie der spoorwegrekeningen, dat in België reeds werd onderzocht door een ministeriële werkgroep.

Met de normalisatie der spoorwegrekeningen wordt beoogd, voor de spoorwegondernemingen, een toestand te scheppen waarvan de voorwaarden deze zijn die gelden voor de vervoerbedrijven van de andere transporttakken.

De E.E.G.-verordening, eveneens gedateerd van 26 juni 1969, op de normalisatie bepaalt de lasten die op de spoorwegondernemingen eenzijdig drukken, evenals de voordelen die zij genieten als gevolg van wettelijke, reglementaire of administratieve beschikkingen.

Zij zegt verder dat de normalisatie erin bestaat deze lasten en voordelen financieel te compenseren volgens gemeenschappelijke regels en methoden.

Zij maakt bovendien een onderscheid tussen lasten die de Lid-Staten moeten afschaffen tegen een bepaalde datum en andere die verplicht, dan wel facultatief voor compensatie in aanmerking komen.

Zoals voor het reglement op de openbare dienstverplichtingen, zal ook deze verordening, met ingang van het dienstjaar 1971, in de nationale begrotingen tot uitdrukking moeten komen.

Daté du 26 juin 1969, le règlement en question est d'une grande importance pour l'organisation des transports et pour réaliser l'harmonisation des conditions de concurrence.

Le principe en est que les obligations inhérentes à la notion de service public imposées aux entreprises de transport par chemin de fer, par route et par voie navigable, doivent être supprimées, à moins qu'elles ne soient indispensables pour garantir la fourniture de services de transport suffisants.

Ne tombent toutefois pas sous l'application de cette règle, les prix et les conditions de transport imposés dans le domaine des transports de voyageurs, par un Etat membre, dans l'intérêt d'une ou de plusieurs catégories sociales particulières.

Les obligations imposées en vue de garantir la fourniture d'un service de transport suffisant, de même que celles imposées dans l'intérêt d'une ou de plusieurs catégories sociales particulières, doivent obligatoirement être compensées selon une procédure et des mesures communes énoncées au règlement même.

Le règlement est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1969 et, compte tenu d'autres dispositions, les budgets nationaux en supporteront les conséquences à partir de l'exercice 1971.

A cet égard, il y a lieu cependant de noter qu'au budget belge figurent, depuis longtemps déjà, des montants qui, en fait, constituent une application anticipée de ce nouveau règlement communautaire.

#### *XI. Normalisation des comptes ferroviaires.*

Une autre mesure C.E.E., liée à celle sur les obligations de service public, mais qui ne concerne qu'un mode de transport — le chemin de fer —, est relative au problème bien connu de la normalisation des comptes ferroviaires; ce problème a déjà été examiné en Belgique par un groupe de travail ministériel.

Par la normalisation des comptes ferroviaires, l'on vise la création, pour les entreprises de chemin de fer, d'une situation dont les conditions soient analogues à celles des entreprises des autres modes de transport.

Le règlement C.E.E. du 26 juin 1969, visant la normalisation, détermine les charges qui pèsent unilatéralement sur les entreprises de chemin de fer, ainsi que les avantages dont elles sont les bénéficiaires à la suite des dispositions légales, réglementaires ou administratives.

Il précise ensuite que la normalisation consiste à compenser financièrement ces charges et avantages d'après des règles et des méthodes communes.

Il fait, en outre, une distinction entre les charges que les Etats membres doivent supprimer à une date fixée et d'autres qui obligatoirement, voire facultativement, entrent en ligne de compte pour être compensées financièrement.

Tout comme pour la réglementation sur les obligations de service public, le présent règlement devra, à partir de l'exercice 1971, se traduire dans les budgets nationaux.

## XII. Steunmaatregelen in het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren.

Het probleem van de steunmaatregelen is jarenlang het voorwerp geweest van moeizame voorbereidende besprekingen.

Het kan worden omschreven als volgt :

Het E.F.G.-verdrag zegt in artikel 77 dat steun in de vervoersector toegelaten is wanneer het gaat over coördinatiemaatregelen in het vervoer of over compensatie van openbare dienstverplichtingen.

Daartegenover staat dat de artikels 92 tot 94 van het Verdrag, die niet specifiek zijn voor de vervoersector maar een algemeen karakter hebben, elke steun aan ondernemingen en bedrijven verbieden, tenzij in welbepaalde gevallen.

Het kwam er dus op aan duidelijk te stellen welke steun de Lid-Staten aan de vervoerondernemingen mochten toestaan en welke verboden was.

Deze kwestie is, op basis van een voorstel van de Commissie, een eerste maal besproken geworden in zitting van de Ministerraad van juli 1968. Men is toen niet tot overeenstemming gekomen en de Commissie kreeg opdracht de zaak opnieuw te onderzoeken.

Over een nieuw voorstel kon, in de voorbereidende besprekingen, een gedeeltelijk akkoord worden bereikt. Enkele meningsverschillen bleven evenwel bestaan en op het ogenblik dat de Ministerraad van 26-27 januari 1970 zich aankondigde, waren die meningsverschillen nog niet bijgelegd.

Het is toen dat het Belgisch voorzitterschap een globaal compromisvoorstel heeft uitgewerkt dat de instemming van de andere Lid-Staten heeft kunnen bekomen.

Dit compromis stelt de artikels 92 tot 94 van het Verdrag van toepassing op de vervoersector en geeft de lijst van de steunmaatregelen die, buiten de compensaties voorzien in de verordeningen over de openbare dienstverplichtingen en de normalisatie der spoorwegrekeningen, nog mogen worden toegekend op grond van het artikel 77.

De Raad heeft bovendien aanvaard dat de verordening niet van toepassing is :

- op de Rijnvaartpremies toegekend door België;
- op de steunmaatregelen van de Lid-Staten waarvan de Commissie vóór 1 januari 1970 in kennis was gesteld.

Bij de aanneming van deze verordening deed er zich evenwel nog een laatste moeilijkheid voor.

De tarieven toegepast door de Deutsche Bundesbahn voor het vervoer van containers per spoor in de relaties met de havens van Hamburg en Bremen, hebben een marktverstoring karakter dat in het nadeel uitvalt van de Belgische en Nederlandse spoorwegen in de relaties met de havens van Antwerpen en Rotterdam.

Daartegen is, tijdens de discussie in de Raad over de verordening betreffende de steunmaatregelen, heftig gereageerd geworden van Nederlandse en Belgische zijde.

## XII. Aides aux entreprises de transport par chemin de fer, par route et par voie navigable.

Le problème des aides a été, pendant plusieurs années, l'objet de longues discussions préalables.

Il peut être défini comme suit :

Dans son article 77, le Traité instituant la C.E.E. dit que l'octroi d'aides est autorisé dans le secteur des transports lorsqu'il s'agit de mesures de coordination ou de compensation d'obligations de service public.

Par contre, les articles 92 à 94 du Traité, qui ne visent pas spécifiquement le secteur des transports, mais qui ont un caractère général, prévoient que toute aide aux entreprises est défendue, sauf dans des cas bien déterminés.

Il importait donc de définir clairement les aides que les Etats membres étaient autorisés à octroyer aux entreprises de transport et celles qui devaient être défendues.

Sur base d'un projet de la Commission, cette question a été discutée une première fois en session du Conseil de Ministres de juillet 1968. A cette occasion, il n'a pas été possible de réaliser un accord et la Commission fut chargée de réexaminer la question.

Au cours des discussions préalables au nouveau projet, un accord partiel a pu être réalisé. Toutefois, quelques divergences de vues subsistaient et au moment où le Conseil de Ministres des 26 et 27 janvier 1970 était annoncé, ces divergences de vues n'avaient pas encore été aplanies.

C'est dans ces conditions que la présidence belge a été amenée à élaborer un projet de compromis global qui a pu obtenir l'accord des autres Etats membres.

Ce compromis fait application au secteur des transports des articles 92 à 94 du Traité et arrête la liste des aides qui, en vertu de l'article 77, peuvent être octroyées, sans préjudice des compensations prévues au règlement sur les obligations de service public et à la normalisation des comptes ferroviaires.

Au surplus, le Conseil a admis que le règlement ne soit pas applicable :

- aux primes rhénanes accordées par la Belgique;
- aux aides des Etats membres, dont la Commission avait été informée avant le 1<sup>er</sup> janvier 1970.

Mais lors de l'adoption de ce règlement, une dernière difficulté s'est présentée.

Les tarifs de la Deutsche Bundesbahn pour le transport par chemin de fer des conteneurs dans les relations avec les ports de Hambourg et de Brême sont de nature à provoquer des perturbations sur le marché au préjudice des chemins de fer belges et néerlandais dans leurs relations avec les ports d'Anvers et de Rotterdam.

Au cours de la discussion, en Conseil, du règlement sur les aides, cet état de choses a été sévèrement jugé par les délégations des Pays-Bas et de la Belgique.

Het is uiteindelijk zo gelopen dat de verordening maar formeel zal worden goedgekeurd binnen de zes maand en op voorwaarde dat tijdens die periode een oplossing wordt gevonden voor het betwiste spoorwegtarief inzake containervervoer.

*XIII. Kosten van de infrastructuur voor het vervoer per spoorweg, over de weg en over de binnenvaart.*

Het is bekend dat de ongelijke toerekening van de infrastructuurkosten inherent aan de drie klassieke vervoertakken, in sterke mate marktverstoring kan optreden.

Om tot een gezonde vervoermarkt te komen waar, voor alle vervoerondernemingen, analoge concurrentievoorwaarden gelden, is het dus nodig onrechtstreekse subsidiëringen via de infrastructuur ten bate van een of andere vervoertak, te vermijden.

Met het oog daarop had de Ministerraad van de Europese gemeenschappen reeds beslist dat eerst een duidelijk beeld moest verkregen worden van de infrastructuurkosten van iedere vervoertak.

Met de beschikking van 13 mei 1965 van de Raad, werden de Lid-Staten dan ook verplicht een enquête te organiseren naar de infrastructuurkosten op gebied van spoorweg, wegverkeer en waterweg.

Ter voorbereiding van deze enquêtes, diende de Commissie een teststudie ter verrichten.

Voortgaande op de resultaten van deze enquêtes, zou de Commissie dan voorstellen indienen met het oog op de bepaling van het financieel regime voor het gebruik van de infrastructuur en voor de toerekening van de infrastructuurkosten.

De resultaten van de teststudie, uitgevoerd door de Commissie, wijzen evenwel uit dat het mogelijk is te verzaken aan de enquêtes die door de Lid-Staten zouden moeten worden uitgevoerd, behalve voor het wegverkeer in een stedelijke agglomeratie.

Daarom heeft de Raad in zitting van januari 1970 beslist enkel deze laatste enquête te houden in een stedelijke agglomeratie van vijf Lid-Staten.

In relatie met dit probleem over de infrastructuurkosten, kan ten slotte nog vermeld worden dat een Commissievoorstel over de invoering van een permanente, eenvormige boekhouding van de infrastructuuruitgaven thans het voorwerp is van voorbereidende besprekingen tussen de zes delegaties.

*XIV. Opheffing van discriminaties inzake vervoerprijzen en -voorwaarden voor het vervoer per spoor, over de weg en de binnenvaart.*

De E.E.G.-verordening van 27 juni 1960 verbiedt de toepassing door een vervoerder van verschillende prijzen, voor

Finalment, il a été convenu que l'approbation formelle du règlement sur les aides n'aura lieu que dans les six mois et à la condition que, pendant cette période, une solution soit trouvée pour le tarif ferroviaire applicable au transport des conteneurs.

*XIII. Coûts des infrastructures servant au transport par chemin de fer, par route et par voie navigable.*

On sait que l'imputation inégale des coûts d'infrastructure servant à chacun des trois modes de transport, peut être la cause d'importantes perturbations du marché.

Afin d'en arriver à un marché des transports sain où toutes les entreprises de transport bénéficient de conditions de concurrence analogues, il est nécessaire d'éviter l'octroi d'aides indirectes, par la voie des infrastructures, à l'un ou l'autre mode de transport.

Compte tenu de ce qui précède, le Conseil de Ministres des Communautés Européennes était déjà convenu qu'il fallait disposer, en tout premier lieu, d'une image claire et précise des coûts d'infrastructure de chaque mode de transport.

Par décision du Conseil du 13 mai 1965, les Etats membres se sont ainsi vus dans l'obligation d'organiser une enquête sur les coûts d'infrastructure dans le domaine des chemins de fer, du transport par route et de celui par voie navigable.

En vue de préparer ces enquêtes, la Commission devait, au préalable, procéder à une étude pilote.

Une fois en possession des résultats de ces enquêtes, la Commission devait, enfin, introduire des propositions quant à la fixation du régime financier pour l'usage de l'infrastructure et pour l'imputation des coûts.

Les résultats de l'étude pilote faite par la Commission prouvent cependant qu'il est possible de renoncer aux enquêtes à faire par les Etats membres, sauf en ce qui concerne le transport par route dans une agglomération urbaine.

C'est pourquoi, le Conseil a décidé en sa session de janvier 1970 de ne faire procéder qu'à cette dernière enquête dans une agglomération rurale de cinq Etats membres.

En relation avec ce problème sur les coûts d'infrastructure, il importe finalement de signaler qu'une proposition de la Commission visant l'instauration d'une comptabilité uniforme et permanente des dépenses d'infrastructure fait actuellement l'objet de pourparlers préparatoires entre les six délégations.

*XIV. Elimination de discriminations en fait de prix et conditions de transport pour le transport par chemin de fer, par route et par voie navigable.*

Le règlement de la C.E.E. du 27 juin 1960 défend l'application par un transporteur de prix différents pour une

dezelfde goederen en op dezelfde verkeersrelaties, naar gelang het land van oorsprong of van bestemming van de vervoerde goederen.

Thans heeft de Commissie een voorstel ingediend om deze regeling uit te breiden tot de tussenpersonen en bovendien nog volgende verbodsbepalingen te voorzien :

- differentiaties tussen het binnenlands vervoer en het vervoer tussen Lid-Statens;
- differentiaties op het gebied van havengelden en diensten verstrekt in de havens;
- differentiaties door het opleggen van bepaalde reiseroutes.

Dit voorstel is in het stadium van de voorbereidende bespreking tussen de delegaties van de zes Lid-Statens.

In verband met de verordening van 27 juni 1960, wenst de Minister de aandacht te vestigen op een bijzonderheid wat betreft de binnenvaart.

Deze verordening legt aan de Lid-Statens de controle op van de nakoming van de aan de vervoerondernemers opgelegde verplichtingen.

Voor het vervoer per spoor en over de weg leverde de organisatie van deze controle in ons land geen moeilijkheden op.

Dat was echter niet het geval voor de binnenvaart, bij gebrek aan enige wettelijke basis.

Maar met de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg, is ook daaraan verholpen.

In uitvoering van deze wet is, na voorlegging aan de Belgische Ministerraad en aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen, een koninklijk besluit dd. 26 november 1969 genomen dat de volgende bepalingen bevat :

- de verplichting voor de vervoerders in de binnenvaart aan de overheid alle elementen mede te delen die noodzakelijk zijn om te kunnen nagaan of er discriminaties bestaan in de zin van artikel 79 van het Verdrag van Rome;
- bepalingen betreffende het eigen vervoer dat niet volledig beantwoordt aan de criteria die gesteld zijn in artikel 9 van de verordening;
- de personen die bevoegd zijn voor het opzoeken en vaststellen van de overtredingen;
- strafbepalingen.

#### XV. Statistiek betreffende het internationaal goederenvervoer over de weg.

De kennis van de verkeersstromen in het wegvervoer van goederen is thans volstrekt onvoldoende om de ontwikkeling van de gemeenschappelijke markt beter te kunnen volgen.

même marchandise et dans une même relation du trafic, d'après le pays d'origine ou de destination de la marchandise.

Actuellement, la Commission a déposé une proposition étendant cette mesure aux intermédiaires et prévoyant encore les clauses prohibitives suivantes :

- différenciations entre les transports intérieurs et ceux entre Etats membres;
- différenciations dans le domaine des droits de port et des services fournis dans les ports;
- différenciations par l'imposition de certains itinéraires.

Ce projet se trouve au stade des discussions préalables entre les délégations des six Etats membres.

En rapport avec le règlement du 27 juin 1960, le Ministre désire attirer l'attention sur une particularité concernant la batellerie.

Ce règlement impose aux Etats membres le contrôle de l'observation des obligations imposées aux entreprises de transport.

En ce qui concerne le transport par chemin de fer et par route, l'organisation de ce contrôle n'a pas posé de difficultés dans notre pays.

Faute de base légale, il en était toutefois autrement en ce qui concerne la voie navigable.

Cependant, la loi du 18 février 1969, relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par chemin de fer, par route ou par voie navigable, remédie à cette situation.

En exécution de cette loi, un arrêté royal du 26 novembre 1969, soumis au préalable au Conseil des Ministres belges et à la Commission des Communautés Européennes, a été pris. Il prévoit les dispositions suivantes :

- l'obligation pour les transporteurs par voie navigable de communiquer à l'autorité tous les éléments nécessaires pour permettre à ces derniers de constater s'il existe des discriminations dans le sens de l'article 79 du Traité de Rome;
- des dispositions concernant le transport pour compte propre qui ne répond pas entièrement aux critères prévus à l'article 9 du règlement;
- les personnes qualifiées pour la recherche et la constatation des infractions;
- les sanctions.

#### XV. Statistiques concernant le transport international de marchandises par route.

La connaissance des courants de trafic en transports de marchandises par route est, à l'heure actuelle, manifestement insuffisante pour pouvoir suivre d'une manière satisfaisante le développement du Marché commun.

Vandaar de noodzakelijkheid statistieken betreffende het internationale goederenvervoer over de weg in de Europese Gemeenschappen in te voeren.

Nadat een voorstel van « Beschikking van de Raad » ingediend door de Commissie, eenparig was aanvaard geworden tijdens de voorbereidende besprekingen in het Comité van Permanente Vertegenwoordigers, werd het in de vergadering van de Ministerraad op 9 december 1969 aangenomen.

De beschikking voorziet de indeling van de Gemeenschap in 57 gebieden, nl. 2 voor België, 22 voor Duitsland, 1 voor Luxemburg, 4 voor Nederland, 14 voor Frankrijk en 14 voor Italië. Voor België zijn deze gebieden Antwerpen en de rest van het land. De nodige statistische gegevens dienen, van 1970 af, te worden verzameld voor alle internationaal goederenvervoer over de weg tussen de 57 gebieden, enerzijds, tussen deze gebieden en derde landen, anderzijds, en zulks voor 21 grote goederenklassen.

#### *XVI. Harmonisatie van de technische voorschriften inzake wegvoertuigen.*

##### *A. Europese Gemeenschappen.*

De Commissie heeft verschillende voorstellen voor richtlijnen te nemen door de Ministerraad, ingediend die er toe strekken de wetgevingen van de Lid-Staten onderling aan te passen op gebied van goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens, de verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen van deze voertuigen, het toegestaan geluidsniveau, de uitlaatinrichting, bepaalde voertuigonderdelen, enz.

De voorbereidende besprekingen zijn daaromtrent ingezet. Omdat het over constructie-problemen gaat, worden deze besprekingen, wat ons land betreft, gevolgd door het departement van Economische Zaken, met bijstand van het Departement van Verkeerswezen.

Een ander voorstel ingediend door de Commissie betreft de maten en gewichten van de bedrijfsvoertuigen, maar is nog niet in bespreking gekomen.

##### *B. Benelux.*

In Benelux-verband zijn op gebied van de technische harmonisatie inzake de type-bedrijfsvoertuigen reeds eerder vorderingen gemaakt en met name op gebied van de registratie van die voertuigen.

Daar waar vroeger, om in een land te kunnen worden geregistreerd, elk type-voertuig de goedkeuring moest ontvangen van de verschillende landen, is sedert 1 januari 1969, een procedure van wederzijdse erkenning van type-goedkeuring in werking gesteld.

De keuringsdiensten der drie landen onderhouden daarbij geregeld contact ten einde de goede werking van het systeem te verzekeren.

D'où la nécessité d'introduire la tenue à jour de statistiques concernant le transport international de marchandises par route dans les Communautés européennes.

Après qu'un projet de « Décision du Conseil » déposé par la Commission eut été accepté à l'unanimité lors des pourparlers préalables au Comité des Représentants permanents, il a été approuvé par le Conseil des Ministres le 9 décembre 1969.

La décision prévoit la subdivision de la Communauté en 57 régions, notamment 2 pour la Belgique, 22 pour l'Allemagne, 1 pour le Luxembourg, 4 pour les Pays-Bas, 14 pour la France et 14 pour l'Italie. Pour la Belgique, ces régions sont : Anvers et le reste du pays. Les éléments statistiques doivent être rassemblés à partir de 1970, pour tout transport international de marchandises par route entre les 57 régions d'une part, entre ces régions et les pays tiers d'autre part, et ce pour 21 grandes classes de marchandises.

#### *XVI. Harmonisation des prescriptions techniques en matière des véhicules routiers.*

##### *A. Communautés Européennes.*

La Commission a déposé plusieurs projets de directives au Conseil, tendant à adapter les législations respectives des Etats membres au sujet de l'acceptation des véhicules à moteur et des remorques, des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse de ces véhicules, le niveau du bruit toléré, le dispositif d'échappement, certains accessoires des véhicules, etc.

A ce sujet, les discussions préalables ont été entamées. Parce qu'il s'agit de problèmes de construction, ces pourparlers sont, en ce qui concerne notre pays, menés par le département des Affaires économiques, avec assistance du Département des Communications.

Un autre projet déposé par la Commission concerne les dimensions et le poids des véhicules utilitaires, mais il n'est pas encore porté à l'ordre du jour.

##### *B. Benelux.*

A l'intérieur du Benelux, des progrès ont déjà été réalisés antérieurement dans le domaine de l'harmonisation technique, notamment concernant l'enregistrement des types de véhicules utilitaires.

Alors qu'auparavant, l'enregistrement d'un type de véhicule utilitaire dans les pays nécessitait l'approbation du type dans chacun des pays, une procédure de reconnaissance réciproque d'approbation type a été instaurée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1969.

Les services réceptionnaires des trois pays entretiennent des contacts réguliers afin d'assurer un bon fonctionnement du système.

XVII. *Technische harmonisatie in het vervoer per spoor.*  
— *Automatische koppeling.*

De invoering van de automatische koppeling voor het rijdend spoorwegmaterieel is een zeer belangrijke kwestie.

De spoorwegnetten zijn er reeds tientallen jaren mede begaan.

De automatische koppeling vertoont verschillende aspecten :

— ze betekent een sociale vooruitgang : het met de hand koppelen van wagens, rijtuigen en locomotieven is een zeer gevaarlijk werk dat niet meer van deze tijd is en het wordt moeilijker er liefhebbers voor te vinden;

— het aantal arbeidsongevallen zal er door verminderd worden;

— ze is onontbeerlijk om de automatisatie bij de spoorwegen door te voeren;

— wat België meer bepaald betreft : indien grote buurlanden ze invoeren, wordt ons land verplicht te volgen, zo niet wordt ons internationaal spoorvervoer in het gedrang gebracht;

— daartegenover staat dat de investeringskosten hoog oplopen, maar dat dan toch de kostprijs van het spoorvervoer er zal kunnen door verminderen.

De kwestie is nu zover geëvolueerd dat, technisch gezien, er geen hinderpalen meer zijn om de automatische koppeling effectief in te voeren.

De spoorwegnetten van de Internationale Spoorwegunie en ook deze die behoren tot de spoorwegorganisatie die de landen van Oost-Europa groepeerde, hebben eenparig goedgekeurd voor de invoering.

Als streefdatum werd weerhouden :

— 1976 in internationaal verkeer;

— 1980 voor het ganse verkeer.

Om reden van de zware investeringsuitgave eraan verbonden, is de kwestie sedert geruime tijd, ook het voorwerp van besprekingen in de C.E.M.T.

In zitting van december 1969, heeft de Ministerraad er nog over beraadslaagd en het besluit genomen definitief standpunt te kiezen op zijn zitting van juni 1970. De kwestie is ook besproken geworden op de Ministerraad van de Europese Gemeenschappen in januari 1970.

Er werd overeengekomen onderling overleg te plegen om te trachten tot een gemeenschappelijk standpunt te komen.

Dit overleg mag echter de werkzaamheden van de C.E.M.T. niet belemmeren, noch vertragen.

XVIII. *Samenwerking inzake zeehavenbeleid.*

Op de Beneluxregeringsconferentie van april 1969, werd bevestigd dat de harmonische ontwikkeling van en een actieve samenwerking tussen de zeehavens van de Benelux bevorderd dienen te worden. Om te komen tot een doelma-

XVII. *Harmonisation technique dans le transport par chemin de fer. — Attelage automatique.*

L'introduction de l'attelage automatique pour le matériel roulant ferroviaire est une question très importante.

Les réseaux ferroviaires s'en occupent depuis des dizaines d'années.

L'attelage automatique présente différents aspects :

— il constitue un progrès social : l'attelage manuel des wagons, voitures et locomotives est un travail très dangereux qui appartient au passé et pour lequel il devient de plus en plus difficile de trouver des amateurs;

— le nombre d'accidents du travail diminuera;

— il est indispensable pour continuer la réalisation de l'automatisation aux chemins de fer;

— en ce qui concerne la Belgique plus spécialement : si les grands pays limitrophes l'instaurent, notre pays devra suivre, faute de quoi notre transport international ferroviaire sera menacé;

— les frais d'investissement, par contre, sont importants, mais le prix de revient du transport ferroviaire en sera favorablement influencé.

La question a évolué en ce sens que du point de vue technique, il n'y a plus d'obstacles à l'introduction effective de l'attelage automatique.

Les réseaux ferroviaires de l'Union Internationale des Chemins de fer ainsi que ceux appartenant à l'organisation groupant les pays de l'Europe de l'Est, ont unanimement opté pour l'introduction de l'attelage automatique en :

— 1976 pour le trafic international;

— 1980 pour tout le trafic.

En raison de la dépense d'investissement importante, la question fait, depuis un certain temps, également l'objet de pourparlers au sein de la C.E.M.T.;

En sa session de décembre 1969, le Conseil de Ministres en a encore délibéré et décidé de se prononcer définitivement lors de sa session du mois de juin 1970. La question a également été évoquée au Conseil de Ministres des Communautés Européennes au mois de janvier 1970.

Il a été convenu de se concerter mutuellement pour tenter d'arriver à une position commune.

Cette concertation ne peut cependant ni entraver, ni ralentir les activités de la C.E.M.T.

XVIII. *Coopération en matière de politique portuaire.*

Lors de la Conférence gouvernementale Benelux d'avril 1969, il s'est confirmé que le développement harmonieux d'une coopération entre les ports maritimes du Benelux devait être préconisé.

tige uitwerking van deze algemene strekking is het echter een hoofdvereiste dat een objectief voorafgaandelijk grondig onderzoek wordt ingesteld naar de verschilpunten en naar de gemeenschappelijke elementen in het beleid van de betrokken landen en havenbeheerders.

In dit verband werd onlangs een studie voltooid welke een overzicht geeft van de verhoudingen tussen Rijk, provincies en gemeenten, enerzijds, en de havenbesturen, anderzijds. In deze studie, welke voor België betrekking heeft op de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende, en voor Nederland op de havens van Rotterdam, Amsterdam, Vlissingen, Sloe, Terneuzen en Delfzijl, worden achtereenvolgens beschouwingen gewijd aan de verschillende vormen van overleg, de voornaamste kenmerken van de havens, het bestuurlijke en financiële klimaat, de taak en de organisatie van de havenbesturen, en ten slotte aan het beheer, de exploitatie en de financiering van de verbindingen der havens met de zee en met het achterland, van terreinen, zeesluizen, havenbassins en kaden, van haveninstallaties en van de beloodsing, het slepen en de energievoorziening.

Andere studies vinden momenteel plaats betreffende de financiële situatie van de voornaamste Benelux-havens en de specifieke maatregelen tot stimulering van de industriële ontwikkeling in de zeehavengebieden.

Tegen einde 1970 zouden aldus alle elementen bijeengebracht zijn om de samenwerking in het beleid van de Benelux-zeehavens te versterken.

Anderzijds werd op de Benelux-regeringsconferentie overeengekomen dat de betrokken regeringen hun regelmatig overleg over de gemeenschappelijke problemen op het gebied van de infrastructuur der havens en hun aan- of afvoerwegen, onverminderd zullen voortzetten.

#### *XIX. Samenwerking op gebied van luchtvaart.*

Inzake luchtvaart is op de Benelux-regeringsconferentie van april 1969 overeengekomen dat de totstandkoming van een nauwe samenwerking tussen de nationale luchtvaartmaatschappijen zou worden bevorderd.

Een dergelijke samenwerking heeft zowel een technisch als een commercieel aspect.

Technisch is het een vereiste dat de diverse Europese luchtvaartmaatschappijen hun krachten samenbundelen om het hoofd te kunnen bieden aan de steeds toenemende kosten van onderhoud van moderne vliegtuigen. Voorwaarde hiervoor is echter dat van dezelfde vliegtuigtypes gebruik zou worden gemaakt. Dit is niet steeds het geval. Zo is men dan ook gekomen tot het instellen van technische samenwerkingsakkoorden, enerzijds, tussen de K.L.M. en de Scandinavische en Zwitserse luchtvaartmaatschappijen, en anderzijds, in de schoot van de zogenaamde « Atlas-groep » die de Sabena, Air-France, Deutsche Lufthansa en Alitalia groepeer

Pour répondre efficacement à cette tendance générale, il est toutefois d'une importance primordiale qu'il soit procédé à un examen objectif préalable et approfondi des divergences et des éléments communs dans la politique des pays intéressés et des autorités portuaires.

C'est dans le même ordre d'idées que fut achevée récemment une étude donnant un aperçu des rapports entre l'Etat, les provinces et les communes d'une part, ainsi que les autorités portuaires d'autre part. Dans cette étude, qui pour la Belgique a trait aux ports d'Anvers, de Gand, de Zeebrugge et d'Oostende et pour la Hollande aux ports de Rotterdam, d'Amsterdam, de Flessingue, de Sloe, de Terneuzen et de Delfzijl, des considérations sont successivement émises à propos des diverses formes de concertation, des principales caractéristiques des ports, du climat administratif et financier, de la tâche et de l'organisation des administrations portuaires et enfin de la gestion, de l'exploitation et du financement des communications des ports avec la mer et l'arrière-terre, des terrains, des écluses maritimes, des bassins et des quais portuaires, des installations portuaires et du pilotage, du remorquage et de l'approvisionnement en énergie.

D'autres études ont lieu actuellement à propos de la situation financière des principaux ports du Benelux ainsi que des mesures spécifiques en vue de stimuler le développement industriel dans les régions portuaires maritimes.

Pour la fin de 1970 tous les éléments seront ainsi réunis pour renforcer la coopération dans la gestion des ports de mer du Benelux.

D'autre part, lors de la Conférence gouvernementale Benelux, il fut convenu que les gouvernements intéressés poursuivront inlassablement leurs échanges de vues réguliers au sujet des problèmes communs en matière d'infrastructure des ports et de leurs voies d'accès.

#### *XIX. Coopération dans le domaine de l'aéronautique.*

En ce qui concerne l'aviation, il a été convenu à la Conférence gouvernementale du Benelux d'avril 1969 que la réalisation d'une coopération étroite entre les sociétés nationales aéronautiques serait favorisée.

Une telle coopération présente aussi bien des aspects techniques que commerciaux.

Au point de vue technique, il est nécessaire que les diverses sociétés aéronautiques européennes se joignent afin de pouvoir affronter les charges toujours croissantes d'entretien des avions. Pour ce faire, il importe cependant qu'il soit fait usage de mêmes types d'avion. Ce n'est pas toujours le cas. C'est ainsi qu'on est arrivé à des accords de coopération technique, entre la K.L.M., les sociétés scandinaves et suisses d'une part, et d'autre part, le « groupe Atlas », qui comprend la Sabena, Air France, Deutsche Lufthansa et Alitalia.

Dat Sabena tot de Atlas-groep is toegetreden is in hoofdzaak een technisch-financiële aangelegenheid, omdat deze groep vliegtuigen gebruikt van nagenoeg hetzelfde type.

Op het vlak van exploitatie is het zo dat zowel de Belgische als de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen slechts over een beperkte binnenlandse markt beschikken, zodat zij hoofdzakelijk op het grotere buitenlandse marktpotentieel zijn aangewezen, waardoor een commercieel samengaan in de Benelux niet op zichzelf een verruiming van het globaal aandeel van de Benelux-luchtvaartmaatschappijen in de wereldmarkt zou betekenen.

Het gezamenlijk optreden van de Benelux-luchtvaartmaatschappijen op commercieel vlak, vertoont dus talrijke aspecten. Op zichzelf lijkt bv. het probleem van de coördinatie van de representatie in het buitenland wel vatbaar voor een nader onderzoek. Ook zouden pogingen kunnen aangewend worden om vooreerst over korte trajecten tot een commerciële Benelux-samenwerking te komen. Aan de hand van de opgedane ervaring zou dan kunnen worden overwogen deze samenwerking op grotere schaal uit te breiden.

#### XX. Harmonisatie op gebied van verkeersveiligheid.

In de C.E.M.T. is een ministeriële werkgroep (genoemd Groep B) bedrijvig die de opdracht heeft de regels voor het wegverkeer zoveel mogelijk te uniformiseren om aldus te komen tot wat men zou kunnen noemen, een Europese wegcode.

In dat verband moet er opgemerkt worden dat op 8 november 1968, in Wenen, tot de ondertekening is overgegaan van een Wereldconventie op het wegverkeer.

In overleg met de C.E.E.-Genève, heeft de bedoelde werkgroep van de C.E.M.T. het initiatief genomen voor het opstellen van een Europees Akkoord voor de verkeersregels en de wegsignalisatie dat de vorm moest aannemen van een document dat de Conventie van Wenen aanvulde.

De teksten voorbereid op het vlak van de C.E.M.T., werden in de C.E.E.-Genève reeds in eerste lezing aangenomen.

Een tweede zitting zal plaats hebben in mei 1970.

Op gebied van verkeersveiligheid mag er ten slotte nog op gewezen worden dat het « Europees Verdrag betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg » afgesloten in het kader van de C.E.E.-Genève, wat België betreft, het voorwerp is geweest van een koninklijk besluit van 14 januari 1969, waarbij de respectievelijke bevoegdheden voor de uitvoering van dat verdrag werden vastgelegd.

#### XXI. Slotbeschouwingen.

Bij de behandeling in het Parlement van de Belgische wet van 18 februari 1969 (aangenomen door de Kamer op 19 december 1968 en door de Senaat op 5 februari 1969) waarbij de wetgever aan de Koning de macht overdraagt, bij in Ministerraad overlegd besluit, alle vereiste maatregelen te treffen ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien

Que la Sabena ait adhéré au groupe Atlas est donc avant tout une question technico-financière, parce que ce groupe utilise des avions appartenant sensiblement au même type.

Quant à l'exploitation, il se fait que les sociétés aéronautiques belge et néerlandaise disposent d'un marché intérieur restreint, et qu'elles sont dès lors astreintes à s'adresser davantage au potentiel étranger. De ce fait une collaboration commerciale au sein du Benelux ne signifierait pas une extension en soi de la part globale des sociétés aéronautiques du Benelux dans le marché mondial.

L'action commune des sociétés aéronautiques-Benelux présente donc plusieurs aspects sur le plan commercial. Le problème de la coordination de la représentation à l'étranger semble en lui-même susceptible d'être examiné de plus près. De même, on pourrait essayer d'en arriver en premier lieu à une collaboration commerciale dans le cadre du Benelux pour des trajets de faible distance. Sur la base de l'expérience acquise, on pourrait envisager d'étendre cette collaboration à une plus vaste échelle.

#### XX. Harmonisation dans le domaine de la sécurité routière.

Dans la C.E.M.T., un groupe de travail ministériel (nommé Groupe B) est chargé d'uniformiser autant que possible les règles de la circulation routière, afin d'en arriver à ce qu'on pourrait appeler le code européen de la route.

Sous ce rapport, il y a lieu de faire remarquer que le 8 novembre 1968 a été signée à Vienne une Convention mondiale de la circulation routière.

De concert avec la C.E.E.-Genève, ledit groupe de travail de la C.E.M.T. a pris l'initiative d'élaborer un Accord Européen concernant les règles de circulation et la signalisation routière, devant prendre la forme d'un document complétant la Convention de Vienne.

Les textes préparés au niveau de la C.E.M.T. ont déjà été adoptés en première lecture à la C.E.E.-Genève.

Une deuxième lecture aura lieu en mai 1970.

Dans le domaine de la sécurité routière il faut enfin signaler encore que l'« Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route » conclu dans le cadre de la C.E.E.-Genève, a fait l'objet, en ce qui concerne la Belgique, d'un arrêté royal du 14 janvier 1969 fixant les compétences respectives pour l'exécution de cet accord.

#### XXI. Considérations finales.

Lors des discussions au Parlement de la loi du 18 février 1969 (adoptée par la Chambre le 19 décembre 1968 et par le Sénat le 5 février 1969) par laquelle le législateur accorde au Roi le pouvoir de prendre, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, toutes les mesures utiles en vue de l'accomplissement des obligations qui découlent des traités et actes

uit de internationale verdragen en akten, heeft de Minister beloofd, bij de bespreking van de begroting, de gevallen te vermelden waarin van deze macht werd gebruik gemaakt.

Zoals uit de voorgaande uiteenzetting blijkt, is dit vooralsnog tweemaal gebeurd :

— de sociale harmonisatie in het E.E.G.-wegvervoer (het koninklijk besluit is klaar gekomen);

— de controle op de nakoming van de aan de vervoerondernemers in de binnenvaart opgelegde verplichtingen wat betreft de opheffing van discriminaties in vervoerprijzen en -voorwaarden (koninklijk besluit dd. 26 november 1969).

Het is klaar dat de internationale vervoerpolitiek echter veel ruimer en diepgaander ingrijpt op het nationaal vervoer dan uit die twee gevallen mag blijken.

Meerdere beslissingen en reglementen, vooral van de Europese Gemeenschappen, beïnvloeden rechtstreeks onze vervoersector, hetzij in functie van één tak ervan, hetzij voor verschillende takken tegelijk.

Deze uiteenzetting geeft een globaal overzicht van datgene wat reeds werd verwezenlijkt.

Zij is echter niet volledig. Alleen het voornaamste werd vermeld. Sommige maatregelen van ondergeschikt belang komen er niet in voor. En ze maakt ook geen gewag van het omvangrijk studiewerk dat in de C.E.M.T. wordt geleverd op gebied bv. van de financiële toestand van de spoorwegen (studiewerk dat, in eerste instantie, geleid heeft tot het begrip « normalisatie van de spoorwegrekeningen »), het stedelijk vervoer en het verkeer in de grote agglomeraties, het containervervoer, de vervoerevolutie in de komende jaren, de hovercraft of de aerotrein en waardoor geleidelijk tot een eenheid van opvatting wordt gekomen over de fundamentele problemen van het internationaal vervoerbeleid.

De Minister is van oordeel dat deze uiteenzetting alleszins heeft aangetoond hoe, na vele jaren van aarzeling, een internationale vervoerpolitiek daadwerkelijk tot stand komt en dat, zelfs al kunnen sommige overgangstermijnen nog wat te lang uitvallen, er geen weg terug meer is.

Op het vlak van de Europese Gemeenschappen is trouwens de afwerking van een omvangrijk, prioritair werkprogramma door de Ministerraad in januari 1970 aangenomen. Het betreft de volgende kwesties :

- A.E.T.R.;
- Controletoeestel voor bedrijfsvoertuigen;
- Probleem van de Duitse spoorwegtarieven voor containers;
- Uitwerking van een oplegging in de binnenvaart;
- Verkeersbelastingen op bedrijfsvoertuigen;
- Automatische koppeling bij de spoorwegen;

internationaux, le Ministre avait promis de relever, à l'occasion du débat relatif au budget, les cas pour lesquels il a été fait usage de ce pouvoir.

Ainsi qu'il ressort de l'exposé ci-avant, ce fait s'est produit deux fois jusqu'à présent :

— l'harmonisation sociale du transport routier dans la C.E.E. (l'arrêté royal est élaboré);

— le contrôle portant sur l'observation des obligations imposées aux transporteurs par voie navigable en ce qui concerne la suppression des discriminations de prix et de conditions de transport (arrêté royal du 26 novembre 1969).

Il est évident que la politique internationale des transports influe beaucoup plus largement et plus profondément sur les transports nationaux qu'il ne pourrait paraître à la lumière de ces deux cas.

Plusieurs décisions et règlements, surtout des Communautés Européennes, influencent directement notre secteur des transports, soit en fonction d'un de ces modes de transport, soit pour les différents modes simultanément.

Cet exposé permet de donner un aperçu global de ce qui a déjà été réalisé.

Il n'est cependant pas complet. Seul l'essentiel a été dit. Certaines mesures d'intérêt mineur n'y figurent pas. Et je n'ai pas repris non plus les études importantes qui ont été accomplies à la C.E.M.T., p. ex. sur la situation financière des chemins de fer (travaux qui, en premier lieu, ont conduit à la notion : « normalisation des comptes ferroviaires »), le transport urbain et la circulation dans les grandes agglomérations le transport par conteneurs, l'évolution des transports dans les années à venir, l'hovercraft ou l'aérotrain et qui permettent d'arriver progressivement à une uniformité de conception sur les problèmes fondamentaux de la politique internationale des transports.

Le Ministre est également d'avis que cet exposé a, de toute façon, démontré comment, après de nombreuses années d'hésitation, une politique internationale des transports se réalise effectivement et qu'il n'y a plus de chemin de retour, même si certains délais de transition peuvent paraître quelque peu exagérés.

Sur le plan des Communautés Européennes, l'achèvement d'un important programme de travail prioritaire a d'ailleurs été adopté par le Conseil de Ministres en janvier 1970. Il concerne les questions suivantes :

- A.E.T.R.;
- Appareil de contrôle pour véhicules utilitaires;
- Problème des tarifs ferroviaires allemands pour les conteneurs;
- Elaboration d'un règlement d'immobilisation pour la navigation fluviale;
- Taxes de circulation pour les véhicules utilitaires;
- Attelage automatique des chemins de fer;

— Invoering van een uniforme en permanente boekhouding van de uitgaven voor de verkeersinfrastructuur;

— Afschaffing van discriminaties op het gebied van de vrachtprijzen en vervoervoorwaarden;

— Voortzetting van de besprekingen met de derde landen die de Akte van Mannheim hebben ondertekend met het oog op de toepassing van de concurrentievoorschriften op de Rijn.

#### B. De acht hoofdbeginselen van het algemeen vervoerbeleid.

*I. Het vervoer is een zelfstandige, volwaardige sector van de industriële activiteit.*

Om de verdere ontwikkeling van het algemeen sociaal-economisch welvaartspeil te ondersteunen, om orde te kunnen brengen op de vervoermarkt, om de meest uiteenlopende structuren en concepties harmonisch met elkaar te verzoenen en een gezonde concurrentie tussen de verschillende vervoertakken te verwezenlijken, is het, in de eerste plaats, vereist zich te beraden over de juiste plaats welke het transportwezen in het geheel van de economische activiteiten moet innemen.

De toestand tot de jaren 1930 met het feitelijk monopolie van de spoorweg, bracht mede dat het vervoer beschouwd werd als een aan de economie ondergeschikte dienst.

Anders gezegd : van het spoorwegmonopolie werd gretig gebruik gemaakt om doelstellingen te verwezenlijken van louter staatspolitieke, economische, industriële, sociale en vaderlandslievende aard.

Denken wij maar aan :

— de invoering, in februari 1870, van het goedkoop weekabonnement;

— de prijsverminderingen toegekend aan de vele categorieën burgers als erkentelijkheid voor de diensten bewezen tijdens de twee wereldoorlogen;

— de prijsvermindering aan de kroostrijke gezinnen;

— de aan de N.M.B.S., in 1926, opgedrongen overname van enkele tienduizenden overtollige personeelsleden.

Dergelijke politiek hield toen geen noemenswaardig bezwaar in. Het was immers mogelijk de verliezen die er uit voortvloeien, te verhalen op de zogenoemde « rijke » trafficen die gemakkelijk een hogere vervoerprijs dan de normale, konden dragen, omdat die prijs t.o.v. de waarde van het vervoerde goed, nog betrekkelijk gering was. Het was dan dat het ad-valorem tarief volle betekenis had.

— Instauration d'une comptabilité uniforme et permanente pour les dépenses relatives à l'infrastructure des transports;

— Suppression des discriminations en matière de prix et de conditions de transport;

— Poursuite des discussions avec les pays tiers ayant signé l'Acte de Mannheim en vue de l'application des prescriptions de concurrence sur le Rhin.

#### B. Les huit principes majeurs de la politique générale des transports.

*I. Le transport constitue un secteur autonome et valable de l'activité industrielle.*

Pour pouvoir soutenir davantage le développement du niveau général socio-économique, mettre de l'ordre sur le marché des transports, harmoniser des structures et conceptions les plus divergentes et réaliser une saine concurrence entre les différents modes de transport, il est indispensable que soit déterminée tout d'abord la place que le transport doit occuper dans l'ensemble des activités économiques.

La situation existant jusqu'aux années 1930, caractérisée par le monopole de fait du chemin de fer, eut pour conséquence que le transport était considéré comme un service subordonné à l'économie.

En d'autres termes : le monopole du chemin de fer a été largement utilisé pour réaliser des buts à caractère purement politique, économique, industriel, social et patriotique.

Qu'il nous suffise de penser :

— à l'instauration, en février 1870, de l'abonnement de semaine à bas prix;

— aux réductions de prix accordées à de nombreuses catégories de citoyens en guise de reconnaissance pour les services rendus pendant les deux guerres mondiales;

— à la réduction de prix octroyée aux familles nombreuses;

— aux quelques dizaines de milliers d'agents en sur-nombre que la S.N.C.B. a dû reprendre en 1926.

A ce moment, une telle politique ne comportait aucun inconvénient. Il était, en effet, possible de compenser les pertes qui en résulteraient par les trafics « riches », lesquels supportaient aisément un prix de transport au-dessus de la normale, ce prix étant encore relativement bas par rapport à la valeur de la marchandise transportée. C'était l'époque où le tarif « ad-valorem » avait sa pleine signification.

In de huidige toestand is die politiek echter niet meer houdbaar. Het is immers evident dat wanneer men voortgaat de vervoersector te gebruiken om doelstellingen te verwezenlijken en moeilijkheden op te lossen waarmee hijzelf geen uitstaans heeft, men alleen maar bereikt dat de ordeloze toestand verder in stand wordt gehouden — om niet te zeggen verergert — en er van een progressieve harmonische ordening geen sprake kan zijn.

Daarom werd als eerste fundamenteel beginsel van het algemeen vervoerbeleid bepaald dat het vervoer — zoals dat reeds in Nederland het geval is — een zelfstandige, volwaardige sector van de industriële activiteit is en dat men hem derhalve niet meer kan gebruiken voor de verwezenlijking van doelstellingen die er niets mede te maken hebben.

## II. De verschillende vervoertakken maken één geheel uit.

De volgende vraag die zich stelt, is hoe dan de onderscheidene vervoertakken onderling tegenover elkaar staan.

Desbetreffend moet in de eerste plaats worden beschouwd dat alle, welke ook hun vorm weze, dezelfde economische finaliteit beogen: het overbruggen van afstanden.

Wel zijn hun specifieke karakteristieken verschillend:

— het transport per vrachtwagen en per autobus is uiteraard beperkt inzake volume, maar heeft het grote voordeel van de huis-aan-huis bedeling waardoor overladingen, aansluitingen en terminale bewerkingen of transporten worden uitgeschakeld;

— het spoorwegverkeer heeft het voordeel van grote massa's te kunnen verplaatsen op korte en gemiddelde afstanden tegen hoge snelheid;

— de binnenscheepvaart is eveneens een vervoermiddel voor massaal transport van goederen, tegen weliswaar lagere snelheid, maar die het voordeel heeft de bedrijven die aan een waterweg zijn gelegen, om zo te zeggen rechtstreeks te bedienen met eenvoudige hulpmiddelen;

— de luchtvaart is ongetwijfeld de vervoervorm bij uitstek voor zeer snelle verplaatsingen over grote, transcontinentale afstanden.

Men kan dus niet zeggen dat één vervoerwijze, op zichzelf gezien, al de mogelijkheden heeft en biedt om in alle omstandigheden en in gelijk welke voorwaarden, aan de vervoerbehoefte te voldoen. De verschillende vervoertakken vullen elkaar aan; zij zijn complementair.

Met de concentratietendens ontstaan uit het economische feit te komen tot een doorgaand verkeer, dienen trouwens de grenzen tussen de verschillende vervoermiddelen te vervagen. Dit veronderstelt op zijn minst meer samenwerking tussen ondernemingen van een zelfde vervoertak en tussen de vervoertakken onderling. Met andere woorden, de uniciteit, de eenheid van functie moet daardoor sterker naar voren

Dans la situation actuelle, cette politique n'est plus de mise. Il est, en effet, évident qu'en continuant à utiliser le secteur des transports pour réaliser des buts et résoudre des difficultés avec lesquels il n'a rien à voir, on n'arrive qu'à maintenir — pour ne pas dire aggraver — une situation désordonnée et qu'il ne peut être question de la réalisation progressive d'un ordre harmonieux.

C'est pour cette raison que le premier principe fondamental de la politique générale des transports décrète que les transports — comme c'est déjà le cas aux Pays-Bas — constituent un secteur autonome et valable de l'activité industrielle et qu'ainsi il ne peut plus en être fait usage pour réaliser des buts qui lui sont étrangers.

## II. Les différents modes de transport constituent un tout.

La question qui se pose ensuite est de savoir comment se comportent entre eux les différents modes de transport.

A ce sujet, il faut considérer en premier lieu que tous, quelle que soit leur forme, visent la même finalité économique: l'élimination des obstacles dus aux distances.

Il est vrai que leurs caractéristiques spécifiques sont différentes:

— le transport par camion et par autobus est par nature limité en fait de volume, mais il a le grand avantage de la distribution de porte à porte qui élimine les transbordements, les correspondances et les manipulations ou transports terminaux;

— le transport ferroviaire a le grand avantage de pouvoir déplacer, à courte et moyenne distance, des grandes masses à grande vitesse;

— le transport par voie navigable est également un moyen de transport de marchandises de masse, toutefois à une vitesse plus réduite, mais il a l'avantage de desservir, pour ainsi dire directement et à l'aide de moyens simples, les usines situées le long de la voie d'eau;

— l'aviation est indiscutablement la forme de transport par excellence pour des déplacements très rapides sur de grandes distances transcontinentales.

On ne peut dès lors dire qu'un mode de transport possède et offre à lui seul, toutes possibilités pour répondre en toutes circonstances et à quelques conditions que ce soit, aux besoins des transports. Les différents modes de transport se complètent mutuellement; ils sont complémentaires.

Par la tendance à la concentration résultant du fait économique visant à la réalisation de transports directs, les limites entre les différents moyens de transport sont d'ailleurs vouées à s'estomper. Ceci suppose à tout le moins une plus grande collaboration entre des entreprises d'un même mode de transport et entre les modes de transport eux-mêmes. En d'autres termes, l'unification, l'unité de fonction

komen. Dat kan zeker niet bereikt worden wanneer men gaat compartimenteren en elke tak afzonderlijk bekijken.

Daarom werd als tweede hoofdbeginsel van het algemeen vervoerbeleid weerhouden dat de onderscheidene vervoertakken niet elk afzonderlijk als een specifieke sector mogen worden beschouwd, maar dat zij deel uitmaken van één geheel.

Als eerste stap naar één geleidelijke verwezenlijking van dat objectief, mag worden geciteerd de oprichting van het Instituut voor Baantransport en van het Instituut voor het Transport over de Binnenwateren.

### III. Gelijke concurrentievoorwaarden voor alle vervoertakken.

Uitgaande van de stelling dat de vervoertakken slechts delen zijn van één coherent geheel, dient er over gewaakt te worden dat voor alle dezelfde concurrentievoorwaarden gelden.

Het is op dit gebied dat de uitvoeringstaak van de overheid stuit op bijzonder grote moeilijkheden.

Concurrentie is op zichzelf niet uit den boze. De Minister is dan ook voorstander van een zo vrij mogelijke vervoermarkt waar de natuurlijke krachten van de markt tot een natuurlijke ordening leiden.

Maar, mede door de snelle groei van de vervoersector, is de toestand scheef getrokken — en is hij het nog — door ingrijpen van buitenuit.

Dit ingrijpen is inderdaad niet overal in gelijke mate, noch in gelijke voorwaarden gebeurd.

Welnu, het verwezenlijken van een gezonde, normale vervoermarkt vereist dat alle vervoerders op voet van gelijkheid zouden worden geplaatst, zowel wat betreft de toegang tot de markt als inzake uitoefening van de vervoerfunctie.

Op gebied van spoorwegvervoer stelt de concurrentiële vervoermarkt een principiële kwestie met name te weten of het begrip uit het verleden van « de spoorweg staat ten dienste van de gemeenschap » wel nog kan worden in stand gehouden.

Het staat vast dat de vervoerbehoften overal en op gelijk welk ogenblik kunnen worden voldaan zonder dat daarom noodzakelijkerwijze de spoorweg moet aanwezig zijn.

Bovendien, zoals reeds gezegd : men doet er goed aan niet te vergeten dat de spoorweg geen monopoliepositie meer heeft, maar in harde concurrentie staat met de weg, de binnenvaart en, morgen, met de pijpleidingen. In het goederenvervoer is het zelfs zo dat de concurrentie geval per geval speelt.

doit ressortir davantage. Ce résultat ne peut certainement être atteint en compartimentant, ni en considérant chaque mode séparément.

A cette fin, il a été retenu comme deuxième principe capital de la politique générale des transports que les différents modes de transport ne peuvent être considérés comme formant chacun séparément un secteur spécifique, mais qu'ils font partie d'un tout.

Comme premier pas vers une réalisation progressive de cet objectif, on peut citer la création de l'Institut du Transport Routier et de l'Institut pour le Transport par Batellerie.

### III. Des conditions égales de concurrence pour tous les modes de transport.

Partant du principe que les modes de transport font partie d'un tout cohérent, il faut veiller à ce que les mêmes conditions de concurrence soient créées pour tous.

C'est dans ce domaine que l'autorité rencontre des difficultés particulièrement importantes dans sa tâche d'exécution.

La concurrence n'est pas à rejeter en tant que telle. Le Ministre est dès lors partisan d'un marché des transports aussi libre que possible dans lequel les forces naturelles du marché mènent à un ordre naturel.

Mais, en raison principalement du développement rapide du secteur des transports la situation s'est détériorée — et elle l'est encore — par des interventions extérieures.

Ces interventions ne sont, en effet, pas intervenues partout dans la même mesure, ni dans les mêmes conditions.

Or, la réalisation d'un marché des transports sain et normal exige que tous les transporteurs soient mis sur un pied d'égalité, aussi bien pour ce qui est de l'accès au marché qu'en ce qui concerne l'exercice de la fonction de transport.

Dans le domaine du transport ferroviaire, le marché du transport concurrentiel pose une question de principe notamment celle de savoir si la notion du passé « le chemin de fer est au service de la communauté » peut encore subsister.

Il est un fait qu'il peut être satisfait partout et à n'importe quel moment aux besoins de transport sans que le chemin de fer doive nécessairement être présent pour autant.

Au surplus et comme je l'ai déjà dit : il est bon de ne pas oublier que le chemin de fer ne bénéficie plus d'une position de monopole, mais qu'il se trouve devant une concurrence aiguë de la part de la route, de la voie navigable et, demain, des pipe-lines. Dans le transport de marchandises, la situation se présente de manière telle que la concurrence joue de cas en cas.

Het begrip « het spoor is openbare dienst » kan dan ook niet meer onverminderd worden gehandhaafd.

Voor het goederenvervoer, is dat begrip van geen enkele waarde meer. De spoorweg moet hier beschouwd worden op dezelfde wijze als het wegvervoer en het transport over de binnenwateren.

Voor het reizigersvervoer stelt de kwestie zich enigszins anders.

Indien de algemeen geldende verkeerseconomische motieven waarvan hiervoren sprake, niet kunnen worden weggedacht, dan moet toch anderzijds worden weerhouden dat er gevallen kunnen voorkomen waarin het principe van openbare dienst nog dient te spelen en met name wanneer het onontbeerlijk is om een voldoende vervoerdienst te verzekeren. Maar dat zouden dan, in alle geval, uitzonderingen zijn op de algemene regel, terwijl het openbare dienst-begrip dan niet noodzakelijkerwijze op het spoor moet vallen.

Ten slotte, kan, op gebied van tarieven, van het begrip openbare dienst ook niet volledig worden afgeweken wat betreft het sociaal spoorvervoer (werknemers, scholieren, studenten). Hoe dat moet geregeld worden, volgt hierna onder punt IV betreffende de rentabiliteit van de vervoerondernemingen.

Op te merken valt nog dat deze principes eveneens op E.E.G.-vlak gelden.

In de praktijk vertoont de egalisatie van de concurrentievoorwaarden meerdere aspecten, o.m. :

- de opgelegde lasten die de uitgaven van het spoorvervoer alleen bezwaren;
- de verplichtingen van openbare dienst die alleen op het spoorvervoer drukken;
- de ongelijke toerekening van de infrastructuurkosten;
- het sociaal regime dat verschillend is;
- het fiscaal stelsel dat veranderlijk is naar gelang de beschouwde transporttak.

Het is duidelijk dat al deze ongelijkheden uiteindelijk de kostprijs beïnvloeden.

Globaal gezien, dient te worden erkend dat vooral het spoorvervoer daarbij benadeeld is, zelfs al speelt het fiscaal regime in zijn voordeel.

Meerdere maatregelen werden reeds getroffen om die ongelijke concurrentievoorwaarden zo niet te egaliseren, dan toch alleszins te harmoniseren.

Op nationaal vlak :

- de grotere soepelheid in 1964 gegeven aan de N.M.B.S. inzake tariefvorming en op gebied van vervoer- en exploitatieplicht;
- de vrijere prijsvorming, in dezelfde geest, uitgevaardigd in de binnenvaart;

La notion « le chemin de fer est un service public » ne peut dès lors plus être retenue comme telle.

En ce qui concerne le transport de marchandises, cette notion n'a même plus de valeur. En ce domaine le chemin de fer doit être considéré de la même façon que le transport par route et le transport par voie navigable.

La question se pose quelque peu autrement pour le transport de voyageurs.

Si l'on ne peut faire abstraction des motifs économiques de portée générale énoncés ci-avant, on doit cependant admettre par ailleurs que des cas puissent se présenter dans lesquels le principe de service public doive encore jouer et notamment lorsque la chose est indispensable pour assurer un service de transport satisfaisant. Mais de toutes façons il s'agirait alors d'exceptions à la règle générale, à l'occasion desquelles la notion de service public ne devrait pas nécessairement se porter sur le chemin de fer.

Enfin, en matière de tarifs, il ne peut pas non plus être dérogé complètement au principe de service public en ce qui concerne le transport social par chemin de fer (travailleurs, écoliers, étudiants). La façon dont ce problème devra être réglé est exposée dans le point IV ci-après, traitant de la rentabilité des entreprises de transport.

Il y a lieu de signaler encore que ces principes sont également admis au niveau de la C.E.E.

Dans la pratique, l'égalisation des conditions de concurrence présente plusieurs aspects, notamment :

- les charges imposées qui grèvent les seules dépenses du transport par chemin de fer;
- les obligations de service public qui pèsent sur le seul transport ferroviaire;
- l'imputation inégale des charges d'infrastructure;
- le régime social qui est différent;
- le régime fiscal qui varie selon le mode de transport envisagé.

Il est clair que toutes ces inégalités influencent finalement le prix de revient.

Vu globalement, il faut reconnaître, qu'en cette matière, le transport par chemin de fer principalement est désavantagé, et ce, même en dépit du fait que le régime fiscal joue en sa faveur.

Plusieurs mesures ont déjà été prises sinon pour égaliser du moins pour harmoniser tant soit peu ces conditions de concurrence inégales.

Sur le plan national :

- la plus grande souplesse accordée en 1964 à la S.N.C.B. en fait de tarification et quant à l'obligation de transporter et d'exploiter;
- plus grande liberté de formation des prix octroyée, dans le même esprit, à la navigation intérieure;

— de invoering in Benelux-verband van tarieven in het wegvervoer van goederen;

— in een nabije toekomst, de invoering van de B.T.W. die de fiscale egalitatie zal verwezenlijken.

Maar omdat de toestand in vele landen dezelfde is, moet men op gebied van binnenvaart en wegvervoer steeds beducht zijn voor de keerzijde van de medaille, met name de bekommernis de nationale vervoerders niet in ongelijke voorwaarden te plaatsen tegenover de buitenlandse.

Vandaar de noodzakelijkheid en ons aandringen opdat op breder vlak — de E.E.G. — communautaire maatregelen zouden worden getroffen.

De egalitatie van de concurrentievoorwaarden is niet alleen van belang voor en toepasselijk te stellen op de beroepssector.

Ook het privé-vervoer in het wegtransport en de binnenvaart moeten daaraan in de mate van het mogelijke en het redelijke, onderworpen worden. Zo lijkt het onafwendbaar dat, in alle geval, op gebied van egalitatie der infrastructuurkosten, dit vervoer alleszins op identieke wijze zal moeten behandeld worden als het beroepsvervoer.

#### IV. *Rentabiliteit van de vervoerondernemingen.*

Wanneer men aanneemt dat het transport in zijn geheel als een volwaardige onderneming van de industriële activiteit moet gezien en behandeld worden, dan vloeit daaruit ook voort dat elke vervoeronderneming, binnen de door de overheid uitgevoerde regels inzake marktorganisatie, haar vervoertarieven moet kunnen vaststellen op grond van de kosten van elke vervoerprestatie.

Deze stelling die, in principe, door iedereen wordt aangenomen, vindt nochtans in de praktijk geen onverdeelde ingang. Wel zijn er tekenen die erop wijzen dat de gebruiker bereid is een vervoerprijs te betalen in verhouding tot de dienst die hem wordt aangeboden.

Maar, anderzijds, brengt elke verhoging van de tarieven van het openbaar vervoer, geregeld een storm van protesten mee. En nochtans blijven de spoorwegtarieven zowel voor reizigers als voor goederen, beneden de stijging van de kosten en van het indexcijfer der consumptieprijzen.

Voor die tegenstrijdigheid ziet de Minister geen andere uitleg dan deze : wanneer het er op aankomt de prijs te betalen die het vervoer kost en zelfs een lagere prijs, dan grijpen de betrokkene categorieën van treingebruikers of de gewesten die door hun geografische ligging zich te zwaar belast achten, onmiddellijk terug naar de voorbijgestreefde opvatting van « spoor is openbare dienst ».

Maar met dergelijke opvattingen komt niet alleen de rentabiliteit van de spoorweg, maar van alle vervoertakken in het gedrang. De reden daarvoor is niet ver te zoeken. Zij ligt in de concurrentie, want om trafiekverlies te vermijden,

— instauratie van tarieven voor het transport van goederen par route dans le cadre du Benelux;

Dans un proche avenir, la mise en vigueur de la T.V.A. permettra de réaliser l'égalisation fiscale.

Mais étant donné que dans beaucoup de pays la situation est identique, il est nécessaire dans le domaine du transport par voie navigable et du transport par route d'être continuellement attentif au revers de la médaille, c'est-à-dire d'avoir le souci de ne pas placer les transporteurs nationaux dans des conditions inégales vis-à-vis des transporteurs des pays étrangers.

De là la nécessité et notre insistance pour que des mesures communautaires soient prises sur un plan plus vaste, la C.E.E.

L'égalisation des conditions de concurrence n'est pas seulement importante et d'application pour le secteur professionnel.

Le transport privé par route et par voie navigable doit y être soumis également dans la mesure du possible et du raisonnable. Ainsi, il paraît inévitable qu'en ce qui concerne l'égalisation des charges d'infrastructure, ce transport doive dans tous les cas être traité de façon identique au transport professionnel.

#### IV. *Rentabilité des entreprises de transport.*

Si l'on considère que les transports dans leur ensemble sont un secteur valable de l'activité industrielle, on doit admettre que chaque entreprise de transport doit pouvoir établir ses tarifs de transport sur la base du coût de chaque prestation de transport, dans le cadre des règles prescrites par l'autorité en matière d'organisation du marché.

Cette thèse, en principe admise par chacun, ne trouve toutefois pas dans la pratique une adhésion sans réserve. Il y a cependant des indications qui portent à croire que l'utilisateur est prêt à payer un prix de transport en rapport avec le service qui lui est offert.

Mais, par ailleurs, chaque augmentation des tarifs de transport public suscite une tempête de protestations. Et pourtant la hausse des tarifs du chemin de fer, tant pour voyageurs que pour marchandises, reste inférieure à l'augmentation du coût ainsi qu'à celle de l'index des prix à la consommation.

A cette contradiction, le Ministre ne trouve d'autre explication que la suivante : quand il s'agit de payer le prix coûtant du transport, voire même un prix inférieur, les catégories intéressées de voyageurs ou les régions qui par leur situation géographique se croient trop fortement taxées, ont recours aussitôt à la conception ancienne « le chemin de fer est un service public. »

Des conceptions de ce genre ne mettent pas seulement la rentabilité du chemin de fer en danger, mais également celle de tous les autres modes. Il ne faut pas chercher loin pour en trouver la raison. Elle réside dans la concurrence,

stemmen de weg en de binnenvaart hun vervoerprijzen veelal af op deze van het spoor. En het spoor laat niet na hetzelfde te doen. Het gevolg ervan is dat wij in een kringloop geraken die de gemeenschap uiteindelijk duur te staan komt en die tevens grote moeilijkheden doet rijzen in het wegtransport en de binnenvaart, waar vele ondernemingen het uitermate lastig hebben om tot sluitende bedrijfsrekeningen te komen.

Om de rentabiliteit van de vervoerondernemingen te verzekeren moeten dus volgende objectieven worden benadrukt :

— De vervoerprijs die voor om het even welke vervoerprestatie wordt gevraagd moet vastgesteld worden volgens de kosten om een voldoende rentabiliteit te verzekeren.

De structuur van de tarieven zowel van de N.M.B.S., als in het wegtransport en in de binnenvaart, zijn, behoudens uitzonderingen, nu op dat principe gesteund.

— Met uitzondering van het sociaal spoorvervoer, dient de overheid er zich formeel van te onthouden van ambtswege in te grijpen op het prijsniveau van één vervoertak alleen.

Dit principe vervat in een recente verordening van de E.E.G., is in België, sedert 1952 onverminderd toegepast.

— Voor het sociaal spoorvervoer dienen nochtans ook bepaalde grenzen te worden gesteld. De kostprijs moet gedekt worden door de partijen die bij dit vervoer belang hebben : de treingebruikers, de werkgevers, de gemeenschap.

Het aandeel van de gemeenschap kan op 50 pct. worden gesteld. De dekking van de andere 50 pct. wordt, volgens afspraak, geregeld door de sociale partners.

In dezelfde gedachtengang moet de gemeenschap blijven bijdragen in verhouding tot de dekking van de kostprijs of volgens een aanvaardbare formule, voor de vele individuele prijsverminderingen die, in het verleden ten bate van bepaalde categorieën treingebruikers, van overheidswege werden opgelegd, evenals voor andere tarifaire verplichtingen in het goederenvervoer.

Er weze aan herinnerd dat dit alles, samen met de normalisatie der spoorwegrekeningen, per 1 januari 1971 verwezenlijkt wordt met het E.E.G.-reglement op de openbare dienstverplichtingen.

*V. De beste diensten aanbieden tegen de laagste, maar werkelijke kostprijs.*

Er komt meteen naar voren dat de vervoerkosten meer en meer aan bod gaan komen als een integrerend deel van de kostprijs van de producten van nijverheid, landbouw en handel.

Tot ondersteuning der algemene economische bedrijvigheid is de vervoersector het dan ook aan zichzelf verplicht kwaliteitsdiensten te verstrekken.

puisque, pour éviter des pertes de trafic, les transports par route et par voie navigable alignent généralement leurs prix de transport sur ceux du chemin de fer. Et le chemin de fer ne manque pas d'en faire autant. Il en résulte que nous nous trouvons dans un cercle vicieux qui, à la longue, coûte très cher à la collectivité et provoque de grandes difficultés dans les transports par route et par voie navigable au sein desquels bon nombre d'entreprises ne parviennent que difficilement à clôturer leurs comptes en équilibre.

Afin d'assurer la rentabilité des entreprises de transport, il convient donc de mettre l'accent sur les objectifs suivants :

— Le prix de transport demandé pour n'importe quelle prestation de transport doit être établi en tenant compte du coût, permettant ainsi d'assurer une rentabilité suffisante.

Actuellement la structure des tarifs tant de la S.N.C.B. que du transport par route et par voie navigable est, à quelques exceptions près, basée sur ce principe.

A l'exception du transport ferroviaire social, l'autorité doit s'abstenir formellement d'agir sur le niveau des prix d'un seul mode de transport.

Ce principe repris dans un règlement récent de la C.E.E., est appliqué sans réserve en Belgique depuis 1952.

Pour le transport social par chemin de fer, certaines limites doivent cependant être fixées. Le prix de revient doit être couvert par les parties intéressées à ce transport : les usagers, les employeurs, la collectivité.

La part de la collectivité peut être fixée à 50 p.c. La couverture de l'autre moitié est réglée de commun accord entre les partenaires sociaux.

Dans un même ordre d'idées, la collectivité doit continuer à apporter sa contribution jusqu'à concurrence du prix de revient ou d'après une autre formule acceptable, pour les nombreuses réductions individuelles, imposées d'autorité dans le passé, en faveur de certaines catégories de voyageurs, de même que pour d'autres obligations tarifaires dans le transport de marchandises.

Il y a lieu de rappeler qu'en même temps que la modernisation des comptes ferroviaires, ces objectifs seront réalisés au 1<sup>er</sup> janvier 1971 à la faveur du règlement de la C.E.E. sur les obligations de service public.

*V. Offrir les meilleurs services au prix de revient le plus bas, mais réel.*

Il ressort d'emblée de ce qui précède que les frais de transport se présenteront de plus en plus comme partie intégrante du prix de revient des produits de l'industrie, de l'agriculture et du commerce.

Afin de soutenir l'activité économique générale, le secteur des transports se doit d'offrir des services de qualité.

Volwaardige modernisering van een belangrijk deel van het vervoerapparaat is, in dat opzicht, een niet betwiste noodzakelijkheid.

Maar de verschillende vormen van gemeenschappelijk vervoer moeten geherwaardeerd worden :

— Indien prognoses ons zeggen dat tegen het einde van deze eeuw of zelfs nog vroeger, er een verhouding zal bestaan van 1 auto op 2 Belgen, dan betekent dat eenvoudigweg dat er tegen die tijd, in de grote agglomeraties, geen enkele autobestuurder noch vooruit, noch achteruit zal kunnen.

In het stedelijk vervoer lijkt een politiek, gebaseerd op de promotie van het individueel vervoer, niet vol te houden.

Wij zijn er in onze steden nog aan toe het optrekken van parkings in privé en publieke gebouwen aan te moedigen, zo niet op te dringen. Maar in bepaalde landen legt men reeds drastische beperkingen aan dergelijke parkings op omdat die meebrengen dat de reeds verzadigde verkeersstroom in de grote agglomeraties nog wordt aangewakkerd.

Alleen een herwaardering van het gemeenschappelijk openbaar vervoer kan, als politiek op lange termijn, uitkomst bieden.

De vlucht uit de woongelegenheden in de stadscentra waarop reeds werd gewezen en de ruimere vrijetijd waarover men in de toekomst nog zou kunnen beschikken, verhogen het probleem van de dagelijkse massa-verplaatsingen op afstanden van 30 à 50 km, in snelle en comfortabele omstandigheden.

Daartegenover moet een nieuw of alleszins volledig gedomineerd vervoerapparaat worden gesteld, waarin het gemeenschappelijk openbaar vervoer een overwegende functie krijgt toegewezen.

Op gebied van goederentransport zijn de vooruitzichten net eender. Verwijzend naar datgene wat daarover reeds werd gezegd over concentratie, over reusachtige zee-eenheden, enz., moet het gemeenschappelijk vervoer per spoor met zware treinen, zoals trouwens de binnenvaart met duwkonvoien, voor een voldoende en vlotte af- en aanvoer naar havens en andere belangrijke concentratiepunten kunnen zorgen.

Onze verkeersproblemen zullen niet worden opgelost en onze economie zal, in haar concurrentiestrijd, niet kunnen steunen op kwaliteitsdiensten indien de modernisatie, op alle gebied, van de gemeenschappelijke vormen van vervoer niet actief en met de vereiste spoed wordt doorgezet.

Het bewijs is trouwens reeds meermaals geleverd geworden dat dergelijke modernisatie, naast verhoogde productiviteit, tot belangrijke en zelfs verrassende besparingen op de bedrijfsuitgaven leidt.

Daarmede wordt het tweede belangrijk objectief dat in deze doelstelling besloten ligt, verwezenlijkt : de kostprijs

Une modernisation valable d'une partie importante de l'appareil de transport constitue, à ce point de vue, une nécessité incontestable.

Mais les différentes formes de transports en commun doivent être revalorisées.

Si des pronostics nous démontrent que vers la fin de ce siècle voire même plus tôt encore, il existera une proportion d'une auto pour deux Belges, cela signifie simplement qu'à ce moment, aucun automobiliste ne pourra plus ni avancer, ni reculer dans les grandes agglomérations.

Dans les transports urbains il semble qu'une politique basée sur la promotion du transport individuel ne peut être maintenue.

Nous en sommes toujours à encourager, voire même à imposer dans nos villes, la construction de parkings dans les bâtiments privés et publics. Cependant, dans certains pays, des restrictions draconiennes sont déjà imposées à des tels parkings, parce qu'ils provoquent un développement encore plus grand du trafic déjà saturé dans les grandes agglomérations.

Seule une revalorisation des transports publics en commun est susceptible, en tant que politique à long terme, d'apporter la solution voulue.

L'abandon de l'habitat dans les centres urbains qui a déjà été évoqué et les loisirs plus larges dont on pourrait encore disposer dans l'avenir, compliquent le problème des déplacements journaliers de masse dans des conditions optimales de vitesse et de confort à des distances variant de 30 à 50 km.

A cette situation future il faut pouvoir opposer un appareil de transport nouveau ou du moins complètement modernisé, dans lequel une fonction prépondérante doit être réservée aux transports publics en commun.

Au point de vue des transports de marchandises, les prévisions sont identiques. Revenant à ce qui a déjà été dit au sujet de la concentration, des unités de mer géantes, etc. les transports en commun par chemin de fer doivent, à la faveur de trains lourds, — de même que la voie navigable au moyen des convois poussés —, pouvoir assurer d'une façon suffisante et rapide le trafic en provenance ou à destination des ports ou d'autres points de concentration importants.

Nos problèmes de transport ne trouveront pas de solution et notre économie ne pourra s'appuyer sur des services de qualité pour affronter avec succès la concurrence, que si la modernisation à tout point de vue des formes de transport en commun, est poursuivie activement et avec toute la célérité voulue.

D'ailleurs, la preuve a déjà été fournie plusieurs fois qu'une telle modernisation, outre la productivité accrue qui en résulte, conduit à des économies importantes voire même surprenantes dans le domaine des dépenses d'exploitation.

Ainsi donc le deuxième principe compris dans le présent objectif se trouve également réalisé : maintenir le prix de

van het vervoer zo laag mogelijk houden in het belang van de algemene economie.

In die gedachtengang mag dan ook niet uit het oog worden verloren dat modernisatie welke niet leidt hetzij tot hogere productiviteit, hetzij tot besparing op de exploitatie-uitgaven, ondoeltreffend is en onverenigbaar met het gesteld doel.

Dat wil nu nochtans ook niet zeggen dat het ganse vervoerapparaat dan maar moet worden gemoderniseerd, van het ogenblik af dat een bepaalde modernisatiemaatregel enige bezuiniging medebrengt ten overstaan van datgene wat bestaat.

De evolutie die wij doormaken b.v. op gebied van de vervoermiddelen andere dan deze die wij in het verleden altijd hebben gekend, van nieuwe vervoertakken, van wijzigingen in bestaande vervoerstromen, heeft onvermijdelijk tot gevolg dat vroegere belangrijke verkeersrelaties aan waarde verliezen, zelfs helemaal geen nut meer hebben.

In dergelijke gevallen kunnen wij ons niet de weelde veroorloven dure infrastructuren en middelen in stand te houden wanneer aan de vervoerbehoefden kan worden voldaan met minder dure en dienen de rationalisatiemaatregelen te worden getroffen die zich opdringen.

Rationalisatie op vervoergebied is dus eveneens een factor die bijdraagt tot een zo laag mogelijke kostprijs in het vervoer.

Maar het probleem van de laagste kostprijs is met modernisatie en rationalisatie alleen, niet opgelost.

Om dat duidelijk te stellen, wijst de Minister op het grote verschil dat bestaat in de aard van de productie van welkdanige fabriek ook en van een vervoerbedrijf.

Dat fundamenteel verschil ligt in het feit dat de productie-eenheid van een vervoeronderneming, de « reiziger-km » of de « ton-kilometer » niet kan gestockeerd worden.

Wanneer nu de productie-eenheden niet optimaal worden benut op het ogenblik zelf dat zij worden aangeboden, dan ligt het voor de hand dat zij louter verlies betekenen voor de betrokken vervoeronderneming. Iedereen weet dat het trouwens onmogelijk is het vervoeraanbod, precies, in juiste verhouding af te stemmen op de vervoeraanvraag.

Welnu, de onmogelijkheid te stockeren, moet er ons dubbel toe aanzetten zeer omzichtig om te springen met de enorme kapitalen die in het geheel van de vervoersector worden geïnvesteerd.

Overinvestering in het vervoer heeft inderdaad onoverzienlijke gevolgen. Denk daarbij niet zo zeer aan de investeringen in de apparatuur waarvoor dan toch de rechtstreekse

revient du transport le plus bas possible dans l'intérêt de l'économie générale.

Dans cet ordre d'idées, il ne peut donc être perdu de vue que toute modernisation ne conduisant pas soit à une plus grande productivité, soit à une économie en dépenses d'exploitation, est inefficace et inconciliable avec le but poursuivi.

Mais, il ne faut pas en conclure que tout l'appareil de transport doit forcément être modernisé dès le moment où une mesure de modernisation déterminée apporte un certain bénéfice financier par rapport à ce qui existe.

L'évolution que nous vivons par exemple dans le domaine des moyens de transport autres que ceux que nous avons connus dans le passé, en matière de nouveaux modes de transport, des modifications des itinéraires de trafic, ont inévitablement pour conséquence que des relations autrefois importantes, perdent de leur valeur ou deviennent sans utilité aucune.

Dans des cas semblables, nous ne pouvons pas nous permettre le luxe de maintenir des infrastructures et moyens onéreux lorsqu'il peut être répondu aux besoins de transport par des moyens moins chers; les mesures de rationalisation qui s'imposent doivent être prises en l'occurrence.

La rationalisation dans le domaine des transports est donc également un facteur qui contribue à l'obtention du prix de revient le plus bas.

Mais le problème du prix de revient le plus bas n'est pour autant pas résolu par les seules modernisation et rationalisation.

Il convient d'abord d'attirer l'attention sur la grande différence qui au point de vue de la nature du produit existe entre la production d'une usine quelconque et celle d'une entreprise de transport.

Cette différence fondamentale réside dans le fait que l'unité de production d'une entreprise de transport — le « voyageur-km » ou la « tonne-km » — ne peut être entreposée.

Si donc les unités de production ne sont pas utilisées au moment même où elles sont offertes, il va de soi qu'elles constituent une perte irrécupérable pour l'entreprise de transport. Chacun sait d'ailleurs que, dans le transport, il est impossible d'obtenir à tout moment un juste équilibre entre l'offre et la demande.

Or, l'impossibilité d'entreposage doit nous inciter au plus haut point à agir avec prudence au regard des énormes capitaux engagés dans le secteur des transports.

Le surinvestissement dans les transports produit en effet des conséquences incalculables. En ce disant, on ne vise pas pour autant les investissements dans l'appareil de transport

verantwoordelijkheid van de bedrijfsleiders een rem is, maar vooral aan deze in de infrastructuur.

De Minister heeft vroeger reeds aangetoond dat inzake spoorvervoer, zowel de goederen die worden geproduceerd, als de arbeidskrachten en de grondstoffen, zeer goedkoop worden vervoerd.

Bij nader inzicht is dat echter een illusie.

Er is immers een grondig verschil tussen hetgeen het vervoer aan de gebruikers rechtstreeks kost en hetgeen in werkelijkheid uiteindelijk de kostprijs is voor de gemeenschap.

Een gekend voorbeeld ter verduidelijking : in 1968 bedroegen de spoorwagontvangsten zowat 13,3 miljard frank. Maar in afwachting van de normalisatie der rekeningen, diende de Staat, gelet op de ongelijke concurrentievoorwaarden, een vergoeding voor onvoldoend bezoldigde prestaties en opgedrongen lasten uit te keren voor een bedrag gelijk aan 10,8 miljard frank. Dit betekent dat het spoorvervoer in België aan de gemeenschap toen meer dan 24 miljard kostte.

Bij de binnenvaart is het net eender. Het vervoer schijnt er zeer goedkoop te zijn, maar men vergeet daarbij dat de vrachtprijzen niet eens 1/3 van de werkelijke kostprijs dekken.

Er is dus een groot verschil tussen de kostprijs voor de gebruiker en die voor de gemeenschap.

Die rekening voor spoor en binnenvaart is, in 1966, eens doorgezet geworden voor het geheel (met inbegrip dus van het privé-vervoer) van de drie traditionele vervoertakken. Men kwam tot de slotsom dat iedere eenheid-kilometer in België aan de Belgische economie iets van 2 frank kostte.

Dit cijfer ligt hoog, zelfs al is er dan reeds heel wat gepresteerd geworden om tot lage kostprijzen te komen en zelfs wanneer men die prijs niet rechtstreeks aan de lijve ondervindt dan wellicht op het ogenblik dat men geroepen wordt zijn plicht als belastingbetaler te vervullen.

De vragen die zich daarbij stellen zijn :

Wanneer de overheid ingrijpt in de infrastructuur van de verschillende vervoertakken en de lasten daaraan verbonden ongelijk door de gemeenschap worden gedragen, stemmen de kostprijzen in het vervoer dan wel overeen met de economische waarheid ? Worden er daardoor geen trafieken afgeleid naar vervoertakken die ogenschijnlijk de laagste kostprijs en de laagste vervoerprijs bieden, maar die in werkelijkheid veel hoger liggen ?

Er moet een oplossing komen voor dat zeer belangrijk punt van het algemeen vervoerbeleid en de uniforme toerekening van de infrastructuurkosten is derhalve van overwegende betekenis.

Principieel is de oplossing zo gevonden en andermaal mag gezegd dat zij door iedereen wordt aanvaard : de infrastructuurkosten moeten door de gebruikers zelf worden

pour lesquels la responsabilité directe des chefs d'entreprises constitue un frein, mais surtout les investissements dans l'infrastructure.

Le ministre a déjà démontré en d'autres occasions que le transport par chemin de fer des produits manufacturés aussi bien que celui de la main-d'œuvre et des matières premières, est très bon marché.

A la réflexion, il ne s'agit cependant que d'une illusion.

Il existe, en effet, une différence profonde entre le prix payé directement par l'usager et le prix coûtant réel supporté par la collectivité.

Je voudrais reprendre à ce sujet un exemple bien connu : en 1968, les recettes du chemin de fer se chiffraient à environ 13,3 milliards de francs. Mais en attendant l'application de la normalisation des comptes ferroviaires, et compte tenu des conditions de concurrence inégales, l'Etat a dû, au titre d'indemnisation pour prestations insuffisamment rémunérées et charges imposées, intervenir pour un montant de 10,8 milliards de francs. Ainsi donc le transport par chemin de fer en Belgique a coûté plus de 24 milliards à la collectivité en 1968.

Il en est de même en ce qui concerne la voie navigable. Le transport paraît bon marché, mais il ne peut être perdu de vue que le fret ne couvre même pas un tiers du prix de revient réel.

Il existe donc une grande différence entre le prix de revient pour l'usager et celui pour la collectivité.

Le calcul repris ci-dessus pour le chemin de fer et la voie navigable, a, en 1966, été effectué pour l'ensemble des trois modes de transport traditionnels (y compris donc le transport privé). La conclusion en était que chaque unité-km en Belgique coûtait environ 2 francs à l'économie belge.

C'est beaucoup, malgré les efforts déjà entrepris pour faire descendre les prix de revient et même si on ne le constate que par la voie d'un impôt accru.

Les questions qui se posent dans ce contexte sont :

Lorsque l'autorité publique intervient dans l'infrastructure des différents modes de transport et lorsque les charges en sont inégalement supportées par la collectivité, est-ce que les prix de revient du transport correspondent bien à la vérité économique ? N'y a-t-il pas des trafics qui, de ce fait, sont détournés vers des modes de transport offrant apparemment les prix de revient et le prix de transport les plus bas, mais qui, en réalité, se situent beaucoup plus haut ?

Ce point important de la politique générale des transports doit recevoir une solution et l'imputation uniforme des charges d'infrastructure est dès lors d'une importance capitale.

En principe, la solution peut être trouvée facilement; elle est d'ailleurs acceptée par tous : les charges d'infrastructure doivent être supportées par les utilisateurs dans la propor-

gedragen in verhouding tot het gebruik dat zij van de infrastructuur hebben. Dat is ook de stelling die op E.E.G.-vlak wordt aangehouden, waar de kwestie het voorwerp is van voorbereidende studiën.

Iedereen geeft zich echter rekenschap dat de praktische uitwerking van dat principe uiterst delikaat en complex is.

#### VI. Economisch verantwoorde infrastructuurinvesteringen.

In het licht van het infrastructuur-probleem plaatst zich trouwens ook de zesde doelstelling van het algemeen vervoerbeleid : in de keuze van de investeringen moet selectief worden te werk gegaan. Met andere woorden gezegd, een coördinatie, waarbij de vervoereconomische noodwendigheid en de rentabiliteit van elke investering als leidraad gelden, is onontbeerlijk.

De vervoersector vergt belangrijke investeringen. Gelet echter op de enorme kapitalen welke de aanleg van elke nieuwe vervoerinfrastructuur vergt, moeten wij spaarzaam zijn en lijkt het niet mogelijk elke stad, elke gemeente, elke industrie te verbinden met zowel een geëlektrificeerde spoorlijn, als met een autosnelweg en een kanaal voor schepen van 1.350 ton en zelfs meer. In zover in een bepaalde relatie ongebruikte vervoercapaciteiten bij de infrastructuur voorhanden zijn — en die zijn er in België — betekent een nieuwe infrastructuurinvestering niets anders dan hetzij een verschuiving van trafiek, hetzij een tarievenoorlog met vervoer onder de kostprijs, zodat de gemeenschap moet bijspringen.

Laten wij bovendien niet vergeten dat, zoals reeds gezegd, met de verhoogde productiviteit en snelheid van het rijdend of varend materieel de capaciteit van de overeenstemmende infrastructuur wordt opgedreven zonder dat voor dat laatste doel enige uitgave noodzakelijk is.

Ten slotte nog dit : wat in deze doelstelling ligt besloten — infrastructuurinvesteringen volgens normen van vervoereconomische noodwendigheid en rentabiliteit — zal als vanzelf kunnen worden gerealiseerd wanneer overeenkomstig de voorgaande doelstelling, de infrastructuurlasten door de gebruikers zelf zouden worden gedragen.

#### VII. De vrije keuze van de gebruiker.

Hoe dan de visie op de zaken, zoals zij tot uiting komt in de zesde doelstelling, verenigen met het objectief dat de vrije keuze van de gebruiker voorstaat ?

Steunend op de principes van een vrije markteconomie, houdt ons democratisch-economisch bestel inderdaad in dat de gebruiker vrij moet zijn in zijn keuze van de vervoertak waarmee hij de afstanden wenst te overbruggen.

Maar dat betekent nog altijd niet dat deze vrijheid onbegrensd moet of kan zijn, in deze zin dan dat voor elke

tion de l'usage qu'ils ont de l'infrastructure. Cette position est également retenue au niveau de la C.E.E., où la question fait l'objet d'études préparatoires.

Mais chacun est conscient que l'exécution pratique de ce principe constitue un problème extrêmement délicat et complexe.

#### VI. Investissements d'infrastructure économiquement justifiés.

Le sixième objectif de la politique générale des transport se place d'ailleurs également dans le contexte du problème de l'infrastructure : le choix des investissements doit se faire de façon sélective. En d'autres termes, il est indispensable que les investissements soient l'objet d'une coordination, pour laquelle la nécessité économique de transporter et la rentabilité de chaque investissement serviront de directive.

Le secteur des transports exige des investissements importants. Toutefois, eu égard aux capitaux énormes exigés par l'établissement de toute infrastructure nouvelle, nous devons être économes et il ne paraît pas possible de relier chaque ville, chaque commune, chaque industrie tant avec une ligne ferroviaire électrifiée qu'avec une autoroute et un canal pour bateaux de 1.350 tonnes et même davantage. Pour autant qu'il existe, dans une relation déterminée, des capacités de transport inutilisées dans l'infrastructure — et il en existe en Belgique — un nouvel investissement d'infrastructure ne signifie rien d'autre qu'un glissement de trafic, ou une guerre tarifaire débouchant sur un transport en-dessous du prix de revient, de sorte que la collectivité doit apporter son aide.

N'oublions pas en outre — comme il a été dit précédemment — qu'à la faveur d'un accroissement de la productivité et de la célérité du matériel roulant ou navigant, la capacité de l'infrastructure correspondante se trouve augmentée sans que, pour autant, la moindre dépense ait été nécessaire.

Enfin, il faut encore ajouter que la conception incluse dans le présent objectif — des investissements d'infrastructure suivant des normes se rapportant à la nécessité économique de transporter et de rentabilité — pourra se réaliser pour ainsi dire automatiquement lorsque, conformément à l'objectif précédent, les charges d'infrastructure seront supportées par les utilisateurs eux-mêmes.

#### VII. Le libre choix de l'utilisateur.

Dès lors, comment concilier la façon de voir les choses, exprimée dans le sixième objectif avec celui du libre choix de l'utilisateur ?

Basé sur les principes de l'économie de marché, notre système économico-démocratique comporte, en effet, que l'utilisateur doit avoir la liberté de choisir le mode de transport au moyen duquel il désire surmonter les obstacles dus aux distances.

Mais cela ne signifie pas encore que cette liberté doive ou puisse être illimitée, en ce sens que, pour chaque

vervoerrelatie twee of zelfs de drie traditionele vervoertakken gelijktijdig moeten aanwezig zijn.

De vrije keuze van de klant betekent dat, zo binnen het kader van de algemene vervoerorganisatie gebaseerd op de uiteengezette principes, er, gelet op de behoeften en de omstandigheden, economische noodzakelijkheid bestaat twee of meer vervoertakken te voorzien, de klant niet van hogerhand enige verplichting mag worden opgelegd om de ene dan wel de andere vervoertak te gebruiken.

Hij moet vrij zijn in de keuze die hij doet, volgens normen van kostprijs, van snelheid of van andere faciliteiten nog, waarvan hij alleen de waarde bepaalt en beoordeelt.

*VIII. Rekening houdend met de steeds toenemende internationale betekenis van het vervoer.*

Omwille van zijn geografische ligging wordt België nogal eens de draaischijf van het Europees verkeer genoemd. Wij zijn zelf verplicht heel wat grondstoffen in te voeren en ongeveer 40 pct. van onze productie wordt uitgevoerd.

Dat dateert niet van vandaag. Van oudsher heeft ons land altijd een belangrijke rol gespeeld in de handelsbetrekkingen in Europa en zelfs met andere werelddelen.

Op grond van die economische traditie, zijn onze vervoerders op internationaal verkeer ingesteld geworden. Zij zijn het nu nog en het mag derhalve gezegd dat wij voorbereid zijn op de totstandkoming van een gemeenschappelijke politiek niet alleen in het kader van de Europese Gemeenschappen, maar zelfs in dat van nog grotere geografische gebieden in Europa. Wij hebben bij de verwezenlijking daarvan alle belang. In het verleden heeft die opvatting onze houding op het internationale vlak gedikteerd; dit zal evenzeer het geval zijn in de toekomst.

Voor ons eigen algemeen vervoerbeleid vloeit daaruit voort dat wij dat beleid moeten blijven afstemmen op wat op internationaal vlak gebeurt en in het vooruitzicht staat.

Maar ook onze vervoerbedrijven, in hun organisatie, hun werkmethodes, in de aangewende hulpmiddelen, dienen met de internationale realiteit rekening te houden.

De Belgische spoorwegen hebben grote inspanningen geleverd om de internationale samenwerking vooral op gebied van exploitatie en technische verwezenlijkingen vooruit te helpen. Zij doen het nog.

De spoorwegmaatschappijen van de diverse landen zullen nu ook meer moeten gaan zoeken naar formules waarbij zij uit het commerciële harnas van de landsgrenzen kunnen komen. Zij hebben het trouwens reeds gedaan : Intercontainer is er een voorbeeld van.

In de luchtvaart, internationale transporttak bij uitstek, stelt het probleem van de samenwerking zich voor de Sabena — en voor andere kleinere buitenlandse maatschappijen — eveneens reeds zeer akuit.

relation de transport, il faille la présence simultanée de deux ou même des trois modes de transport traditionnels.

Le libre choix du client signifie que, si dans le cadre de l'organisation générale des transports basée sur les principes développés ci-avant, il existe, eu égard aux besoins et aux circonstances, une nécessité économique de prévoir deux ou plusieurs modes de transport, il ne peut être question pour l'autorité supérieure d'imposer au client une obligation quelconque d'utiliser tel mode de transport plutôt que tel autre.

Il doit être libre dans le choix qu'il fait, suivant des normes de prix de revient, de célérité ou d'autres facilités encore, dont il détermine et juge seul la valeur.

*VIII. Tenir compte de la signification internationale sans cesse croissante des transports.*

En raison de sa situation géographique, la Belgique est parfois appelée la plaque tournante du trafic Européen. Nous sommes nous-même tenus d'importer une quantité appréciable de matières premières et environ 40 p.c. de notre production est exportée.

Cela ne date pas d'aujourd'hui. De tout temps, notre pays a toujours joué un rôle important dans les relations commerciales avec les pays d'Europe et même avec les autres continents.

En raison de cette tradition économique, nos transporteurs se sont établis dans le trafic international et en ont acquis l'esprit. Ils l'ont encore aujourd'hui et l'on peut donc dire que nous sommes préparés à l'avènement d'une politique commune non seulement dans le cadre des Communautés Européennes, mais même dans le cadre d'entités géographiques plus grandes encore en Europe. Nous avons tout intérêt à ce que cela se réalise. Dans le passé cette conception a dicté notre comportement sur le plan international; ce sera également le cas à l'avenir.

En ce qui concerne notre propre politique des transports, il en résulte que nous devons continuer à axer cette politique sur ce qui se passe et se passera dans l'avenir sur le plan international.

Mais il incombe également à nos entreprises de transport de tenir compte de la réalité internationale dans leur organisation.

Les chemins de fer belges ont fait de gros efforts pour faire progresser la coopération internationale, surtout dans le domaine de l'exploitation et des réalisations techniques. Ils continuent dans cette voie.

Les chemins de fer des divers pays doivent s'attacher davantage à rechercher des formules, grâce auxquelles ils pourront se dégager du harnais commercial des frontières nationales. Ils l'ont d'ailleurs déjà fait : Intercontainer en est un exemple.

Dans l'aviation, mode de transport international par excellence, le problème de la coopération se pose également avec acuité pour la Sabena et pour les autres sociétés étrangères de moindre importance.

Inzake weg en binnenvaart lijkt het dat degelijk georganiseerde grotere productie-eenheden tot stand zullen moeten komen.

Onze zeehavens en alle ondernemingen daarbij betrokken, ten slotte, moeten al hun aandacht blijven toespitsen op datgene wat aan internationaal vervoer naar ons land kan worden aangetrokken.

### C. Nationale maatschappij der Belgische Spoorwegen.

#### I. Algemeen overzicht betreffende het dienstjaar 1969.

Het dienstjaar 1969 is één van de beste na-oorlogse jaren op gebied van spoorwegexploitatie :

— Het goederenverkeer met wagenladingen is met 7.416 miljoen ton-km, het recordjaar geworden van de periode na de tweede wereldoorlog en benadert zelfs het topjaar van 1927 (7.869 ton-km). Ten overstaan van 1968 (jaar waarin reeds een verkeersaangroei van 9,7 pct. werd genoteerd) bedraagt de stijging 11,1 pct.

— Het stukgoedverkeer is verhoogd met 6,1 pct. in vergelijking met 1968.

— Na de daling in het reizigersverkeer vastgesteld sedert 1965, wordt in 1969 t.o.v. 1968 een lichte stijging vastgesteld gelijk aan bijna 0,8 pct.

— De eigenlijke exploitatie-opbrengsten van 1969 liggen 960 miljoen frank of 7,2 pct. hoger dan in 1968 en bereiken met 14.241 miljoen frank, een voordien nooit gekend bedrag.

Het is klaar dat de verkeersaangroei in 1969 in verband staat met de uitgesproken economische hoogconjunctuur.

Maar bij een stijging, in volume, van 6 pct. van het bruto nationaal product van het ene jaar op het andere, geeft de expansiecoëfficiënt van 11,1 pct. in 1969 (en 20,8 pct. voor de 2 jaren samen) in het goederenvervoer met volle wagenladingen, dan toch alleszins een aanduiding dat de jarenlange inspanningen inzake spoorweghervorming thans een bepaald gunstige weerslag laten gevoelen.

Overigens, uitgedrukt in verkeerseenheden (reizigers-km. en ton-km samen) noteert men een stijging van 802 miljoen eenheden of 5,1 pct van 1968 op 1969. Aan deze stijging werd het hoofd geboden praktisch zonder uitbreiding aan exploitatiemiddelen en personeel, hetgeen meteen wijst op een nieuwe productiviteitsverhoging. Wel moet daar worden aan toegevoegd dat in zekere domeinen, een bepaalde saturatiegraad is bereikt zodat er zich spanningen beginnen voor te doen.

#### II. Modernisatieproblemen.

1. De elektrificatie van de lijn Luik-Namen zal verwezenlijkt zijn einde september 1970.

Van deze gelegenheid wordt gebruik gemaakt om nog andere verbeteringen in de treindienst te verwezenlijken, met

En ce qui concerne les transports par route et par navigation intérieure, il me paraît que des unités de production plus grandes et bien organisées seront à créer.

Enfin, nos ports de mer et toutes les entreprises qui y sont intéressées, devront continuer à concentrer leur attention sur ce qui, en fait de transport international, est susceptible de pouvoir être attiré vers notre pays.

### C. Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

#### I. Aperçu général de l'exercice 1969.

En fait d'exploitation ferroviaire, l'exercice 1969 est l'un des meilleurs de l'après-guerre :

— Pour le trafic marchandises par charges complètes, 1969 a été, avec 7.416 millions de tonnes-km, l'année-record de la période postérieure à la seconde guerre mondiale, au point même de s'approcher de 1927 qui jusqu'à présent reste l'année au cours de laquelle le plus gros volume de trafic a été enregistré (7.869 millions de tonnes-km). Comparativement à 1968 (avec un accroissement de trafic qui atteignait déjà 9,7 p.c.), l'augmentation est de 11,1 p.c.

— Le trafic de messageries s'est accru de 6,1 p.c. par rapport à celui de 1968.

— Après la baisse du trafic des voyageurs constatée depuis 1965, une légère augmentation se chiffrant à environ 0,8 p.c. a été enregistrée de 1968 à 1969.

— Les recettes propres à l'exploitation de 1969 dépassent celles de 1968 de 960 millions de francs, soit de 7,2 p.c. et avec 14.241 millions de francs atteignent un montant jamais égalé jusqu'à présent.

Il est évident que l'accroissement de trafic de 1969 est inhérent à la haute conjoncture économique.

Mais au regard d'une augmentation d'une année à l'autre de 6 p.c. du volume du produit national brut, le coefficient d'expansion de 11,1 p.c. atteint en 1969 (et de 20,8 p.c. pour l'ensemble des 2 années) en trafic marchandises par charges complètes, indique que les efforts de longues années en matière de réforme ferroviaire portent aujourd'hui leurs fruits.

D'ailleurs, exprimée en unités de trafic (voyageurs-km et tonnes-km ensemble), l'on note une augmentation de 802 millions d'unités ou de 5,1 p.c. de 1968 à 1969. Il a été fait face à cette augmentation pratiquement sans extension de moyens d'exploitation, ni de personnel ce qui indique un nouvel accroissement de la productivité. Il faut cependant ajouter qu'en certains domaines, le degré de saturation semble être atteint, de sorte que des difficultés commencent à se faire jour.

#### II. Problèmes de modernisation.

1. L'électrification de la ligne Liège-Namur sera réalisée fin septembre 1970.

A cette occasion, d'autres améliorations encore seront apportées au service des trains, notamment la fusion des

name de versmelting van de gecadanceerde treinen Luik-Charleroi met deze in de relatie Charleroi-Bergen-Moeskroen. Om het uur zal een verbinding, zonder overstappen te Charleroi, tot stand komen tussen Luik en Bergen die, om de twee uur, tot Moeskroen zal worden verlengd.

2. De electrificatie van de verbinding Antwerpen-Sint-Niklaas door de spoorwegtunnel onder de Schelde, zal eveneens einde september 1970 klaar komen.

Van 1 februari 1970 is de spoorwegtunnel voorlopig in gebruik genomen met één navettedienst tussen Zwijndrecht en de nieuwe stopplaats Antwerpen-Zuid.

Geleidelijk aan worden de andere nieuwe installaties in de Antwerpse agglomeratie in dienst gesteld, terwijl de werken voor de omvorming van het ganse spoorwegemplacement te Sint-Niklaas volgens de plannen verlopen.

Indien geen onvoorziene omstandigheden zich voordoen, zou de electrificatie van Sint-Niklaas-Gent verwezenlijkt zijn in mei 1973.

3. Nog tegen het einde van dit jaar zou de verbinding tussen Brussel en de Nationale Luchthaven electrisch worden geëxploiteerd door de electrificatie, overigens van beperkte omvang, van het spoorvak van Zaventem af.

4. In januari 1970 heeft de Raad van Beheer de aannemer aangeduid voor de electrificatiewerken Pepinster-Spa.

5. De leveringen uit reeds eerder geplaatste bestellingen, van het nodige electrisch rijdend materieel voor deze electrificaties worden voortgezet. De nieuwe electrische locomotieven, dank zij hun vermogen van 3.500 PK, zullen een last van 2.400 t kunnen slepen, d.i. 700 t meer dan de vroeger gebouwde locomotieven.

6. In het kader van het proefprogramma voor hogere snelheden, werden, verleden jaar, op een speciaal voorbereide lijnsectie van 10 km tussen Gent en Aalter en met een daartoe omgebouwde electrische locomotief, proeven van grote snelheid uitgevoerd.

Een snelheid van 205 km/u werd bereikt met een voldoende stabiliteit van de locomotief en van het gesleepte materieel.

Anderzijds is een studie-opdracht toegewezen aan de Belgische nijverheid voor de conceptie van een electrische locomotief met een vermogen van 7.000 PK en een snelheid van 200 km/u.

7. Door de uitbreiding van de installaties van de haven van Antwerpen en, ingevolge de toeneming van het goederenverkeer, het groter aantal rangeringen in de vormingsstations, zijn de diensten die met rangeerlocomotieven worden uitgevoerd, gestegen met bijna 9 pct.

trains cadencés Liège-Charleroi avec ceux de la relation Charleroi-Mons-Mouscron. Entre Liège et Mons, il y aura une relation toutes les heures sans changement de trains à Charleroi, relation qui sera prolongée toutes les deux heures jusqu'à Mouscron.

2. L'électrification de la liaison Anvers - Saint-Nicolas par le tunnel ferroviaire sous l'Escaut, sera également terminée pour fin septembre.

Depuis le 1<sup>er</sup> février 1970, le tunnel ferroviaire est mis en exploitation provisoirement avec un service navette entre Zwijndrecht et le nouveau point d'arrêt d'Anvers-Sud.

Les autres installations nouvelles sont progressivement mises en service dans l'agglomération anversoise, tandis que les travaux de transformation de tout l'appareil ferroviaire à Saint-Nicolas se déroulent suivant le planning établi.

Sauf imprévu, l'électrification de Saint-Nicolas - Gand sera réalisée en mai 1973.

3. Pour la fin de cette année encore, la liaison Bruxelles-Aéroport national serait exploitée par traction électrique grâce à l'électrification, d'une ampleur par ailleurs restreinte, du tronçon ferroviaire au départ de la gare de Zaventem.

4. En janvier 1970, le Conseil d'Administration a désigné l'entrepreneur en vue de l'exécution des travaux d'électrification de Pepinster-Spa.

5. Les livraisons, faisant suite à des commandes déjà passées antérieurement, du matériel roulant électrique nécessaire pour ces électrifications se poursuivent. Grâce à leur puissance de 3.500 CV, les nouvelles locomotives électriques pourront remorquer une charge de 2.400 tonnes, c'est-à-dire 700 tonnes en plus que les locomotives construites précédemment.

6. Dans le cadre du programme d'essai des grandes vitesses, il a été procédé l'an dernier, à des essais sur une section de ligne de 10 km, spécialement aménagée entre Gand et Aalter et au moyen d'une locomotive électrique transformée à cet effet.

Une vitesse de 205 km/h. a été atteinte et maintenue sur un trajet d'environ 6 km tout en conservant une stabilité satisfaisante de la locomotive et du matériel tracté.

Par ailleurs, l'industrie belge s'est vu confier une mission d'étude relative à la conception d'une locomotive électrique d'une puissance de 7.000 CV et d'une vitesse de 200 km/h.

7. En raison de l'extension des installations portuaires d'Anvers ainsi que de l'accroissement du nombre des manœuvres dans les gares de formation, consécutivement à l'augmentation du trafic marchandises, les services exécutés par les machines de manœuvres se sont accrus de presque 9 p.c.

Derhalve heeft de Raad van Beheer toelating gegeven om een lastenkohier uit te geven met het oog op de aankoop van 40 nieuwe rangeerdiesellocomotieven.

8. Spanningen doen zich eveneens gevoelen op gebied van infrastructuur voor de axiale lijnen naar Brussel :

a) Op gebied van gemoderniseerd verkeer in de grote agglomeraties, is er de verwezenlijking van de nieuwe stopplaats « Schuman » geïntegreerd in de pre-metrolijn Oost-West te Brussel. Ondanks de uiteraard nog beperkte mogelijkheden, wordt er reeds een dagelijkse beweging genoteerd van meer dan 6.000 reizigers.

b) Ten aanzien van het aspect « interstedelijk verkeer », dient er op gewezen dat tussen Brussel Leopoldswijk en Etterbeek dit jaar nog zal begonnen worden met de aanleg van een derde spoor.

c) Voor het vak Schaarbeek-Kortenbergh van de lijn Brussel-Luik, worden, in 1970, voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd. De aanvang van de werken voor de aanleg van een derde spoor is voorzien begin 1971.

d) In hetzelfde concept van revalorisatie van het gemeenschappelijk vervoer, situeert zich de aanleg van een spoorverbinding naar de nieuwe universiteitscampus van Ottignies.

Het vervoerconcept dat voor de campus werd aangehouden, bestaat er namelijk in voorrang te geven aan het gemeenschappelijk vervoer, terwijl het individueel transport alleszins niet wordt aangemoedigd. Daarom zal de spoorwegverbinding tot de centrale zone van de campus doordringen. Zij wordt afgetakt op de lijn Brussel-Namen, ten zuiden van het station Ottignies en zal slechts 4,2 km lang zijn.

Bij volledige bezetting van de campus in 1980, is de verwachte dagelijkse trafiek gelijk aan 4.000 reizigers met een piekverkeer 's maandags van 12.000 reizigers en zonder rekening te houden met de voorziene ontwikkeling van een agglomeratie van 20.000 inwoners in de onmiddellijke omgeving van de campus.

Van de aanleg van de spoorverbinding wordt gebruik gemaakt om de verouderde spoor- en stationsinstallaties van Ottignies te moderniseren, in samenhang met geplande wegwerken.

De werken worden gefinancierd lastens het investeringsbudget van eerste aanleg van de N.M.B.S. Bij toepassing van het principe van gelijkheid in behandeling van de verschillende vervoertakken, zal aan de Nationale Maatschappij echter de terugbetaling worden verzekerd van deze investeringskosten.

Aansluitend bij deze beschouwingen wat betreft de spoorinfrastructuur, verdienen ten slotte nog vermeld :

— de verdere uitrusting van de havens van Antwerpen en Gent;

— de indienststelling, samen met de electrificatie van de lijn naar Sint-Niklaas, van het ringspoor te Antwerpen;

Dès lors, le Conseil d'Administration a donné autorisation, le mois dernier, d'établir un cahier des charges en vue de l'acquisition de 40 nouvelles locomotives de manœuvres.

8. Des difficultés se font également sentir dans le domaine de l'infrastructure des lignes axiales aboutissant à Bruxelles :

a) En matière de circulation modernisée dans les grandes agglomérations, il faut souligner la création du nouveau point d'arrêt « Schuman » à Bruxelles, intégré dans la ligne de pré-métro Est-Ouest. En dépit des possibilités forcément encore réduites, on y dénombre déjà journalièrement plus de 6.000 voyageurs.

b) En ce qui concerne l'aspect « transport interurbain », il convient de noter que cette année encore seront entamés les travaux de pose d'une troisième voie entre Bruxelles Q.L. et Etterbeek.

Pour le tronçon Schaerbeek-Kortenbergh de la ligne Bruxelles-Liège, des travaux préparatoires seront exécutés en 1970 et le commencement des travaux pour la pose d'une troisième voie est prévu au début de 1971.

c) Dans le même concept de revalorisation des transports en commun se situe la pose d'une liaison ferroviaire vers le nouveau campus universitaire d'Ottignies.

d) Le concept de transport retenu pour le campus consiste en effet à donner la priorité aux transports en commun, les transports individuels n'étant de toute façon pas encouragés. C'est pourquoi la liaison ferroviaire pénétrera jusque dans la zone centrale du campus. Elle sera branchée en antenne sur la ligne Bruxelles-Namur, au Sud de la gare d'Ottignies et n'aura qu'un développement de 4,2 km.

Lorsque le campus sera complètement occupé en 1980, le trafic journalier escompté sera de 4.000 voyageurs, comportant une pointe de trafic de 12.000 voyageurs le lundi et sans tenir compte du développement prévu d'une agglomération de 20.000 habitants dans le voisinage immédiat du campus.

La pose de la liaison ferroviaire sera mise à profit pour moderniser les installations surannées d'Ottignies, tant en pleine voie que dans la gare elle-même, en corrélation d'ailleurs avec des travaux de voirie projetés.

Les travaux sont financés à charge du budget d'investissement de premier établissement de la S.N.C.B. En application du principe de l'égalité de traitement des différents modes de transport, ces frais d'investissement seront remboursés à la Société Nationale.

Outre ces considérations relatives à l'infrastructure ferroviaire, il convient enfin de signaler encore :

— la poursuite de l'équipement des ports d'Anvers et de Gand;

— la mise en service de la ligne de ceinture d'Anvers en même temps que l'électrification de la ligne de Saint-Nicolas;

— de indienststelling eveneens dit jaar, van de over Philippeville omgelegde lijn Charleroi-Mariembourg, dit ingevolge de bouw van de stuwdam te Silenrieux waardoor het thans bestaande 18,5 km lange baanvak Cerfontaine-Silenrieux onder water zal worden gezet.

9. Op het gebied van de automatisatie van het spoorverkeer zal dit jaar het ganse dubbelsporig baanvak Brussel-Denderleeuw klaar zijn om als proefinstallatie te dienen voor de automatische controle van de snelheid der treinen die tot stand zal worden gebracht door een continue informatie-overdracht tussen het spoor en de locomotief.

10. Sinds het einde van verleden jaar is op het spoorbaanvak Halle-Bergen van de internationale lijn Brussel-Parijs, de centrale verkeersleiding in dienst gesteld waarmee de bediening en de controle van seinen, wissels en andere exploitatie-elementen van op afstand, van uit een centrale post, wordt verzorgd. Op dat 47 km lange baanvak blijven alleen de seinposten van Halle, 's Gravenbrakel en Bergen nog plaatselijk bediend. Deze modernisatie heeft een bezuiniging van een 20-tal seingevers voor gevolg gehad.

Voor de lijn Luik-Namen werd een gelijkaardige installatie zo pas beslist. Deze installatie die een investering vergt van ongeveer 22 miljoen, zal een jaarlijkse bezuiniging op de exploitatiekosten van 6 miljoen mogelijk maken.

11. Met het oog op de automatisatie van de goederenverkeer, werd het Belgisch spoorwegnet door de Internationale Spoorwegunie uitgekozen om als proefterrein te dienen.

Vier vormingsstations, namelijk Antwerpen-Noord, Schaarbeek, Ronet en Stockem werden daartoe uitgerust met een elektronische ordinator. Deze proefneming is thans in het operationeel stadium getreden.

Het uiteindelijke doel van deze automatisering is, op elk ogenblik, een totaalbeeld te verkrijgen van elk detail van de vervoerverrichting vanaf de aanvraag van de wagen door de afzender tot het lossen van de goederen door de geadresseerde.

12. Staat eveneens op punt verwezenlijkt te worden : de elektronische bespreking van plaatsen in de internationale treinen.

Deze installatie is verwezenlijkt geworden in samenwerking met de Duitse spoorwegen die daarvoor een centrale ordinator hebben opgesteld te Frankfurt.

13. In oktober 1969, is de N.M.B.S. overgegaan tot de vervanging van haar centrale ordinator door een nieuw veel krachtiger complex waarmee de bewerkingstijden kunnen gereduceerd worden tot de helft van hetgeen zij vroeger waren en waardoor aldus tijd wordt vrijgemaakt voor nieuwe toepassingen.

14. Inzake nieuwe toepassingen, staat op dit ogenblik, het volgende in uitzicht om geleidelijk met ordinator te worden verwezenlijkt : het beheer van de voorraden en aankopen,

— la mise en service, cette année également, de la ligne de Charleroi-Mariembourg détournée par Philippeville, et ce en raison de la construction du barrage de Silenrieux à la suite duquel le tronçon actuel Cerfontaine-Silenrieux — d'une longueur de 18,5 km — sera mis sous eau.

9. Dans le domaine de l'automatisation du transport ferroviaire, l'entière du tronçon à double voie Bruxelles-Denderleeuw sera équipée cette année pour servir d'installation-test en vue du contrôle automatique de la vitesse des trains, réalisé par un système de transmission continue de l'information entre la voie et la locomotive.

10. Depuis la fin de l'an dernier, sur le tronçon Hal-Mons de la ligne internationale Bruxelles-Paris, la commande centralisée de la circulation a été mise en service. Elle permet la desserte et le contrôle à distance des signaux, des aiguillages et d'autres éléments d'exploitation à partir d'un poste central. Sur ce tronçon de 47 km, seuls les postes de signalisation de Hal, de Braine-le-Comte et de Mons continuent à être desservis sur place. Cette modernisation a permis une économie d'environ 20 signaleurs.

Pour la ligne Liège-Namur, une installation similaire vient d'être décidée. Cette installation qui exige un investissement d'environ 22 millions, permettra de réaliser une économie annuelle de 6 millions sur les dépenses d'exploitation.

11. Dans le cadre de l'automatisation du trafic marchandises, le réseau ferroviaire belge a été choisi par l'U.I.C. comme terrain d'expérience.

Quatre gares de formation, notamment Anvers-Nord, Schaarbeek, Ronet et Stockem ont été équipées à cet effet d'un ordinateur électronique. Cette expérimentation est actuellement entrée dans sa phase opérationnelle.

Le but ultime de cet automatisation est d'obtenir, à tout moment, une image complète de chaque détail de l'exécution du transport depuis la demande du wagon par l'expéditeur jusqu'au déchargement de la marchandise par le destinataire.

12. Est également sur le point de se réaliser : la réservation électronique des places dans les trains internationaux.

Cette installation a été réalisée en collaboration avec les chemins de fer allemands qui, à cet effet, ont installé un ordinateur central à Francfort.

13. En octobre 1969, la S.N.C.B. a procédé au remplacement de son ordinateur central par un complexe nouveau beaucoup plus puissant grâce auquel les temps des opérations peuvent être réduits à la moitié de ce qu'ils étaient auparavant, permettant ainsi de libérer du temps pour de nouvelles applications.

14. En fait de nouvelles applications, on prévoit pour l'instant que les opérations ci-après pourront progressivement se réaliser par ordinateur : la gestion des approvision-

de vrachtberekening en de facturering aan de klanten, evenals de verrekeningen met de buitenlandse netten.

15. In de goederentreinen zijn de warmlopende asbussen één van de voornaamste oorzaken van ontsporingen.

Een eerste verbetering aan die toestand wordt gebracht door de progressieve uitrusting van de goederenwagens met rollagerdraagpotten. Deze belangrijke modernisering zal vermoedelijk in de loop van 1970 beëindigd zijn.

Maar daarnaast werden op verscheidene plaatsen van het net, reeds 12 detektietoestellen van warmlopende asbussen in dienst gesteld.

Deze apparatuur bestaat uit een gevoelig element dat de voorbijkomende asbussen bekijkt, het opgenomen infrarood stralingsvermogen omzet in een signaal dat de temperatuur van de asbus karakteriseert en een begin van opwarming verklikt aan een registreertoestel opgesteld in een seinhuis.

Men voorziet in de loop van 1970 nog 6 bijkomende dergelijke detektoren in dienst te stellen.

16. Op gebied van seinwezen, werd in april 1969, te Moeskroen een post in dienst gesteld waarbij gebruik gemaakt wordt van statische elementen in plaats van relais met beweegbare contacten.

Van dit prototype wordt verwacht dat het zal leiden tot een vermindering van de prestaties voor onderhoud en herstelling.

17. Wat betreft de handelsbedrijvigheid verdient het de aandacht te vestigen op de volgende punten :

— De verwezenlijking, begin van dit jaar, van de laatste fase van de hervorming der handelsagentschappen met de aanstelling van 15 prospecteurs. Hun taak bestaat erin voortdurend de bestaande cliënteel en vooral de mogelijke klanten op te zoeken en aldus bij te dragen tot de personalisering van de spoorweg.

— De invoering op 1 juli 1969, bij wijze van proef, op het net van de Brusselse agglomeratie, van een nieuwe reiskaart van het type « stadstrams » voor 10 reizen. Het spoor wil aldus bijdragen tot de oplossing van het verkeersprobleem in de grote agglomeraties in het kader van de revalorisatie van het gemeenschappelijk vervoer.

Het aantal verkochte reiskaarten bedroeg circa 1.000 tijdens de eerste maand; in oktober 1969 was dat aantal opgelopen tot 2.250; in januari 1970 was het nog gestegen tot bijna 3.000.

— Steeds in het kader van de revalorisatie van het gemeenschappelijk vervoer, werd, in 1969, nog bij wijze van proef, een nieuw toeristisch abonnement ingevoerd: tijdens de periode van 1 mei tot 30 september kon dat abonnement gebruikt worden gedurende 5 dagen in een periode van 14 dagen.

nements et des achats, la gestion du personnel, le calcul des frais de transport et la facturation aux clients, ainsi que les décomptes avec les réseaux étrangers.

15. Dans les trains de marchandises, les boîtes chauffantes constituent l'une des principales causes de déraillement.

Une première amélioration fut apportée à cette situation par l'équipement progressif des wagons de marchandises au moyen de boîtes à rouleaux. Cette importante modernisation sera probablement terminée dans le courant de 1970.

Mais, au surplus, 12 appareils de détection de boîtes chauffantes ont été mis en service en divers endroits du réseau.

Cet appareillage consiste en un élément sensible qui observe les boîtes d'essieu au passage, transforme la puissance de rayonnement infrarouge enregistrée en un signal caractérisant la température de la boîte d'essieu et rapporte tout début d'échauffement à un appareil enregistreur installé dans une cabine de signalisation.

L'on prévoit encore de mettre en service dans le courant de 1970, 6 autres détecteurs semblables.

16. En matière de signalisation, il a été mis en service en avril 1969 à Mouscron, un poste prototype à éléments statiques en lieu et place de relais à contacts mobiles.

Il en est escompté une réduction des prestations d'entretien et de réparation.

17. En ce qui concerne l'activité commerciale, les points suivants méritent l'attention :

— La réalisation, au début de cette année, de la dernière phase de la réforme des agences commerciales par la désignation de 15 prospecteurs. Leur mission consiste à visiter sans relâche la clientèle existante et surtout les clients en puissance de manière à contribuer à la personnalisation du chemin de fer.

— L'instauration au 1<sup>er</sup> juillet 1969, à titre d'essai, sur le réseau de l'agglomération bruxelloise, d'une nouvelle carte de voyage du type « trams urbains » comportant 10 trajets. De cette façon, le chemin de fer contribue à résoudre le problème du transport dans les grandes agglomérations, dans le cadre de la revalorisation des transports en commun.

Le nombre de cartes de voyages vendues s'élevait environ à 1000 pour le premier mois; en octobre 1969 ce nombre était passé à 2.250; en janvier 1970 il s'était encore accru jusqu'à environ 3.000.

— Toujours dans le cadre de la revalorisation des transports en commun, un nouvel abonnement touristique a été instauré en 1969, également à titre d'essai : pendant la période du 1<sup>er</sup> mai au 30 septembre, cet abonnement pouvait être utilisé pendant 5 jours dans une période de 14 jours.

Gelet op het gunstig onthaal dat dit abonnement heeft gekend — er werden verleden jaar 17.221 ervan verkocht — werd beslist de maatregel definitief in te voeren en dat zelfs vanaf 15 maart i.p.v. 1 mei.

Op langere afstanden, genieten de toeristische relaties bediend door de auto-slaaptreinen een onverminderd stijgende belangstelling. In 1969 is het aantal vervoerde auto's met 23 pct. gestegen ten opzichte van 1968; dit van het aantal vervoerde reizigers met 37 pct.

Sedert 1 april 1969 zijn voor dergelijke verplaatsingen verminderingen toepasselijk op het autotarief welke schommelen volgens het aantal personen dat het voertuig begeleidt.

Om het internationaal reizigersverkeer per spoor trouwens nog te bevorderen, werd in de schoot van de Internationale Spoorwegunie een « pushing group » opgericht die tot doel heeft zo snel mogelijk tot concrete resultaten te komen, inzonderheid op gebied van een verbetering van de dienst en de service aan de cliënteel, de organisatie van de verkoop, de versoepeling en harmonisering van de tariefstelsels en een nauwere samenwerking tussen de netten inzake rijdend materieel.

Ten slotte nog dit in verband met het vervoer binnen de E.E.G. Ondanks de integrale afschaffing van de douanerechten, blijven er op dit ogenblik aan de communautaire grenzen nog controles bestaan om statistische en fiscale redenen of naar de oorsprong der producten. Met het communautair transitoregime dat op 1 januari 1970 werd ingevoerd, wordt het echter mogelijk de dedouanering der goederen en die controles uit te voeren in de bestemmingsplaats en de ophouding aan de grens te vermijden.

De Franse, Belgische en Nederlandse spoorwegen hebben uit dit regime onmiddellijk de konsekventies getrokken en sedert 13 januari 1970 rijdt de eerste goederentrein, zonder grenscontrole, dagelijks tussen Parijs-Brussel-Antwerpen-Rotterdam. Dit vereenvoudigt aanzienlijk de exploitatie en laat een grote tijdwinst toe die volgens het geval, 1 1/2 tot 2 1/2 uur kan bereiken.

#### 18. De transcontainerterminal van Zeebrugge.

Sedert enkele jaren reeds, zijn onze havens van Antwerpen en Zeebrugge voor het containerverkeer uitgerust :

— in Antwerpen, trouw aan de politiek van de privatisering, hebben verschillende rederijen en de N.M.B.S. elk afzonderlijk een terminal opgericht. Zeven reuze portaalkranen verwerken er het transoceanisch containerverkeer;

— in Zeebrugge, is er vooralsnog één terminal, deze van de N.M.B.S., uitgebaat door haar filiale, de Anglo-Belgische Vennootschap der Ferry-Boats. Deze terminal is uitgerust met slechts 2 portaalkranen en hoofdzakelijk afgestemd op verkeer met Groot-Britannië.

Maar mede door de concentratietendens, waartoe de containertechniek zich uitstekend leent, gaat de evolutie in de concepties onverminderd voort.

Etant donné l'accueil favorable que cet abonnement a connu — il en a été vendu 17.221 l'an dernier —, il fut décidé de rendre définitive cette mesure, et ce à partir du 15 mars en lieu et place du 1<sup>er</sup> mai.

A de plus grandes distances, les relations touristiques, desservies par les trains autos-couchettes jouissent d'un intérêt sans cesse accru. En 1969, le nombre d'autos transportées a augmenté de 23 p.c. par rapport à 1968 et celui des voyageurs transportés de 37 p.c.

Depuis le 1<sup>er</sup> avril 1969, on applique pour ce trafic des réductions sur le tarif auto, variables suivant le nombre de personnes accompagnant le véhicule.

Afin de promouvoir davantage le transport international des voyageurs par rail; il a été institué au sein de l'U.I.C. un « pushing group » qui a pour but d'arriver aussi vite que possible à des résultats concrets, particulièrement au point de vue de l'amélioration du service et des services rendus à la clientèle; l'organisation de la vente; l'assouplissement et l'harmonisation des systèmes tarifaires; une coopération plus étroite entre les réseaux en matière de matériel roulant.

Enfin, dans le cadre du transport à l'intérieur de la C.E.E., il y a lieu de noter encore le fait suivant. En dépit de la suppression des droits de douane, des contrôles continuent encore à subsister pour le moment aux frontières de la Communauté, soit pour des raisons de statistiques et de fiscalité, soit d'après l'origine des produits. Le régime de transit communautaire, instauré le 1<sup>er</sup> janvier 1970, a cependant permis de dédouaner les marchandises et d'effectuer ces contrôles à destination, évitant ainsi les arrêts à la frontière.

Les chemins de fer français, belges et hollandais ont immédiatement tiré les conséquences de ce régime et depuis le 13 janvier 1970, le premier train de marchandises sans contrôle frontalier roule journellement entre Paris-Bruxelles-Anvers-Rotterdam. Ceci simplifie considérablement l'exploitation et permet un gain de temps important qui, suivant le cas, peut atteindre de 1 h 30 à 2 h 30.

#### 18. Le terminal pour transconteneurs de Zeebrugge.

Depuis quelques années déjà, nos ports d'Anvers et de Zeebrugge sont équipés pour ce transport par conteneurs :

— à Anvers, fidèle à la politique de recours à l'initiative privée, différents armements et la S.N.C.B. ont construit un terminal chacun séparément. Sept grues à portique y traitent le trafic transocéanique de conteneurs,

— à Zeebrugge, il n'existe jusqu'à présent qu'un seul terminal, celui de la S.N.C.B., dont l'exploitation est assurée par sa filiale, la Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats. Ce terminal n'est équipé que de deux grues à portique et son activité est axée principalement sur le trafic avec la Grande-Bretagne.

Mais la tendance à la concentration, à laquelle la technique du conteneur se prête d'ailleurs fort bien, fait que l'évolution dans les conceptions se poursuit.

Die evolutie manifesteert zich :

— in de bouw van steeds grotere, specifieke containerschepen;

— in de concentratie van rederijen tot grotere beheers-eenheden voor het gemeenschappelijk gebruik van die containerschepen;

— in de exploitatie zelf van die schepen, waarbij verhoogde rotatie en hoger rendement sterker worden benadrukt en waardoor havens aan zee gelegen grotere kansen krijgen.

Welnu, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen heeft die evolutie op de voet en met de meeste aandacht gevolgd.

Bovendien moet er rekening worden mede gehouden dat in 1970, in de huidige ferry-terminal te Zeebrugge, een verkeer wordt verwacht van 80.000 containers en dat, in 1971, een minimum van 100.000 containers zou worden bereikt. Alsdan zullen de bestaande installaties alleszins moeten uitgebreid worden met een derde laadbrug en is het zeker aangewezen de nieuwe portaalkraan op te stellen op een plaats waar zowel de schepen van het transoceanisch verkeer als deze van de lijn op Engeland kunnen aanleggen.

Het is rekening houdend met al deze factoren, dat de Raad van Beheer van de N.M.B.S., in samenwerking met de maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen, beslist heeft op eigen kosten (raming 250 miljoen), een nieuwe containerterminal, in diep water, op te richten en de exploitatie ervan, zoals deze van de bestaande, toe te vertrouwen aan haar filiale, de Ferry-Boats. Aldus wordt aan ons land een kans gegeven deel te hebben aan een nieuwe containervervoerstroam die in de toekomst nog grotere afmetingen zou aannemen.

Van zijn kant, neemt het Ministerie van Openbare Werken de nodige schikkingen om de infrastructuurwerken te bespoedigen die reeds gepland waren en in uitvoering zijn om de toegang tot de haven van Zeebrugge te verbeteren, evenals deze in de haven zelf.

#### 19. Containerterminals in het binnenland.

De snelle container-evolutie stelt niet alleen problemen op het intercontinentaal vlak.

Om de containers in optimale voorwaarden ter bestemming te brengen in het binnenland en terug af te voeren, is het evenzeer nodig, op het continentaal vlak, over aangepaste installaties te beschikken.

Dat aspect van het probleem is evenmin aan de aandacht van de N.M.B.S. ontsnapt. Zij heeft beslist, ongeacht de te Antwerpen en Zeebrugge bestaande installaties, in vier goed gekozen plaatsen een continentale terminal op te richten, met name te Brussel, Charleroi, Kortrijk en Bressoux (Luik).

Deze van Bressoux zal eerst worden gebouwd. Voor de drie anderen zal later een aanbesteding plaats hebben.

Cette évolution se manifeste dans

— la construction de navires-conteneurs de dimensions toujours plus grandes;

— la concentration d'armements afin d'arriver à de plus grandes unités de gestion pour l'usage en commun de ces navires-conteneurs;

— l'exploitation même de ces navires mettant davantage l'accent sur la rotation accélérée et l'augmentation du rendement, ce qui augmente les chances des ports situés sur la mer.

Or, la Société nationale des Chemins de Fer a suivi de près et avec la plus grande attention, cette évolution.

Au surplus, il importe de tenir compte de ce que les prévisions de trafic au ferry-terminal actuel de Zeebrugge sont de 80.000 conteneurs en 1970 et qu'en 1971 un minimum de 100.000 conteneurs est escompté. A ce moment, les installations existantes devront être complétées par une troisième grue portique et il s'indique évidemment de l'installer en un endroit où pourront aborder aussi bien les navires du trafic transocéanique que ceux de la ligne vers l'Angleterre.

C'est en tenant compte de tous ces éléments que le Conseil d'Administration de la S.N.C.B., en collaboration avec la Société des Installations Portuaires brugeoises, a décidé d'établir en eau profonde aux frais de la Société nationale (estimation 250 millions), un nouveau terminal pour conteneurs et d'en confier l'exploitation, comme celle du terminal existant, à sa filiale, les Ferry-Boats. Ainsi donc, notre pays est mis en mesure de participer à un nouveau courant de transport par conteneurs qui, à l'avenir, pourrait prendre encore plus d'ampleur.

Le Ministère des Travaux publics, de son côté, prend les dispositions nécessaires afin d'activer les travaux d'infrastructure déjà projetés et en cours d'exécution en vue d'améliorer l'accès au port de Zeebrugge ainsi que ceux relatifs au port même.

#### 19. Terminals pour conteneurs à l'intérieur du pays.

L'évolution rapide dans le domaine des conteneurs ne pose pas seulement des problèmes sur le plan intercontinental.

Pour que puisse être assuré, dans les meilleures conditions, l'acheminement des conteneurs vers et de l'intérieur du pays, il importe de disposer, sur le plan continental, d'installations adaptées.

Cet aspect du problème n'a pas échappé non plus à la S.N.C.B. Aussi, sans préjudice des installations existantes à Anvers et à Zeebrugge, a-t-elle décidé d'établir un terminal continental en quatre endroits bien choisis, à savoir : Bruxelles, Charleroi, Courtrai et Bressoux (Liège).

Celui de Bressoux sera construit en premier lieu. Pour les trois autres, il sera procédé plus tard à une adjudication.

## 20. Automatische koppeling en modernisatie van de goederenwagens.

De automatische koppeling van het rijdend spoorwegmaterieel en de modernisatie van de goederenwagens zijn twee kwesties die met elkaar nauw verbonden zijn.

Vooraf zij aangestipt dat het vijfjarenprogramma 1967-1971 voor de aanbouw van nieuwe wagens, regelmatig en volgens planning wordt uitgevoerd. Zo heeft de Raad van Beheer van de Nationale Maatschappij verleden maand reeds de aannemers aangewezen voor de 690 wagens die, in 1970, overeenkomstig de wet van 6 januari 1969, lastens de Staat moeten worden besteld.

In de loop van verleden jaar heeft de modernisatie van het goederenwagenpark van de N.M.B.S. echter een gans ander uitzicht gekregen, dit ingevolge de ontwikkeling van het probleem gesteld door de invoering, op het internationale vlak, van de automatische koppeling voor het rijdend spoorwegmaterieel.

Er zij aan herinnerd dat de spoorwegadministraties die deel uitmaken van de Internationale Spoorwegunie (U.I.C.), in overleg met de spoorwegorganisatie die de landen van Oost-Europa groepeerd (O.S.J.D.), eenparig tot het besluit zijn gekomen dat de automatische koppeling zou worden ingevoerd :

- tegen Pasen 1976 in internationaal verkeer;
- in 1980 voor het ganse verkeer.

Voor de N.M.B.S. heeft de invoering van de automatische koppeling betrekking op 44.500 wagens, 2.400 rijtuigen en 1.100 locomotieven.

Het voornaamste werk zal dus bestaan in de aanpassing van het wagenpark.

Welnu, uit een zeer grondige studie van het probleem is gebleken dat circa 12.500 wagens nu al meer dan 40 jaar in dienst zijn en dat 13.000 andere wagens, in 1980, eveneens te oud, in slechte staat of voorbijgestreefd inzake bouwconceptie zullen zijn om de toepassing van de koppeling nog te kunnen wettigen.

Dit maakt dat tussen nu en 1980, 25.500 nieuwe wagens moeten worden gebouwd, waarbij bovendien dient rekening te worden gehouden met de twee volgende bijkomende imperatieven :

- omdat van 1 januari 1973 af de snelheid van de goederentreinen op 80 km/u wordt gebracht, moeten tegen die datum 8.000 wagens vervangen zijn die niet met rollergpotten worden uitgerust;
- tegen Pasen 1976, dient een park van ten minste 30.000 wagens uitgerust te zijn met de automatische koppeling.

Het is rekening houdend met al deze gegevens dat een nieuw programma van goederenwagens werd opgesteld voor de periode 1971-1980 dat voorziet in de gespreide uitvoering van :

## 20. Attelage automatique et modernisation des wagons à marchandises.

L'attelage automatique du matériel roulant ferroviaire et la modernisation des wagons à marchandises se trouvent être deux questions étroitement liées.

Il faut d'abord signaler que le programme quinquennal 1967-1971 pour la construction de nouveaux wagons est exécuté régulièrement et suivant le planning établi. C'est ainsi que le Conseil d'Administration de la Société nationale a désigné le mois dernier les constructeurs des 690 wagons à commander en 1970 à charge de l'Etat, conformément à la loi du 6 janvier 1969.

Dans le courant de l'année passée, la modernisation du parc des wagons à marchandises de la S.N.C.B. s'est toutefois présentée sous un aspect totalement nouveau à cause de l'évolution prise par le problème de l'application, sur le plan international, de l'attelage automatique du matériel ferroviaire roulant.

Il convient de rappeler que les administrations des chemins de fer faisant partie de l'Union Internationale des chemins de fer (U.I.C.), d'accord avec l'organisation des chemins de fer groupant les pays de l'Europe de l'Est (O.S.J.D.), ont décidé unanimement d'adopter l'attelage automatique :

- vers Pâques 1976 dans le trafic international;
- en 1980 pour tout le trafic.

Pour la S.N.C.B., l'introduction de l'attelage automatique concerne 44.500 wagons, 2.400 voitures et 1.100 locomotives.

Le travail le plus important consistera donc dans l'adaptation du parc des wagons.

Or, une étude très approfondie a fait ressortir qu'à l'heure actuelle, environ 12.500 wagons sont en service depuis plus de 40 ans et qu'en 1980, 13.000 autres wagons seront également trop vieux — vétustes ou dépassés au point de vue de leur conception — pour justifier qu'ils soient encore pourvus de l'attelage automatique.

Il en résulte que d'ici 1980, il importe de construire 25.500 wagons. En outre, la réalisation de ce vaste programme doit tenir compte des deux impératifs complémentaires suivants :

- la vitesse des trains de marchandises étant portée à 80 km/h à partir du 1-1-1973, il faut qu'avant cette date, 8.000 wagons non équipés de boîtes à rouleaux, soient remplacés;
- vers Pâques 1976, le parc devra comporter au moins 30.000 wagons équipés de l'attelage automatique.

Tenant compte de toutes ces données, un nouveau programme de construction de wagons à marchandises a été élaboré pour la période 1971-1980, prévoyant l'exécution échelonnée de :

— de aanpassing van het raam van 14.500 wagens voor de automatische koppeling (4.500 recente voertuigen zijn reeds geschikt) in de werkplaatsen van de N.M.B.S.;

— de nieuwbouw van 25.500 wagens hoofdzakelijk door de private nijverheid.

Het tweede probleem dat zich in dat verband stelt, is dat van de kostprijs van de ganse operatie en van de positie van de Belgische nijverheid.

De uitgave voor de uitrusting van de locomotieven en rijtuigen wordt geschat op 650 miljoen.

Op basis van de internationale prijzen, wordt de uitgave voor de goederenwagens (aanpassing, nieuwbouw en automatische koppeling) geraamd op ruim 17.100 miljoen F.

In totaal dus : bijna 18 miljard F.

Houdt men echter rekening met de Belgische prijzen gevraagd voor de goederenwagens, dan verhoogt dat bedrag met circa 7.600 miljoen frank en zou het dus 25.600 miljoen frank bereiken.

Vanzelfsprekend kan voor de N.M.B.S. geen sprake zijn de hoge prijs te betalen.

In functie van de Belgische nijverheid vertoont het gestelde probleem meerdere aspecten, met name deze van haar concurrentiële leefbaarheid, van haar reconversie, van haar modernisering om de huidige fabricatieprijzen te drukken, van haar bevoorradingsprijzen.

Dat geheel maakt thans het voorwerp uit van onderzoeken en besprekingen tussen de betrokkene partijen waarbij ook het Ministerie van Economische Zaken wordt betrokken.

Het derde probleem dat zich stelt is dit van de financiering van het ganse programma.

Voor de automatische koppeling zelf, zijn er gunstige perspectieven om via Eurofima of een andere Europese financieringsinstelling, tot een internationaal financieringsplan te komen.

De constructie van de 25.500 wagens dient, gelet trouwens op de normalisatie van de spoorwegrekeningen, gedragen te worden door het Vernieuwingsfonds van de Nationale Maatschappij.

Te dien einde en rekening houdend met de andere noodzakelijke vernieuwingswerken, heeft de Raad van Beheer van de N.M.B.S. reeds bepaald dat van het dienstjaar 1971 af, de dotatie van dit fonds op 4.230 miljoen F dient gesteld.

In zijn zitting van juni 1970 zal de Europese Conferentie van de Ministers van Verkeer zich over het ganse probleem van de automatische koppeling beraden om definitieve opties vast te leggen.

## 21. De afschaffing van overwegen.

Omdat de beschikbare financiële middelen in de eerste plaats moesten aangewend worden voor de verwezenlijking

— l'adaptation en vue de l'attelage automatique, dans les ateliers de la S.N.C.B., du châssis de quelque 14.500 wagons (4.500 wagons de construction récente sont déjà aptes);

— la construction, principalement par l'industrie privée, de 25.500 wagons nouveaux.

Le deuxième problème qui se pose à cet égard, est celui du prix de revient de toute l'opération et de la position de l'industrie belge.

La dépense afférente à l'équipement des locomotives et des voitures est estimée à 650 millions de francs.

Sur la base des prix internationaux, la dépense pour les wagons à marchandises (adaptation, construction nouvelle et attelage automatique) est estimée à plus de 17.100 millions de francs.

Au total donc : près de 18 milliards de francs.

Compte tenu cependant des prix belges demandés pour les wagons à marchandises, ce montant doit être majoré d'environ 7.600 millions de francs et atteindrait ainsi 25.600 millions.

De toute évidence, il ne peut être question pour la S.N.C.B. de payer le prix fort.

En fonction de l'industrie belge, le problème posé présente plusieurs aspects, notamment ceux de sa viabilité concurrentielle, de sa reconversion, de sa modernisation afin de réduire le prix actuel de fabrication, de ses prix d'approvisionnement.

Ces diverses questions font actuellement l'objet d'examen et de pourparlers auxquels participe également le Ministère des Affaires économiques.

Le troisième problème qui se pose se rapporte au financement du programme d'ensemble.

En ce qui concerne l'attelage automatique lui-même, il existe des perspectives favorables en vue d'arriver à un plan de financement international, à l'intervention d'Eurofina ou d'un autre établissement financier européen.

La construction de 25.500 wagons doit, en vertu d'ailleurs de la normalisation des comptes ferroviaires, être supportée par le Fonds de Renouveau de la Société nationale.

A cette fin et compte tenu des autres travaux indispensables de renouvellement, le Conseil d'Administration de la S.N.C.B. a déjà décidé qu'à partir de l'exercice 1971, la dotation de ce fonds est à fixer à 4.230 millions de francs.

En sa séance de juin 1970, la Conférence Européenne des Ministres des Transports aura à délibérer au sujet du problème d'ensemble de l'attelage automatique en vue d'établir des options définitives.

## 21. La suppression des passages à niveau.

Etant donné que les moyens financiers disponibles ont dû, en premier lieu, être destinés à la réalisation d'autres travaux,

van andere werken, is die kwestie de laatste jaren in een te traag tempo verlopen.

Meerdere grote en middelbare steden worden anderzijds steeds sterker geconfronteerd met verkeersmoeilijkheden veroorzaakt door het bestaan van overwegen in drukke handels- en woonwijken.

Om tot concrete resultaten te komen en precies te weten waar men aan toe is en waar men naar toe gaat, werd principieel beslist dat een programma van 10 jaar zou worden opgemaakt voor de afschaffing van overwegen en hun vervanging door kunstwerken.

Dit programma is klaar gekomen.

Er wordt nog onderzocht hoe het zou kunnen gefinancierd worden.

### III. *Personneelskwesties.*

1. In 1969 is het personeelseffectief van de N.M.B.S. nagenoeg constant gebleven :

1 januari 1969 : 55.407 man,

1 februari 1970 : 55.560 man.

In dat effectief, loopt het aantal statutaire personeelsleden nochtans verder terug :

1 januari 1969 : 53.794 man,

1 februari 1970 : 53.172 man.

Het is dus het aantal niet-statutaire bedienden dat toegenomen is.

2. Sommige spanningen hebben zich, op het einde van verleden jaar, tijdens de maanden van zwaar verkeer, in de exploitatiediensten, voorgedaan en het kwam zelfs op een bepaald ogenblik tot een conflictsituatie met de erkende personeelsorganisaties die echter vlug is kunnen bijgelegd worden, dank zij een aantal beslissingen.

3. Een van deze beslissingen betreft de aanpassing van de vergoeding voor zondagswerk.

In de meeste openbare diensten waar 's zondags nog wordt gewerkt, is sedert geruime tijd, een toeslag toegekend gelijk aan 100 pct. van de bezoldiging. Bij het Postbestuur, waar het zondagswerk tot een minimum is herleid, wordt het volgens hetzelfde principe van 100 pct., in compensatierust vergoed. Wanneer de rust niet kan worden genomen binnen de 3 maanden, dan volgt effectieve uitbetaling.

Bij de N.M.B.S., genieten de spoorwegbedienden slechts een vergoeding van 10 frank per uur arbeid.

Om hen op gelijke voet te plaatsen, heeft de Raad van Beheer beslist het zondagswerk van 1 april 1970 af, ook te vergoeden tegen 100 pct. van de bezoldiging.

Dit brengt een uitgave mede die op basis van de huidige toestand, geraamd wordt op 263 miljoen per jaar.

il n'a pas été possible de poursuivre la suppression des passages à niveau à un rythme satisfaisant.

D'autre part, plusieurs villes de grande ou de moyenne importance sont de plus en plus confrontées à des difficultés de circulation provoquées notamment par l'existence de passages à niveau dans des quartiers commerciaux ou urbains à circulation intense.

En vue d'arriver à des résultats concrets et de savoir exactement où l'on en est et où l'on va, on a pris la décision de principe qu'un programme de 10 ans serait établi pour la suppression de passages à niveau et leur remplacement par des ouvrages d'art.

Ce programme est élaboré.

Son financement est examiné à l'heure actuelle.

### III. *Questions de personnel.*

1. L'effectif du personnel de la S.N.C.B. est resté pratiquement constant en 1969 :

1-1-1969 : 55.407 unités

1-2-1970 : 55.560 unités.

Dans cet effectif, le nombre d'agents statutaires continue cependant à diminuer :

1-1-1969 : 53.794 unités

1-2-1970 : 53.172 unités.

C'est donc le nombre d'agents non-statutaires qui se trouve en augmentation.

2. A la fin de l'année passée, au cours des mois de trafic intense, certaines tensions se sont produites aux services de l'exploitation et une situation de conflit avec les organisations du personnel s'est présentée. Elle a pu être réglée rapidement grâce à certaines décisions.

3. Une de ces décisions concerne l'adaptation de l'allocation pour travail de dimanche.

Dans la plupart des services publics, le travail dominical est depuis un certain temps compensé par une allocation égale à 100 p.c. de la rémunération. A l'Administration des Postes, où le travail de dimanche est réduit à un minimum, il est compensé en repos compensatoire suivant le même principe de 100 p.c.. Si le repos ne peut être accordé endéans les trois mois, il est procédé à la rémunération effective.

À la S.N.C.B., l'indemnité pour travail de dimanche n'est que de 10 francs par heure.

Afin de placer les agents sur un pied d'égalité avec leurs collègues des autres services publics, le Conseil d'Administration a décidé d'accorder à partir du 1<sup>er</sup> avril 1970 une allocation égale à 100 p.c. de la rémunération.

La dépense supplémentaire qui en résulte est estimée, dans les circonstances actuelles, à 263 millions de francs par an.

4. Er weze nog vermeld dat de sociale programmatie 1970-1971 in de openbare sector onveranderd van toepassing is op het spoorwegpersoneel en de -gepensioneerden.

De daaruit voortvloeiende uitgave voor 1970 is gelijk aan 837 miljoen, uitgave die in 1971 oploopt tot 1.262 miljoen.

#### IV. Financiële kwesties.

##### 1. Normalisatie van de spoorwegrekeningen.

Mede op grond van het verslag, in ons land opgesteld in 1965, door een werkgroep die de gestelde kwestie reeds had onderzocht, is het bevoegd bestuur van het departement thans bezig met de uitwerking van de twee E.E.G.-verordeningen over de openbare dienstverplichtingen en de normalisatie van de spoorwegrekeningen.

Voor compensatie komen aldus in aanmerking :

a) als openbare dienstverplichtingen die niet kunnen worden afgeschaft :

- de tarieven der sociale abonnementen;
- de tarieven der schoolabonnementen;
- sommige tarifaire aspecten in verband met de gewone abonnementen;
- de van overheidswege opgelegde individuele tariefverminderingen;
- de rechtstreekse tarieven van het vervoer van E.G.K.S.-goederen;
- het Belgisch-Luxemburgs tarief genoemd B.L.T.;
- de goederentarieven voor Zeeuws-Vlaanderen;
- de vermindering toegestaan aan de openbare besturen;

b) in het kader van het reglement over de normalisatie der rekeningen, dienen sommige lasten afgeschaft; de andere van blijvende of voorlopige aard dienen vergoed :

- de verplichting meer personeel aan te werven dan voor het bedrijf noodzakelijk is (af te schaffen op 1 januari 1971);
- de door de Staat eenzijdig opgelegde verhoging van lonen met terugwerkende kracht (af te schaffen tegen 1 januari 1971);
- het door de overheid opgelegd uitstel van vernieuwing en onderhoud (af te schaffen tegen 1 januari 1971);
- de lasten in verband met wederopbouw of vervanging wegens oorlogsschade, welke door de spoorwegonderneming worden gedragen en voor rekening van de Staat hadden moeten komen (af te schaffen tegen 1 januari 1973);
- uitkeringen gedaan door de spoorwegen en welke voor het bedrijfsleven in het algemeen, door de Staat worden bekostigd (b.v. arbeidsongevallen);

4. Il faut encore signaler que la programmation sociale 1970-1971 pour le secteur public, est également d'application sans aucune distinction au personnel et aux pensionnés du chemin de fer.

La dépense qui en résulte pour 1970 se chiffre à 837 millions, pour passer en 1971, à 1.262 millions.

#### IV. Questions financières.

##### 1. Normalisation des comptes ferroviaires.

Compte tenu du rapport rédigé, en ce qui concerne notre pays, en 1965, par un groupe de travail ayant déjà à ce moment examiné le problème, l'administration compétente de mon département s'occupe actuellement de l'exécution des deux règlements de la C.E.E. au sujet des obligations de service public et de la normalisation des comptes ferroviaires.

Entrent ainsi en ligne de compte pour être compensés les postes suivants :

a) les obligations de service public ne pouvant pas être supprimées :

- les tarifs des abonnements sociaux;
- les tarifs des abonnements scolaires;
- certains aspects tarifaires en rapport avec les abonnements ordinaires;
- les réductions tarifaires individuelles imposées d'autorité;
- les tarifs directs pour le transport de marchandises C.E.C.A.;
- le tarif belgo-luxembourgeois, dit B.L.T.;
- les tarifs à marchandises pour la Flandre Zélandaise;
- les réductions accordées aux administrations publiques;

b) dans le cadre du règlement sur la normalisation des comptes, certaines charges doivent être supprimées; les autres à caractère permanent ou provisoire doivent être compensées :

- l'obligation de recruter du personnel excédant les besoins de l'entreprise (à supprimer au 1<sup>er</sup> janvier 1971);
- les majorations rétroactives des rémunérations imposées unilatéralement par l'Etat (à supprimer au 1<sup>er</sup> janvier 1971);
- retard imposé par les autorités dans le renouvellement et l'entretien (à supprimer au 1<sup>er</sup> janvier 1971);
- les charges de reconstruction ou de remplacement à la suite de dommages de guerre, supportées par l'entreprise de chemin de fer et qui auraient dû incomber à l'Etat (à supprimer au 1<sup>er</sup> janvier 1973);
- prestations sociales effectuées par les entreprises de chemin de fer et prises en charge par l'Etat pour l'économie en général (p.ex. accident du travail);

— uitgaven op het gebied van de gezinstoelagen gedragen door de spoorwegen die hoger liggen dan diegene die ze zouden hebben indien ze aan de reglementering inzake de sociale zekerheid zouden zijn onderworpen;

— pensioenlasten gedragen door de spoorweg onder andere voorwaarden dan die welke voor de overige takken van vervoer gelden;

— door de spoorweg bekostigde uitgaven voor kruisingsinstallaties met andere vervoertakken;

— verplichting om meer personeel in dienst te houden dan voor het bedrijf noodzakelijk is;

— voordelen aan het personeel uit hoofde van nationale erkentelijkheid;

— toelagen aan het spoorwegpersoneel, waarvan de werknemers der andere vervoertakken niet genieten;

— lasten op het gebied van de gezondheidszorg die afwijken van diegene van toepassing op de particuliere sector;

— lasten voortvloeiend uit de instandhouding van overvolle werkplaatsen;

— voorwaarden opgelegd voor de openbare aanbesteding van werken en leveranties;

— financiële lasten welke het gevolg zijn van het ontbreken van normalisatie in het verleden.

Omtrent de zeven laatste categorieën lasten die een vooralsnog voorlopig karakter hebben, zal de E.E.G.-Raad later een definitieve oplossing vaststellen. In afwachting dienen de Lid-Staten er naar te streven de oorzaken van deze lasten te doen verdwijnen.

## 2. Het financieel exploitatie-resultaat van 1969.

Het dienstjaar 1969 wordt afgesloten met een mali van 33 miljoen frank, tegenover een oorspronkelijke voorziening van 211 miljoen frank verlies, en 26 miljoen frank in 1968.

De exploitatie-ontvangsten lagen 960 miljoen frank hoger in 1969 dan in 1968.

Maar ook het luik « uitgaven » is gestegen t.o.v. 1968 en dit in hoofdzaak omdat de N.M.B.S. zelf de twee volgende posten ten laste neemt :

— het deficit van haar Kas der Sociale Werken op 31 december 1968 : 451 miljoen;

— een verhoging van de dotatie van het Vernieuwingsfonds voor een bedrag van 450 miljoen (verschil tussen 3.750 miljoen en de dotatie van de Staat 3.300 miljoen).

## 3. De exploitatie-begroting van 1970.

De exploitatie-begroting van 1970, in december 1969 goedgekeurd door de Raad van Beheer, vertoont een mali van 38 miljoen.

— dépenses supportées au titre des allocations familiales par le chemin de fer, supérieures à celles qu'il supporterait s'il était soumis aux règlements relatifs à la sécurité sociale;

— charges de pensions supportées par le chemin de fer dans des conditions différentes de celles en vigueur pour les autres modes de transport;

— prise en charge par le chemin de fer des dépenses relatives aux installations de croisement avec d'autres modes de transport;

— obligation de maintenir du personnel excédant les besoins de l'entreprise;

— mesures en faveur du personnel du chemin de fer à titre de reconnaissance nationale;

— indemnités en faveur du personnel des chemins de fer, dont les agents des autres modes de transport ne jouissent pas;

— charges au titre de soins de santé différentes de celles en vigueur pour le secteur privé;

— charges résultant du maintien d'ateliers excédentaires;

— conditions imposées pour les marchés publics de travaux et de fournitures;

— charges financières résultant du défaut de normalisation dans le passé.

En ce qui concerne les sept derniers postes qui jusqu'à présent n'ont qu'un caractère provisoire, le Conseil des Communautés Européennes décidera plus tard de la solution définitive. Entretemps, les Etats-membres s'efforceront de supprimer les causes de ces charges.

## 2. Le résultat financier d'exploitation pour 1969.

L'exercice 1969 est clôturé avec un mali de 33 millions de francs, contre une perte de 211 millions de francs initialement prévue, et de 26 millions de francs en 1968.

Les recettes d'exploitation de 1969 dépassaient de 960 millions de francs celles de 1968.

Mais le volet « dépenses » est également en augmentation par rapport à 1968, principalement parce que la S.N.C.B. a pris elle-même en charge les deux postes suivants :

— le déficit au 31 décembre 1968 de la Caisse des Œuvres Sociales : 451 millions de francs;

— une majoration de la dotation du Fonds de Renouvellement pour un montant de 450 millions (différence entre 3.750 millions et la dotation de l'Etat de 3.300 millions).

## 3. Le budget d'exploitation pour 1970.

Le budget d'exploitation pour 1970, approuvé en décembre 1969 par le Conseil d'Administration, accuse un mali de 38 millions.

Zij houdt rekening met het volgende :

— de tariefverhoging in het reizigersverkeer die 347 miljoen moet opbrengen, maar, vermits slechts toegepast op 1 maart 1970, zijn ondertussen 2 maanden verloren gegaan;

— een verhoging der ontvangsten uit het goederenverkeer met circa 300 miljoen;

— een dotatie voor vernieuwing van 3.600 miljoen frank, waarvan 3.300 miljoen van de Staat;

— een vermindering van de financiële Staatstussenkomst die met 11.402 miljoen frank, 299 miljoen frank lager ligt dan in 1969.

Deze begroting wordt natuurlijk reeds beïnvloed door de beslissing omtrent de vergoeding voor zondagswerk die in 1970, zowat 198 miljoen frank zal kosten.

De leiding van de Maatschappij zal dus andermaal genoopt worden tot een inspanning om die weerslag in al de mate van het mogelijke op te vangen.

#### D. Luchtvaart.

De Minister vestigde de aandacht van uw Commissie op het feit dat, na hals-over-kop het tijdperk van de straalvliegtuigen te zijn ingetreden, de eng-nationaal gedimensioneerde Europese maatschappijen nu tegenover elkaar staan zonder voldoende overleg, coördinatie of samenwerking.

Daarom is het, volgens de Minister, spijtig dat van Air Union niets terecht gekomen is.

Het is bekend dat het er om ging tussen Air-France, Alitalia, Lufthansa, Sabena en K.L.M. een soort van pool op te richten naar het voorbeeld van wat SAS geworden is.

Om daarin te slagen moesten de betrokken Europese maatschappijen beginnen met een einde te maken aan hun eigen onderlinge concurrentie en moesten diezelfde maatschappijen kunnen beschikken over een geïntegreerd net, gestructureerd op logische en economische grondslag, en moesten zij, tenslotte, in staat zijn zich tegenover derden — in de schoot van de IATA — aan te bieden als een « gesloten eenheid ».

Op het praktische vlak betekende dat : het vastleggen van gemeenschappelijke houdingen inzake verkoop- en exploitatieprogramma's en inzake materieel, met dien verstande dat iedere maatschappij haar eigen persoonlijkheid zou bewaren.

Tot dusver is er geen efficiënte toenadering tussen de maatschappijen tot stand gekomen in de zin van wat met Air Union beoogd werd.

Men kan bezwaarlijk het oordeel tegenspreken dat de West-Europese landen — meer in het bijzonder deze van de E.E.G. — een prachtige kans hebben laten liggen.

Zij zouden zich niet alleen in het regelmatig vervoer kunnen opwerken maar zich ook beter kunnen verdedigen op

Il tient compte de ce qui suit :

— la majoration des tarifs voyageurs, qui doit rapporter 347 millions. Toutefois, puisque cette majoration n'a été appliquée qu'au 1<sup>er</sup> mars 1970, il faut tenir compte d'une perte de deux mois;

— une majoration d'environ 300 millions de recettes résultant du trafic marchandises;

— une dotation de renouvellement de 3.600 millions de francs, dont 3.300 millions sont supportés par l'Etat;

— une diminution de l'intervention financière de l'Etat qui, fixée à 11.402 millions de francs, est inférieure de 299 millions de francs à celle de 1969.

Ce budget est, forcément, déjà influencé par la décision concernant l'allocation pour travail du dimanche, qui, pour 1970, représente une dépense de 198 millions de francs.

La direction de la Société se voit donc, une nouvelle fois, obligée de faire l'effort nécessaire afin de compenser dans la mesure du possible cette incidence financière.

#### D. Aéronautique.

Le Ministre a attiré l'attention de votre Commission sur le fait qu'après s'être précipitées dans l'ère de l'avion à réaction, les compagnies européennes engoncées dans des dimensions strictement nationales, vont se trouver l'une en face de l'autre sans concertation ni coordination ni collaboration suffisantes.

C'est pourquoi il estime regrettable que le projet Air Union n'ait pas abouti.

Nul n'ignore qu'il s'agissait de créer une sorte de pool, entre Air France, Alitalia, Lufthansa, Sabena et K.L.M., à l'exemple de ce qu'est devenue la SAS.

Pour pouvoir l'atteindre, les compagnies européennes intéressées devaient commencer par mettre fin à leur propre concurrence réciproque artificielle et disposer d'un réseau intégré, structuré sur une base logique et économique et elles devaient enfin être en état de se présenter vis-à-vis des tiers — au sein de l'IATA — comme une « entité fermée ».

Sur le plan pratique, cela signifiait : l'élaboration d'attitudes communes en matière de programmes de vente, d'exploitation et de matériel, étant entendu que chaque compagnie conserverait sa propre personnalité.

Jusqu'à présent, aucun rapprochement efficient ne s'est produit entre les compagnies dans le sens de ce qui avait été visé par Air Union.

On peut difficilement contester que les pays de l'Europe occidentale — et plus précisément ceux de la C.E.E. — ont laissé échapper une merveilleuse chance.

Ils auraient pu non seulement se développer dans le transport régulier, mais également mieux se défendre sur le mar-

de markt van twee activiteitssectoren die de laatste jaren een geweldige ontwikkeling hebben gekend : de chartervluchten en het vrachtovervoer.

Daar de officiële luchtvaartmaatschappijen een gedeelte van hun cliënteel vacatiegangers en toeristen hebben zien overgaan naar de zgn. « supplemental »-maatschappijen, hebben zij vanwege de IATA toelating bekomen om de formule van de « inclusive tours » op hun regelmatige lijnen toe te passen, door het invoeren van de zgn. « bulk-fare-tarieven ».

Enkele tijd geleden werd het akkoord dat hieromtrent te Dallas in het kader van de IATA werd afgesloten, door Alitalia opgezegd. Deze maatschappij past nu diezelfde bulk-fare-tarieven toe op de totaliteit van haar regelmatige lijnen over de Atlantische oceaan. Zij is daarin onmiddellijk en noodgedwongen gevolgd geworden door al de andere maatschappijen die op de Atlantische oceaan lijndiensten uitbaten.

Er is daardoor een tarievenoorlog ontstaan die de IATA aan het wankelen heeft gebracht en die eens te meer vooral de kleinere maatschappijen treft omdat zij door de aankoop van steeds duurder toestellen, nu in aangepaste tarieven geen compensatie vinden voor hun haast ondraaglijk geworden financiële lasten.

Als Air Union of een andere gelijkaardige organisatie er niet komt, dan moet men wel de vraag stellen waar men in Europa uiteindelijk naar toe gaat wanneer de Boeing 747 en later de supersonische toestellen in bedrijf komen.

Dezelfde vraag kan men stellen met betrekking tot de vracht. Hier mag men zich verwachten aan een verdere explosie. Volgens ramingen van de OACI zal de verhouding « vracht-passagier » die tot voor kort 35/65 was, in 1973 evolueren naar 65/35.

Wat zal het aandeel in deze « boom » zijn voor de Europese maatschappijen, als ieder van hen op zichzelf aangewezen blijft en dus af te rekenen heeft met hoge financiële lasten en met afschrijvingen die niet gecompenseerd worden door hogere tarieven of een voldoende bezettingsgraad van de vliegtuigen?

Wij mogen ons niet blind staren op het feit dat sommige Europese maatschappijen winst maken. In vele gevallen wordt deze door rechtstreekse of onrechtstreekse Staatsteun verkregen.

De Minister is vast de overtuiging toegedaan dat alleen samenwerking op het Europese plan de luchtvaart van ons vasteland uit het slop kan helpen. De samenwerking mag niet beperkt blijven tot de technische kant zoals het nu voor de Boeings 747 het geval is in de schoot van de ATLAS-groep.

Om te beletten dat de Europese maatschappijen zich nog verder van elkander zouden verwijderen, zouden er, volgens de Minister, op het Europese plan, tussen de regeringen, bepaalde initiatieven moeten genomen worden.

Deze bedenkingen mogen ons nochtans niet afleiden van ons streven de SABENA zo spoedig mogelijk gezond te maken.

Onze nationale luchtvaartmaatschappij worstelt in hoofdzaak met twee problemen :

ché de deux secteurs d'activité qui, ces dernières années, ont connu une expansion extraordinaire : les vols par affrètement et le transport de fret.

Etant donné que les compagnies de navigation officielles ont vu leur clientèle de vacanciers et de touristes se diriger vers les sociétés dites « supplemental », elles ont obtenu de l'IATA l'autorisation d'inclure dans leurs lignes régulières, la formule des « inclusive tours » par l'introduction des tarifs « bulk-fare ».

Il y a quelque temps, l'accord qui avait été conclu à ce sujet à Dallas dans le cadre de l'IATA, a été dénoncé par Alitalia. Cette compagnie adopte maintenant ces mêmes « bulk-fare » sur la totalité de ses lignes régulières sur l'Océan Atlantique. A contrecœur bien sûr, elle a été en cela immédiatement imitée par toutes les autres compagnies qui exploitent des services sur l'Atlantique.

Une guerre des tarifs s'ensuivit, qui ébranla l'IATA et qui, une fois de plus, touche les petites compagnies, parce que celles-ci ne trouvent pas, dans l'adaptation de ces tarifs, les compensations de leurs charges financières devenues rapidement intolérables à la suite de l'achat d'appareils toujours plus chers.

Si Air Union ou une autre organisation semblable ne voit pas le jour, on peut se demander où l'on ira en fin de compte en Europe, lorsque le Boeing 747 et plus tard les appareils supersoniques, seront mis en service.

On peut se poser la même question au sujet du fret. Dans ce domaine on peut s'attendre à une prochaine explosion — selon les estimations de l'OACI, le rapport « fret-passagers », qui jusqu'à récemment était de 35/65, évoluera en 1973 vers 65/35.

Quelle sera la part dans ce « boom » des compagnies européennes si chacune d'elles reste confinée sur elle-même et devra faire face à de lourdes charges financières et à des amortissements qui ne seront pas compensés par des tarifs plus élevés ou un coefficient d'occupation suffisant des appareils ?

Nous ne devons pas nous aveugler sur le fait que certaines compagnies européennes font du bénéfice. Dans beaucoup de cas, celui-ci est obtenu par un soutien direct ou indirect de l'Etat.

Le Ministre se dit convaincu que sur le continent, seule une collaboration européenne peut sortir l'aéronautique de l'ornière. La collaboration ne peut pas rester limitée au côté technique, comme c'est le cas actuellement pour les Boeings 747 au sein du groupe ATLAS.

Ils sont d'avis que, pour empêcher que les compagnies européennes ne s'éloignent encore plus les unes des autres, certaines initiatives devraient être prises sur le plan européen, entre les gouvernements.

Ces considérations ne doivent cependant pas empêcher de tendre à un assainissement aussi rapide que possible de la SABENA.

Notre compagnie nationale d'aviation est en butte principalement à deux problèmes :

— in de eerste plaats, op het internationale plan, met een steeds groter wordende concurrentie en de gevolgen van de inzet van grote jumbo-jets;

— in de tweede plaats is de SABENA gebonden aan een structuur die al te veel is afgestemd geweest op de België-Kongoverbinding en op het « doe-het-allemaal-zelf »-principe, dat aanleiding gaf tot de oprichting van nevenactiviteiten die thans zwaar wegen op de kostprijs.

Een werkgroep zal kennis nemen van een voorstel dat in de schoot van de beheerraad van de maatschappij werd bestudeerd en dat zowel maatregelen omvat die op het interne vlak moeten getroffen worden als voorstellen tot wijziging en aanpassing van de statuten. De Minister zal, binnen de kortst mogelijke tijd, aan het Parlement kennis geven van deze voorstellen, en verklaart dat de voorgenomen studie zal gebaseerd zijn op de volgende beginselen :

1. België heeft als industrie- en uitvoerland een eigen luchtvaartmaatschappij voor regelmatig vervoer nodig, en één enkele, voor de uitbouw van een net dat, op het wereldvlak, de voornaamste landen en steden aandoet, waarmee wij handelsbetrekkingen onderhouden.

2. Voor het statuut van deze maatschappij geeft de Minister de voorkeur aan een gemengd beheer en dienvolgens aan een efficiënte deelname, in het kapitaal en in het beheer, van Belgische privé instellingen. De Minister twijfelt er niet aan dat deze samenwerking kan gevonden worden op voorwaarde dat de SABENA vooraf gezond wordt gemaakt en gegrondvest wordt op principes die gelden in de privé industrie.

3. De Minister is van oordeel dat, naast één grote maatschappij voor regelmatig handelsvervoer op lange afstandslijnen en op de grote verkeersaders, andere normen moeten onderzocht worden, die zich vooral moeten toelagen op het chartervervoer, de toeristische lijndiensten en het aanbrengvervoer op korte afstand.

4. Ten slotte moeten formules worden gevonden die vertrouwen wekken en een klimaat tot stand brengen dat iedereen ertoe aanzet bij voorkeur beroep te doen op de nationale vervoerder.

De toestand van de SABENA is zo ingewikkeld dat wij er ons niet moeten aan verwachten de maatschappij in een handomdraai gezond te maken. De inzet van Jumbo-toestellen en de tarievenoorlog die, met het vooruitzicht daarop, op de Atlantische route, in alle hevigheid woedt, zijn niet van aard om het probleem van de sanering te vergemakkelijken.

De Minister denkt dat een periode van ongeveer 5 jaar nodig zal zijn om alle nodige maatregelen te treffen.

De levensvatbaarheid van de SABENA hangt ook in grote mate af van de aantrekkingskracht van onze nationale luchthaven.

Als uitvoerland heeft België de luchtvaart nodig en wij moeten op dit stuk dezelfde positie kunnen innemen als deze die wij in de zeevaart hebben verworven. De tijd ligt niet

— en premier lieu, sur le plan international, à une concurrence toujours plus grande et aux conséquences de la mise en service des grands jumbo-jets;

— en deuxième lieu, la SABENA est liée à une structure qui s'est toujours beaucoup trop appuyée sur la liaison Belgique-Congo et sur le principe du « faites tout vous-même », ce qui a donné lieu à la naissance d'activités connexes qui ont fini par peser sur le prix de revient.

Un groupe de travail pourra prendre connaissance d'un projet qui a été étudié au sein du Conseil d'Administration de la société et qui comporte aussi bien des mesures à prendre sur le plan intérieur que des propositions de modification et d'adaptation des statuts. Le Ministre a l'intention de donner connaissance de ces propositions au Parlement dans un avenir aussi rapproché que possible et il indique que l'étude entreprise sera basée sur les principes suivants :

1. La Belgique, en tant que pays industrialisé et exportateur a besoin d'une compagnie d'aviation propre pour le transport régulier et d'une seule, pour l'extension d'un réseau qui, sur le plan mondial, touche les principaux pays et villes avec lesquelles nous entretenons des relations commerciales.

2. Pour le statut de cette compagnie, le Ministre donne la préférence à une gestion mixte et, par voie de conséquence, à une participation efficiente d'institutions privées belges dans le capital et dans la direction de la société. Il ne doute pas que cette collaboration peut être trouvée, à la condition qu'auparavant la SABENA ait été assainie et établie sur des principes qui ont cours dans l'industrie privée.

3. Le Ministre est d'avis que, à côté d'une seule compagnie pour le transport régulier commercial sur longues distances et sur les grandes artères de trafic, d'autres normes doivent être examinées, qui doivent s'appliquer principalement au transport à la demande, aux lignes touristiques et au trafic d'apport sur courte distance.

4. Enfin on doit trouver des formules susceptibles d'inspirer la confiance et de créer un climat qui invite chacun à faire appel par préférence au transporteur national.

La situation de la SABENA en est arrivée à ce point que l'on ne doit pas s'attendre à voir assainir la société en un tour de main. L'introduction des appareils géants et la guerre des tarifs qui, dans cette perspective, sévit dans toute son intensité sur la route atlantique, ne sont pas de nature à faciliter le problème de l'assainissement.

Le Ministre pense qu'il faudra environ cinq ans pour permettre de prendre toutes les mesures utiles.

La viabilité de la SABENA dépend aussi en grande partie de la force d'attraction de notre aéroport national.

En tant que pays d'exportation, la Belgique a besoin de l'aviation et nous devons pouvoir dans ce domaine obtenir la même position que celle que nous avons acquise dans la

meer zo ver af dat een goed uitgeruste luchthaven voor een land dezelfde betekenis krijgt als een haven.

Om de nationale luchthaven voor die rol geschikt te maken heeft de Minister aan een, in de schoot van zijn departement opgerichte werkgroep, opdracht gegeven in de eerste plaats maatregelen te onderzoeken die dringend moeten getroffen worden om Zaventem geschikt te maken voor de ontvangst van jumbotoestellen en, in de tweede plaats, het massaplan van de luchthaven aan te passen aan de behoeften tot 1980.

Het eerste gedeelte van deze opdracht omvat een programma van ongeveer 294 miljoen frank, waarin o.m. voorzien zijn :

1. het plaatsen van verbindingsbruggen tussen de vliegtuigen en de fingers;
2. het bouwen van een nieuwe finger die speciaal voor passagiers van intercontinentale vluchten zal worden opengesteld;
3. het vergroten van de registratie- en aankomstzalen met een aangepast systeem van toegangswegen;
4. het vervangen van de transportbanden door zgn. « carrousels ».

Al deze werken moeten bedrijfsklaar worden in de loop van het jaar 1972.

In een tweede fase zal de werkgroep aandacht besteden aan de vracht. De Minister is inderdaad van oordeel dat de toekomst van de nationale luchthaven gelegen is in haar mogelijkheid zich tot een der belangrijkste vrachtluchthavens van West-Europa te ontwikkelen.

Het ligt in de bedoeling te dien einde aan de westzijde van de luchthaven een groot vrachtcomplex te bouwen met een bijhorende zone voor investering.

Ten slotte wordt op Zaventem ook aandacht besteed aan de algemene luchtvaart, d.w.z. het geheel van luchtvaartactiviteiten dat vooral het zaken- en taxiverkeer omvat.

In de loop van het volgend jaar zal een aanvang worden gemaakt met de bouw van een afzonderlijk luchthavenstation voor « general aviation » met een passende loods. In het massaplan is ook de aanleg voorzien van een afzonderlijke startbaan voor STOL-vliegtuigen en de kleinere toestellen van de algemene luchtvaart.

Dat het grootste gedeelte van de inspanningen op Zaventem geconcentreerd wordt wil echter niet zeggen dat de andere luchtvaartbelangen verwaarloosd worden.

De laatste tijd zijn zowat overal in het land initiatieven genomen met het oog op de aanleg of modernisatie van vliegvelden. Wij moeten in dit opzicht nochtans oordeelkundig te werk gaan en de Minister heeft dan ook aan zijn diensten opdracht gegeven een studie te maken over de vliegvelden waarover ons land zou moeten kunnen beschikken.

navigation maritime. Le temps n'est plus très éloigné où un aéroport bien équipé aura, pour un pays, la même signification qu'un port de mer.

Pour rendre l'aéroport national apte à ce rôle, un groupe de travail constitué au sein du département a été chargé, en premier lieu, d'examiner les mesures qui doivent être prises d'urgence pour rendre Zaventem capable de recevoir les avions géants et, en deuxième lieu, d'adapter le plan d'ensemble de l'aéroport aux besoins de 1980.

La première partie de cette mission comprend un programme d'environ 294 millions, dans lesquels entre autres sont prévus :

1. Le placement de passerelles d'accès entre les avions et les jetées;
2. La construction d'une nouvelle jetée qui sera ouverte spécialement aux passagers des vols intercontinentaux;
3. L'agrandissement des salles d'enregistrement et d'arrivée avec un système adapté de voies d'accès;
4. Le remplacement des bandes transporteuses par ce qu'il est convenu d'appeler des « carrousels ».

Tous ces travaux doivent pouvoir être terminés dans le courant de l'année 1972.

Dans une deuxième phase, le groupe de travail accordera son attention au fret. Le Ministre est en effet d'avis que l'avenir de l'aéroport national réside dans sa possibilité de se développer en un des plus importants aéroports de fret de l'Europe occidentale.

Il entre dans les intentions du Ministre de construire à cette fin dans la partie ouest de l'aéroport un grand complexe de fret avec une zone adjacente pour l'implantation d'industries.

Enfin, à Zaventem, l'intérêt se porte également sur l'aviation générale, c'est-à-dire l'ensemble des activités aéronautiques qui embrassent particulièrement le trafic d'affaires et de taxi.

Dans le courant de l'année prochaine on entamera la construction d'une aérogare spéciale pour l'aviation générale, avec un hangar particulier. Le plan d'ensemble prévoit également l'aménagement d'une piste spéciale pour avions STOL et pour les petits avions de l'aviation générale.

Si la majeure partie des efforts sont concentrés sur Zaventem, cela ne veut pas dire que les autres intérêts aéronautiques soient négligés.

Des initiatives ont été prises ces derniers temps, un peu partout dans le pays, en vue d'implanter de nouveaux aéroports ou d'en moderniser d'autres. A cet égard, nous devons cependant opérer d'une façon judicieuse et le Ministre a chargé ses services de faire une étude portant sur le nombre d'aéroports dont notre pays devrait pouvoir disposer.

Gelet op de bestaande infrastructuur zal deze studie voornamelijk betrekking hebben op de behoeften van Antwerpen, Gent en Limburg. De andere gewesten van het land beschikken inderdaad reeds over de bestaande luchthavens van Oostende, Charleroi-Gosselies en Luik-Bierset.

Op deze laatste luchthaven werden maatregelen getroffen om ze geschikt te maken voor het zakenverkeer en korte lijndiensten : de openingsuren zullen verlengd worden en er zal een ILS geplaatst worden om de landingen bij slechte zichtbaarheid te vergemakkelijken.

Wat de luchthavens voor zakenverkeer betreft, wenst de Minister te laten opmerken dat wij ons hier bevinden op een terrein dat tot de verantwoordelijkheid van de gedecentraliseerde en lokale overheden behoort. De Minister wenst dan ook dat formules zouden uitgewerkt worden waarbij deze overheden actief aan het beheer van deze luchthavens zouden deelnemen.

Het is de plicht van de Staat de lokale overheden te helpen om over een luchthaven te beschikken, maar gelet op het gewestelijk en lokaal belang ervan, lijkt het beter hun beheer in de handen te geven van de plaatselijke overheden of zelfs van private maatschappijen die, beter dan de Staat, kunnen zorgen voor een soepele exploitatie en een infrastructuur die aangepast is aan de noodwendigheden van de streek.

De diensten van het Ministerie van Verkeerswezen trachten momenteel een dergelijke formule in het leven te roepen voor de luchthaven van Sint-Denijs-Westrem, in afwachting dat, in de omstreken van Gent, over een andere luchthaven kan worden beschikt.

Voor Antwerpen moet, met het oog op de ontwikkeling van de haven en de ontsluiting van de linkeroever, een aangepaste oplossing gevonden worden. Niemand heeft ooit de noodzakelijkheid van een aangepaste luchthaven voor zaken-, toerisme- en sportvluchten betwist. Deurne is veel te dicht bij het stadscentrum gelegen om er een druk handelsverkeer toe te laten; voor dit verkeer is Antwerpen op Zaventem aangewezen.

Iedereen is het er volkomen mede eens dat, zelfs met een passende infrastructuur, het gebruik van reactietoestellen te Deurne uitgesloten is.

Waarom dan vasthouden aan een oplossing die, voorlopig, alleen voordelen biedt voor een verkeer dat noodzakelijkerwijze beperkt zal blijven tot kleine conventionele toestellen, op voorwaarde dat zij slechts in beperkte mate worden gebruikt om geen al te grote hinder uit te maken voor de nabijgelegen agglomeratie.

Antwerpen moet geen afstand doen van Deurne, zolang geen geschikte vervangingsoplossing gevonden is. De Minister hoopt echter op de stad en op de provincie te kunnen rekenen om dit vraagstuk op te lossen en uiteindelijk een beslissing te kunnen treffen die de luchtvaartbelangen van Antwerpen vrijwaart.

Een studie is aan de gang voor de toerisme- en sportluchthavens. Op al deze luchthavens wordt een groeiende activiteit aan de dag gelegd, vooral op de vliegvelden die

Etant donné l'infrastructure existante, cette étude aura trait principalement aux besoins d'Anvers, de Gand et de la province de Limbourg. Les autres régions du pays disposent en effet déjà des aéroports d'Ostende, de Charleroi-Gosselies et de Liège-Bierset.

En ce qui concerne ce dernier aéroport, des mesures ont été prises pour le rendre accessible à l'aviation d'affaires et aux lignes courtes : les heures d'ouverture seront prolongées et un « ILS » sera placé pour faciliter les atterrissages par mauvaise visibilité.

Quant aux aéroports adaptés au trafic d'affaires, le Ministre tient à souligner que nous nous trouvons dans un domaine qui ressortit à la responsabilité des autorités décentralisées et locales. Aussi, le Ministre désire-t-il que soient élaborées des formules permettant à ces autorités de participer activement à la gestion de ces aéroports.

L'Etat se doit d'aider les autorités locales à disposer d'un aéroport, mais étant donné l'intérêt régional et local de ces aéroports, il paraît préférable d'en confier la gestion aux autorités locales ou même à des sociétés privées qui, mieux que l'Etat, pourront veiller à une exploitation souple et à une infrastructure qui soit adaptée aux nécessités de la région.

Les services du Ministère des Communications s'efforcent pour le moment de mettre au point une telle formule pour l'aérodrome de Saint-Denis-Westrem, en attendant qu'on puisse disposer d'un autre aérodrome dans les environs de Gand.

Pour Anvers, il convient de trouver une solution dans la perspective du développement du port et de la mise en valeur de la rive gauche. Personne n'a jamais mis en doute la nécessité d'un aéroport adapté aux vols d'affaires, de tourisme et de sport. Deurne est situé beaucoup trop près du centre de la ville pour y permettre un trafic commercial actif; pour ce genre de trafic, Anvers doit s'orienter vers Zaventem.

Tout le monde est d'accord pour dire qu'à Deurne, même avec une infrastructure adaptée, l'emploi d'appareils à réaction est exclu.

Pourquoi alors s'accrocher à une solution qui, provisoirement, ne présente des avantages que pour un trafic qui demeurera nécessairement confiné aux petits appareils conventionnels, à condition que l'utilisation en soit restreinte, pour ne pas provoquer une gêne trop grande pour l'agglomération voisine.

Anvers ne doit pas renoncer à Deurne aussi longtemps qu'une solution de remplacement convenable n'aura pas été trouvée. Le Ministre espère cependant pouvoir compter sur la ville et sur la province pour résoudre cette question et en fin de compte pouvoir prendre une décision qui sauvegarde les intérêts aéronautiques d'Anvers.

Une étude est en cours pour les aérodromes de tourisme et de sport. Une activité féconde a vu le jour sur tous ces aérodromes, surtout sur les terrains gérés par les aéroclubs

onder het beheer staan van de lokale luchtvaartclubs. Om die reden zal ook getracht worden het enige vliegveld van die categorie, nl. dat van Spa, dat nog door de Regie der Luchtwezen wordt beheerd, in handen te geven van de lokale overheid of club.

Tot besluit vestigde de Minister de aandacht van Uw Commissie op de zeer beperkte middelen die ter beschikking staan in een sector die, qua infrastructuur, relatief duur uitvalt. Het ogenblik is gekomen om beroep te doen op de effectieve medewerking van de gewestelijke overheden. Het zal dienvolgens ook gedeeltelijk van hen afhangen of hun eigen luchtvaart-infrastructuur aan de eisen van het moderne zakenleven kan worden aangepast.

### E. Openbaar stedelijk vervoer.

Alhoewel de tariefverhoging die op 1 oktober 1968 werd doorgevoerd de ongunstige evolutie van de financiële toestand der maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer tijdelijk heeft afgeremd, is zij niet van aard geweest te kunnen verhinderen dat het exploitatiedeficit van 1969 dat van 1968 overtreft.

Inderdaad, het globaal tekort van alle maatschappijen samen bedraagt ongeveer 593 miljoen frank, tegen een gezamenlijk tekort van 539 miljoen frank in 1968.

De ontvangsten lagen nochtans 5 pct. hoger dan in 1968, doch de uitgaven stegen met 6 pct., zodat uiteindelijk het globaal deficit in 1969 met ongeveer 9,9 pct. verhoogde.

Er valt te noteren dat ongeveer 80 pct. van de totale uitgaven personeelsuitgaven zijn die in belangrijke mate de weerslag ondervinden van het sociale programmatieakkoord dat ieder jaar met de werknemersafvaardigingen wordt afgesloten alsmede van de indexstijgingen.

De exploitatietekorten van de verschillende maatschappijen waren in 1968 en 1969 de volgende (de cijfers van 1969 zijn nog niet definitief) :

|                      | 1968      | 1969      |
|----------------------|-----------|-----------|
|                      | —         | —         |
| M.I.V.B. (Brussel)   | 384,7     | 421       |
| M.I.V.A. (Antwerpen) | 57,2      | 53        |
| S.T.I.L. (Luik)      | 54,6      | 70        |
| M.I.V.G. (Gent)      | 22,6      | 26        |
| S.T.I.C. (Charleroi) | 7,7       | 9,5       |
| S.T.I.V. (Verviers)  | 12,2      | 13,5      |
|                      | <hr/> 539 | <hr/> 593 |

Voor de M.I.V.B. ligt het deficit voor 1969 ongeveer 11 pct. hoger dan in 1968.

De uitgaven zijn met 6,3 pct. gestegen, de inkomsten liggen maar 5,2 pct. hoger, rekening houdend met een vermindering van 4,2 pct. van het aantal reizigers.

locaux. Pour cette raison le Ministre s'efforcera de remettre aux mains de l'autorité ou du club local le seul aéroport de cette catégorie, celui de Spa, qui est encore sous l'administration de la Régie des Voies aériennes.

Le Ministre conclut en attirant l'attention de la Commission sur les moyens très limités qui sont disponibles dans un secteur dont l'infrastructure revient relativement cher. Le moment est venu de faire appel à la collaboration effective des autorités régionales. Par conséquent, il dépendra en partie d'elles aussi que leur propre infrastructure aérienne puisse être adaptée aux exigences de la vie économique moderne.

### E. Transports en commun urbains.

Bien que la hausse des tarifs intervenue le 1<sup>er</sup> octobre 1968 ait freiné temporairement l'évolution défavorable de la situation financière des sociétés de transports en commun urbains, elle n'a pu empêcher que le déficit d'exploitation de 1969 ait été supérieur à celui de 1968.

En effet, pour l'ensemble des sociétés, le déficit global s'élève à environ 593 millions de francs, alors qu'il était de 539 millions de francs en 1968.

Pourtant, les recettes étaient supérieures de 5 p.c. par rapport à 1968, mais les dépenses ont augmenté de 6 p.c., de sorte qu'en fin de compte le déficit global en 1969 s'est accru d'environ 9,9 p.c.

Il convient de noter que près de 80 p.c. des dépenses totales sont constituées par les dépenses de personnel, qui subissent dans une large mesure l'incidence des accords de programmation sociale conclus chaque année avec les délégations de travailleurs, ainsi que de la hausse de l'index.

En 1968 et 1969, les déficits d'exploitation des différentes sociétés se présentaient comme suit (les chiffres de 1969 ne sont pas encore définitifs) :

|                      | 1968      | 1969      |
|----------------------|-----------|-----------|
|                      | —         | —         |
| S.T.I.B. (Bruxelles) | 384,7     | 421       |
| M.I.V.A. (Anvers)    | 57,2      | 53        |
| S.T.I.L. (Liège)     | 54,6      | 70        |
| M.I.V.G. (Gand)      | 22,6      | 26        |
| S.T.I.C. (Charleroi) | 7,7       | 9,5       |
| S.T.I.V. (Verviers)  | 12,2      | 13,5      |
|                      | <hr/> 539 | <hr/> 593 |

A la S.T.I.B., le déficit de 1969 dépasse d'environ 11 p.c. celui de 1968.

Les dépenses ont augmenté de 6,3 p.c.; l'augmentation des recettes n'est que de 5,2 p.c., compte tenu d'une réduction de 4,2 p.c. du nombre de voyageurs.

De M.I.V.A. komt er beter voor, het deficit ligt 7,7 pct. beneden dat van 1968, dank zijn een verhoogde inkomst van 7 pct. en een geringere vermindering van reizigers (— 4,7 pct.). Bovendien beperkt de verhoging van de uitgaven zich tot 4,2 pct. De M.I.V.A.-exploitatie werd helemaal gemoderniseerd en gerationaliseerd. Deze maatregelen hebben ten gevolge gehad de stijgende exploitatieuitgaven te remmen.

Zo de S.T.I.L. de laagste vermindering van reizigers kent van de zes netten (— 1,3 pct.), dient toch te worden opgemerkt dat de inkomsten maar met 2,8 pct. zijn verhoogd; dit is te wijten aan het feit dat de maatschappij, op 1 oktober 1968, haar tarieven omgewerkt heeft in plaats van een werkelijke verhoging door te voeren. De inkomsten verhoogden met 2,8 pct. en het deficit steeg in 1969 met ongeveer 28 pct.

Bij de M.I.V.G. zijn de inkomsten met 6 pct. gestegen en de uitgaven met 7,1 pct.; het deficit groeide met 14,7 pct., waar de afname van het aantal reizigers op 3 pct. kwam.

De S.T.I.C. onderging een felle vermindering inzake reizigers (6,4 pct.) wat dan ook een deficit van 20,5 pct. boven dat van vorig jaar teweeg bracht.

Op haar beurt kende de S.T.I.V. de grootste daling van reizigers (7,8 pct.). Dit werd veroorzaakt door de onderbreking van twee lijnen, gedurende één jaar, ingevolge de omlegging van de Vesder. Deze toestand verwerkt een vermindering van 2 pct. in de inkomsten en een toenemend deficit van 11,1 pct.

De oorzaken van die toestand zijn van tweeërlei aard :

#### 1. *Uitwendige oorzaker :*

a) aanzienlijke toename van de motorisatie;

b) diepgaande veranderingen in de gewoonten van de gebruikers (5-daagse werkweek, schaftijd op het werk zelf, uittocht tijdens weekeinden);

c) vermeerdering van de opstoppen.

Wanneer enerzijds die oorzaken de vermindering van het aantal reizigers die het stedelijk gemeenschappelijk vervoer gebruiken, hebben in de hand gewerkt, is het anderzijds ook zo dat de toenemende opstoppen een normale rotatie van het materieel en een rationele aanwending van het personeel belemmeren en zodoende de kostprijs verhogen.

#### 2. *Interne oorzaken:*

a) stijging van de lonen en sociale lasten :

die voordelen zijn het resultaat van de actie van de vakbonden en aan een vermindering ervan kan niet gedacht worden, des te minder daar men zich op dit stuk richt op de sociale programmaties van het Rijkspersoneel.

b) verhoging van de fiscale lasten :

de meeste van deze lasten werden ingevoerd of gevoelig verhoogd na het tot stand komen van de wet van 22 februari

A la M.I.V.A., la situation est meilleure. Le déficit régresse de 7,7 p.c. par rapport à celui de 1968, grâce à des recettes accrues de 7 p.c. alors que dans le même temps le nombre des voyageurs a régressé dans une proportion moindre (— 4,7 p.c.). En outre, l'accroissement des dépenses se limite à 4,2 p.c. L'exploitation de la M.I.V.A. a été tout à fait modernisée et rationalisée. Ces mesures ont permis de freiner la progression des dépenses d'exploitation.

Encore que des six réseaux la S.T.I.L. soit celui qui ait enregistré la perte la plus faible en voyageurs (— 1,3 p.c.), il est à noter que les recettes n'ont augmenté que de 2,8 p.c.; cela est dû au fait que, le 1<sup>er</sup> octobre 1968, la société a réajusté ses tarifs au lieu d'appliquer une réelle augmentation. Les recettes se sont accrues de 2,8 p.c., mais le déficit a augmenté d'environ 28 p.c. en 1969.

A la M.I.V.G., les recettes ont augmenté de 6 p.c. et les dépenses de 7,1 p.c.; le déficit s'est accru de 14,7 p.c., tandis que la diminution du nombre de voyageurs atteignait 3 p.c.

La S.T.I.C. a connu une désaffection sensible du nombre de voyageurs (6,4 p.c.), ce qui a entraîné un déficit supplémentaire de 20,5 p.c. par rapport à l'année précédente.

A son tour, la S.T.I.V. a connu la plus forte baisse du nombre des voyageurs (7,8 p.c.) en raison de la suppression, pendant un an, de deux lignes, à la suite du détournement du cours de la Vesdre. Cette situation a entraîné une réduction de 2 p.c. des recettes et un déficit accru de 11,1 p.c.

Les causes de cette situation sont de deux sortes :

#### 1. *Causes externes :*

a) accroissement considérable de la motorisation;

b) transformation profonde des habitudes des usagers (semaine des cinq jours, repas pris sur les lieux du travail, exode en fin de semaine);

c) augmentation des embouteillages.

Si ces causes ont favorisé la réduction du nombre des usagers des transports en commun urbains, de leur côté les embouteillages de plus en plus nombreux entravent une rotation normale du matériel et l'utilisation rationnelle du personnel, ce qui entraîne une augmentation du prix de revient.

#### 2. *Causes internes :*

a) hausse des salaires et des charges sociales :

ces avantages sont le résultat de l'action syndicale et il n'est pas question de les réduire, d'autant moins que dans ce domaine on se réfère à la programmation sociale des agents de l'Etat.

b) alourdissement des charges fiscales :

la plupart de ces charges ont été instaurées ou accrues sensiblement après l'entrée en vigueur de la loi du 22 février

1961, die de statuten van de betrokken maatschappijen heeft vastgesteld, statuten die o.m. het financieel evenwicht beoogden.

c) lage tarieven die niet aangepast zijn aan de kostprijs :

om prijspolitieke redenen konden de in de lastkohieren voorziene tariefaanpassingen niet worden doorgevoerd en werden de toegestane verhogingen zover mogelijk gespreid en binnen redelijke perken gehouden; het dient onderstreept dat de lastkohieren eveneens bepalen dat in dat geval van overheidswege maatregelen dienen getroffen om dit verlies te compenseren.

Aldus werd voor 1970 een krediet van 675 miljoen frank voorzien op artikel 22.05 van de gewone begroting, dat echter onvoldoende zal zijn, vermits de meest recente ramingen wijzen op een gezamenlijk exploitatiedeficit dat het door het departement vooropgestelde bedrag van ongeveer 756 miljoen nog in belangrijke mate zal overschrijden.

Naast de belangrijke financiële steun die hij de laatste jaren aan de belanghebbende maatschappijen verstrekt heeft, spant de Staat zich bovendien in een zeer belangrijke mate in om de exploitatievoorwaarden te verbeteren, inzonderheid door de aanleg van ondergrondse kunstwerken en eigen beddingen.

Het openbaar vervoer is geroepen om een onvervangbare rol te spelen bij het bedienen van de centrale wijken van de grote agglomeraties, want alleen het openbaar vervoer is geschikt om het massavervoer te verzekeren dat zowel in de tijd als in de ruimte is geconcentreerd. Zulks houdt de herwaardering in van de openbare vervoermiddelen die aan de reizigers dezelfde voordelen moeten bieden als de individuele voertuigen, nl. snelheid, regelmatigheid, frekwentie en comfort.

Om dat doel te bereiken moeten de verkeersvormen gescheiden worden zodat het gemeenschappelijk vervoer niet beïnvloed wordt door de belemmeringen van het individueel vervoer en omgekeerd. Die scheiding kan gebeuren op vertikaal vlak (viaduct of tunnel) of op horizontaal vlak (eigen bedding of voorbehouden stroken op de openbare weg).

In die zin werken dan ook de Regionale Commissies voor de studie en de verbetering van het gemeenschappelijk vervoer, die werden opgericht te Brussel, Luik, Gent, Antwerpen en Charleroi.

Bij de bespreking van de begroting van de vorige jaren hebt U de evolutie kunnen volgen van de studies en van de omvangrijke werken die thans aan de gang zijn te Brussel en waarvan de verwezenlijking ook voor de andere steden wordt overwogen.

Dank zij de kredieten ter beschikking gesteld van de uitvoeringsorganismen en die, voor het dienstjaar 1969 alleen, uiteindelijk 1.600 miljoen bereiken, konden de studies en werken normaal voortgezet worden.

Zo werd te Brussel de uitvoeringstermijn van het vak van de Oost-Westlijn, tussen het Jubelpark en de Vismarkt stipt nageleefd. Dit kunstwerk werd door Zijne Majesteit de

1961, qui a fixé les statuts des sociétés intéressées, statuts qui visaient notamment à l'équilibre financier.

c) tarifs peu élevés, qui ne sont pas adaptés au prix de revient :

pour des raisons de politique des prix, les réajustements tarifaires prévus dans les cahiers des charges n'ont pu être réalisés et les augmentations accordées ont été autant que possible étalées et maintenues dans des limites raisonnables. Il convient de souligner que les cahiers des charges prévoient également que dans ce cas l'Etat doit intervenir pour compenser cette perte.

Ainsi, il a été prévu pour 1970 un crédit de 675 millions à l'article 22.05 du budget ordinaire. Ce crédit sera toutefois insuffisant, puisque selon les estimations les plus récentes le résultat d'exploitation global dépassera largement le montant de 756 millions avancé par le Gouvernement.

Indépendamment des subventions importantes qu'il a accordées auxdites sociétés ces dernières années, l'Etat multiplie ses efforts en vue d'améliorer les conditions d'exploitation, notamment par l'aménagement d'ouvrages d'art souterrains et de sites propres.

Les transports publics sont appelés à jouer un rôle bien spécifique dans la desserte des quartiers centraux des grandes agglomérations car seuls les transports publics sont à même d'assurer le transport de masse concentré dans le temps autant que dans l'espace. Cela implique la réévaluation des moyens de transport publics, qui doivent offrir aux voyageurs les mêmes avantages que les véhicules privés, c'est-à-dire rapidité, régularité, fréquence et confort.

Pour atteindre ce but, les diverses formes de trafic doivent être individualisées, de sorte que les transports publics ne soient pas gênés par les encombrements des moyens de transport particuliers et inversement. La distinction peut s'opérer sur le plan vertical (viaduc ou tunnel) ou sur le plan horizontal (site propre ou bandes réservées sur la voie publique).

Aussi est-ce dans cette optique qu'agissent les Commissions régionales pour l'étude et l'amélioration des transports en commun installées à Bruxelles, Liège, Gand, Anvers et Charleroi.

La discussion des budgets des années précédentes a permis de suivre l'évolution des études et des travaux importants en cours à Bruxelles, et dont la réalisation est également envisagée pour les autres villes.

Grâce aux crédits mis à la disposition des organismes chargés de l'exécution, crédits dont le montant total s'élève à 1.600 millions pour le seul exercice 1969, il a été possible de poursuivre normalement les études et les travaux.

Ainsi, à Bruxelles, le délai d'exécution imposé pour le tronçon de l'axe est-ouest, situé entre le Parc du Cinquantenaire et le Marché-au-Poisson, a pu être scrupuleusement res-

Koning op 17 december 1969 ingehuldigd en vanaf die datum als premetrolijn geëxploiteerd.

Terzelfdertijd werden ook de werken op de Kleine Ring voortgezet om de tunnel tussen het Madouplein en de Louiza-poort tegen einde 1970 in dienst te kunnen stellen.

De verlenging van deze twee assen met het oog op een werkelijke metroexploitatie is al aan gang.

De belangrijke werken zijn al aangevangen aan het Montgomerykruispunt, waar een overstaphalte voorzien is voor de lijnen Oost-West en de Grote Ring.

Aan de Reyerslaan werd ook begonnen met de bouw van een ander tunnelvak van de Grote Ring in het kader van de werken voor aansluiting van de autoweg Brussel-Luik met de Ringlaan.

Op de Kleine Ring zijn de werken aan gang tussen het Madouplein en de Kruidtuin en op het Rogiersplein zullen ze dit jaar aangevat worden.

Te Antwerpen werden de werken dit jaar aangevangen op het kruispunt De Keyserlei-Frankrijklei voor de eerste premetrolijn die het Centraalstation met de Groenplaats zal verbinden.

Te Luik werden de studies voortgezet in samenwerking met de ontwerpers van het omvormingsplan van de Sint-Lambertplaats en andere openbare en private instellingen.

Een voor het autobusverkeer voorbehouden strook werd verwezenlijkt op de « Boulevard de la Sauvenière » en een andere zal aangelegd worden langs de linkeroever van de Maas aan de « Quai de Coronmeuse » en de « Quai Saint-Léonard ». De Minister hoopt dat in 1970 de werken op de Sint-Lambertplaats in een actief stadium zullen treden. Bovendien werd een studiegroep belast met het onderzoek betreffende de vervoerproblemen in de Luikse agglomeratie.

Voor het begrotingsjaar 1970 bedraagt de vaste schijf van de vastleggingen, zoals voor 1969, 1.600 miljoen. Zo de conjunctuur het toelaat zal dit bedrag gebracht worden op 2.263 miljoen, verdeeld als volgt tussen de verschillende steden :

1.316 miljoen voor Brussel, die zullen aangewend worden voor de verlenging van de Oost-Westas voorbij het Jubelpark op de twee vertakkingen naar het Montgomerykruispunt en naar Oudergem en ook voor de bouw te Oudergem van een gedeelte van de werkplaats voor de metrorijtuigen;

383 miljoen voor Luik om de studies en de eerste ontelingen in de omgeving van de Sint-Lambertplaats te bekostigen, alsook de bouw van tunnels aan de « Quais de Maestricht et de la Goffe » en een ondergronds station onder een nieuw gebouwencomplex in de wijk « Saint-Georges ».

Antwerpen zal over 331 miljoen kunnen beschikken voor de bouw van de tunnel van de Frankrijklei naar de Groenplaats.

pecté. Cet ouvrage de génie civil a été inauguré par S.M. le Roi le 17 décembre 1969 et mis en service à partir de cette date sous forme de prémétro.

En même temps, on a poursuivi les travaux à la Petite Ceinture en vue de la mise en service pour fin 1970 du tunnel entre la place Madou et la porte Louise.

La prolongation de ces deux axes dans la perspective d'une véritable exploitation de métro est déjà en cours.

Au carrefour Montgomery, où est prévue une station de correspondance entre les lignes Est-Ouest et la Grande Ceinture, les importants travaux ont déjà été entamés.

De même, une nouvelle section du tunnel de la Grande Ceinture a été mise en chantier au boulevard Reyers dans le cadre des travaux de raccordement de l'autoroute Bruxelles-Liège avec le Boulevard de ceinture.

A la Petite Ceinture, les travaux entre la Place Madou et le Jardin Botanique sont en cours et, à la Place Rogier, ils seront entamés cette année.

A Anvers, les travaux ont commencé cette année, au carrefour De Keyserlei-Frankrijklei, en vue de l'aménagement de la première ligne de prémétro, qui reliera la Gare Centrale et la Groenplaats.

A Liège, les études se poursuivent en collaboration avec les auteurs du plan de conversion de la Place Saint-Lambert et d'autres organismes publics et privés.

Une bande réservée au trafic des autobus a été aménagée au Boulevard de la Sauvenière et une autre est prévue le long de la rive gauche de la Meuse au Quai de Coronmeuse et au Quai Saint-Léonard. Le Ministre espère que cette année encore les travaux pourront effectivement débiter à la Place Saint-Lambert. Par ailleurs, un groupe d'étude est chargé d'examiner les problèmes des transports au sein de l'agglomération liégeoise.

Pour l'exercice budgétaire 1970, la tranche fixe des engagements s'élève, tout comme pour 1969, à 1.600 millions. Si la conjoncture le permet, ce montant sera porté à 2.263 millions, à répartir comme suit entre les différentes villes :

1.316 millions pour Bruxelles, qui seront affectés au prolongement de l'axe Est-Ouest au-delà du Parc du Cinquantenaire en direction du carrefour Montgomery d'une part et vers Auderghem d'autre part, ainsi qu'à la construction à Auderghem d'une partie d'un atelier pour les voitures de métro;

383 millions pour Liège, destinés au financement des études et des premières expropriations aux environs de la Place Saint-Lambert, ainsi que la construction de tunnels aux Quais de Maestricht et de la Goffe et d'une station souterraine au-dessous d'un nouveau complexe de bâtiments au quartier Saint-Georges.

Anvers disposera de 331 millions pour la construction du tunnel entre la Frankrijklei et la Groenplaats.

Te Gent zal vóór het Sint-Pietersstation een station voor het gemeenschappelijk vervoer worden aangelegd en wordt de bouw voorbereid van het eerste vak van de premetrolijn die dat station zal verbinden met de Graanmarkt. Te dien einde wordt een krediet voorzien van 74 miljoen.

Tenslotte zal Charleroi over een bedrag van 159 miljoen beschikken voor de verwezenlijking, vóór het Zuidstation, van een station voor het gemeenschappelijk vervoer, en om te beginnen met de bouw van een viaduct tussen genoemd station en Charleroi-West.

Na Brussel zullen dus weldra in de andere grote agglomeraties belangrijke werken worden uitgevoerd en het ware te hopen dat de financiële mogelijkheden zullen toelaten om ze binnen aanvaardbare termijnen te beëindigen.

## F. Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

### 1. Exploitatie.

Nogmaals blijkt uit de evolutie van het reizigersverkeer in 1969 dat de N.M.V.B. evenmin ontsnapt aan de nadelige invloed die het stedelijk openbaar vervoer reeds sedert jaren ondervindt van het steeds groeiend gebruik van het individueel vervoermiddel.

Alhoewel de openbare vervoerdiensten van de N.M.V.B. in 1969 nagenoeg van dezelfde omvang waren als in 1968, is het aantal vervoerde reizigers met 2,1 p.c. afgenomen. Opnieuw is de terugloop bijzonder belangrijk geweest wat de gewone- en weekabonnees aangaat (respectievelijk 11,5 pct. en 5,1 pct); het aantal schoolabonnees daarentegen is met 4,1 pct toegenomen terwijl de achteruitgang van het aantal gewone reizigers tot 2,2 pct. beperkt bleef.

In het kader van haar streven de exploitatiekosten te verminderen heeft de Nationale Maatschappij in 1969 de exploitatie opgegeven van 10 km elektrische spoorlijnen. Daarentegen worden 190 km nieuwe autobusdiensten ter beschikking van de reizigers gesteld. (In 1968 bedroeg het aantal km opgeheven spoorlijnen 76 km en het aantal km nieuwe autobusdiensten 125). Door de vermindering van de frekwentie op sommige lijnen van geringere belangrijkheid lagen de aangeboden plaatsenkilometer in 1969 nochtans iets beneden deze van 1968 (in 1968 : 9.921 miljoen; in 1969 : 9.822 miljoen).

### 2. Exploitatieuitslagen.

De N.M.V.B. boekt sinds 1965 negatieve exploitatieresultaten. Waar het verlies in 1965 1 miljoen frank bedroeg, liep het in 1966 tot 25 miljoen frank op, in 1968 tot 92,5 miljoen frank en bereikte het in 1969 104,4 miljoen. Het exploitatiedeficit zou 33,1 miljoen frank hoger gelegen hebben indien niet een zelfde bedrag was teruggenomen op de hernieuwingsfondsen van de spoorlijnen.

Dank zij de tariefverhoging die op 1 oktober 1968 van kracht werd, stegen de exploitatieontvangsten met ongeveer

A Gand, il sera procédé à la construction d'une station pour les transports en commun en face de la Gare Saint-Pierre, et la construction de la première section de la ligne du prémétro, qui reliera la gare au Graanmarkt, est en voie d'élaboration. Un crédit de 74 millions est prévu à cet effet.

Enfin, Charleroi disposera d'un montant de 159 millions pour la réalisation, en face de la Gare du Midi, d'une station pour les transports en commun, et pour commencer la construction d'un viaduc entre ladite gare et Charleroi-Ouest.

Après Bruxelles, les autres grandes agglomérations verront donc la réalisation d'importants travaux et il est à espérer que les disponibilités financières permettront leur achèvement dans des délais normaux.

## F. Société nationale des chemins de fer vicinaux.

### 1. Exploitation.

Une fois de plus, l'évolution du trafic des voyageurs en 1969 montre que tout comme les transports en commun urbains, la S.N.C.V., elle aussi, n'échappe pas aux répercussions défavorables qui résultent de l'usage intensifié des moyens de transport privés.

Bien que le niveau d'exploitation des services de la S.N.C.V., en 1969, n'a pratiquement pas changé par rapport à 1968, le nombre de voyageurs transportés a diminué de 2,1 p.c. A nouveau, la régression a été considérable en ce qui concerne les abonnements ordinaires et hebdomadaires (respectivement 11,5 p.c. et 5,1 p.c.); en revanche, le nombre d'abonnements scolaires a augmenté de 4,1 p.c., tandis que le recul du nombre de voyageurs s'est limité à 2,2 p.c.

A l'effet de comprimer au maximum les frais d'exploitation, la S.N.C.V. a abandonné, en 1969, l'exploitation de 10 km de lignes électrifiées. En revanche, 190 km de nouveaux services d'autobus ont été mis à la disposition des voyageurs. (En 1968, le kilométrage des lignes supprimées atteignait 76 km et celui des nouveaux services d'autobus 125 km). Toutefois, en raison de la réduction de la fréquence sur certaines lignes secondaires, le nombre de place-kilomètre en 1969 a été légèrement inférieur à celui de 1968 (en 1968 : 9.921 millions; en 1969 : 9.822 millions).

### 2. Résultats d'exploitation.

Depuis 1965, les résultats d'exploitation enregistrés par la S.N.C.V. sont déficitaires. Alors qu'en 1965 le déficit était de 1 million de francs, celui-ci est passé à 25 millions de francs en 1966, à 92,5 millions en 1968, pour atteindre 104,4 millions en 1969. Ce déficit d'exploitation aurait même été supérieur de 33,1 millions de francs si un même montant n'avait été prélevé sur les fonds de renouvellement des lignes ferroviaires.

La hausse tarifaire intervenue le 1<sup>er</sup> octobre 1968 a entraîné un accroissement des recettes d'exploitation de l'ordre de

88 miljoen frank; de uitgaven stegen echter eveneens, doch in een nog belangrijker mate, namelijk met ongeveer 100 miljoen, niettegenstaande het aantal personeelsleden ongeveer gelijk bleef.

Voor 1970 mag men zich aan een aanzienlijke stijging van het exploitatiedeficit verwachten dat minstens het dubbele van dat van 1969 zal bedragen.

De N.M.V.B. tracht evenwel zoveel mogelijk de ongunstige evolutie van de exploitatieresultaten af te remmen. Een belangrijk middel dat zij daartoe inzonderheid aanwendt is een vermindering van het aantal diensten, vooral tijdens de daguren. Het gevaar is echter niet denkbeeldig dat een toestand zal ontstaan waarin de aangeboden diensten niet meer beantwoorden aan de behoeften van de cliënteel. Op dat ogenblik zal dienen beslist of een dergelijke toestand verenigbaar is met het openbaar belang en of niet dient overgegaan tot het verlenen van staatssteun aan de Nationale Maatschappij.

### G. Personenvervoer over de weg.

#### 1. Autocars.

Ter gelegenheid van de jongste begroting van Verkeerswezen werd er de nadruk op gelegd dat deze sector geen rooskleurig uitzicht vertoont.

Als voornaamste oorzaken hiervan kunnen worden aangehaald :

- de steeds zwaarder wordende exploitatiekosten (verhoging van inzonderheid lonen en sociale lasten, gepaard met een beperking van de arbeidsduur der chauffeurs);

- de vermindering van de potentiële cliënteel, ingevolge de aangroei van het privé-wagenpark, de toenemende concurrentie van andere deelnemers aan het gemeenschappelijk vervoer, de teruggang van overzeese toeristen wegens economische en politieke gebeurtenissen en het dagelijks toenemen van het luchtverkeer;

- een zekere overcapaciteit van het autocarpark, hetgeen vooral buiten het hoogseizoen, tot een abnormaal lage prijsvorming leidt.

Sommige van deze oorzaken worden nog verscherpt door het feit dat de toerwagen hoofdzakelijk voor een seizoenactiviteit wordt benut.

Meer en meer dient onderstreept dat naar een polyvalent gebruik van het materieel dient gestreefd.

Overigens wenst de Minister aan te stippen dat :

- de contactcommissie « autocars » de herziening bestudeert van de huidige criteria betreffende de toegang tot het beroep om deze toegang minder gemakkelijk te maken, in afwachting van de definitieve criteria, welke opgelegd zullen worden in uitvoering van de communautaire richtlijnen die op dit ogenblik in onderzoek zijn;

88 millions de francs; cependant, les dépenses ont également subi une augmentation, plus considérable encore, à savoir de 100 millions, bien que l'effectif du personnel soit demeuré quasi stationnaire.

Pour 1970, on peut s'attendre à une augmentation considérable du déficit d'exploitation, qui sera au moins deux fois plus élevé que celui de 1969.

La S.N.C.V. s'efforce toutefois de freiner au maximum l'évolution défavorable des résultats d'exploitation. A cet effet, elle s'attache plus particulièrement à réduire le nombre des services, surtout pendant les heures creuses. Cependant, il est à craindre qu'à un certain moment les services offerts ne répondent plus aux besoins de la clientèle. Il s'agira à ce moment de déterminer si une telle situation est compatible avec l'intérêt public et s'il ne conviendra pas de subventionner la Société nationale.

### G. Transport de personnes par route.

#### I. Autocars.

Au cours de la discussion du dernier budget des Communications, il a été souligné que les perspectives d'avenir de ce secteur ne sont guère engageantes.

Parmi les causes principales de cette situation, relevons :

- l'accroissement constant des charges d'exploitation (augmentation des salaires et des charges sociales notamment, assortie d'une limitation de la durée de travail des chauffeurs);

- la réduction de la clientèle potentielle à la suite du développement du parc des voitures privées, la concurrence croissante des autres participants aux transports en commun, la régression du nombre des touristes d'outre-mer en raison d'événements économiques et politiques et l'extension constante du trafic aérien;

- une certaine surcapacité du parc des autocars, ce qui entraîne, surtout en dehors de la pleine saison, une formation de prix anormalement bas.

Certaines de ces causes sont encore renforcées par le fait que les autocars sont principalement utilisés pour des activités saisonnières.

De plus en plus il convient d'insister sur une utilisation polyvalente du matériel.

Par ailleurs, le Ministre tient à signaler que :

- la commission de contact « Autocars » étudie la révision des critères actuels régissant l'accès à la profession en vue de rendre cet accès plus difficile, en attendant la fixation de critères définitifs, qui seront imposés en exécution des directives communautaires dont l'étude est en cours;

— de herziening van de toeristische activiteit per autocar met vertrek uit België, gelijklopend met de ontwikkeling van het vervoer in de lucht rechtvaardigt het nemen van voorzichtigheidsmaatregelen om onverantwoorde investeringen vanwege exploitanten die niet voldoende op de hoogte zijn, te verhinderen;

— de Belgische « reglementaire bepalingen » inzake de nationale ritbladen zullen afgestemd worden op de ter zake bestaande communautaire bepalingen met het oog op de opheffing van het Belgisch ritblad en de vervanging ervan door een enig dokument nl. het E.E.G.-reisblad.

## II. Openbare autobusdiensten.

In deze sector werden tal van problemen — waarvan sommige zich steeds scherper stellen — reeds vroeger aangesneden.

Zo b.v. :

— de exploitatiebelemmeringen in de agglomeraties wegens de groeiende inneming van het straatoppervlak door privéwagens;

— de vermindering van belangstelling voor het openbare vervoer buiten de piekuren en op niet-werkdagen;

— de herziening van sommige tariefbepalingen;

— de pogingen om tot een samenwerking tussen stedelijk vervoer en « streekvervoer » te komen; dienaangaande is er een belangwekkend experiment, dat nu reeds geslaagd blijkt te zijn, aan de gang voor de bediening van de Luikse Universiteit, te « Sart-Tilman ».

De laatste tijd is evenwel vooral de kwestie van de levensvatbaarheid der openbare autobuslijnen op de voorgrond getreden.

Ten opzichte van de bestendige stijging der exploitatielasten en de stagnatie (om niet te zeggen de vermindering in bepaalde gevallen) der ontvangsten, zijn praktisch alle openbare personenvervoersondernemingen verlieslatend geworden.

Het probleem stelt zich bijzonder scherp voor de door de maatschappijen van spoorwegen of van stedelijk vervoer aangestelde pachters die zelf het commercieel risico van de hen toevertrouwde ondernemingen dragen, alsmede voor de privémachtigingshouders.

De Minister heeft dan ook opdracht gegeven het probleem in de schoot van de contactcommissie « openbare autobusdiensten » te onderzoeken.

Wegens de vrij uiteenlopende aard der ondernemingen blijkt het vaststellen van de drempel waarop een dienst verlieslatend wordt, moeilijkheden te bieden.

Het onderzoek nopens het in toepassing brengen van een subsidiëringssysteem voor zekere deficitaire autobusdiensten en meer bepaald de lijnen die door de N.M.V.B. verpacht werden en de rechtstreeks aan beroepsvervoerders gemachtigde lijnen, wordt voortgezet.

— la révision de l'activité touristique par autocar au départ de la Belgique, parallèlement au développement du transport aérien, justifie des mesures de précaution en vue d'empêcher des investissements injustifiés de la part d'exploitants qui ne sont pas suffisamment qualifiés;

— les « dispositions réglementaires » belges en matière de feuilles de route nationales seront harmonisées en fonction des dispositions communautaires existant en la matière, en vue de la suppression de la feuille de route belge et de son remplacement par un document unique : la feuille de voyage C.E.E.

## II. Services publics d'autobus.

Dans ce secteur, bon nombre de problèmes — dont certains se posent avec une acuité grandissante — ont déjà été abordés.

Citons notamment :

— les entraves à l'exploitation dans les agglomérations, en raison de l'occupation accrue de la voie publique par les voitures privées;

— la désaffectation pour les transports publics en dehors des heures de pointe et les jours non ouvrables;

— la révision de certaines dispositions tarifaires;

— les tentatives en vue d'aboutir à une coopération entre les transports urbains et les transports « régionaux »; à cet égard, une expérience intéressante, qui semble d'ores et déjà une réussite, est en cours pour la desserte de l'Université de Liège, au « Sart-Tilman ».

Mais ces derniers temps, c'est surtout la question de la viabilité des lignes d'autobus publics qui réclame l'attention.

Au regard de l'augmentation constante des charges d'exploitation et de la stagnation (pour ne pas dire la réduction dans certains cas) des recettes, pratiquement toutes les entreprises publiques de transport de personnes sont devenues déficitaires.

Le problème se pose avec acuité pour les fermiers des sociétés de chemins de fer ou de transports urbains, qui doivent supporter eux-mêmes le risque commercial des entreprises qui leur ont été confiées, ainsi que pour les concessionnaires privés.

Aussi le Ministre a-t-il chargé la Commission de contact « Services publics d'autobus » d'étudier le problème.

En raison de la diversité assez marquée des entreprises, il s'avère difficile de fixer le seuil à partir duquel une entreprise devient déficitaire.

L'enquête relative à la mise en application d'un système de subventions de certains services d'autobus déficitaires, notamment les lignes afferméées par la S.N.C.V. et les lignes concédées directement à des transporteurs professionnels, se poursuit.

Hiervoor werd een subsidie ten belope van 10 miljoen gevraagd voor de periode 1970. Tot op heden werd dit bedrag door het begrotingscomité niet aanvaard. Deze zaak zal deel uitmaken van een afzonderlijk onderzoek.

In afwachting wordt een gedeeltelijke oplossing nagestreefd die erin bestaat aan de door de N.M.V.B. en de N.M.B.S. aangestelde pachters die het risico van de hen toevertrouwde onderneming dragen, een gedeelte van de vergoeding af te staan die de betrokken maatschappijen als compensatie ontvangen voor de tariefvermindering waarvan bepaalde categorieën van reizigers genieten.

Tenslotte zal een onderzoek ingesteld worden nopens een omvorming der openbare autobusdiensten, in het raam van het vernieuwen der machtigingen, waarvan de meeste op 31 december 1972 vervallen.

### III. Bijzondere autobusdiensten.

Hier ook hebben, inzonderheid wat het werkliedenvervoer betreft, tal van ondernemers met moeilijkheden inzake levensvatbaarheid te kampen. Dit probleem heeft zich gaandeweg verscherpt daar het momenteel volstaat een bewijs van goed zedelijk gedrag voor te leggen, een voertuig te bezitten een dienst te ontwerpen die door het departement opportuun wordt geacht, om als exploitant te mogen optreden.

Deze nieuwelingen hebben vaak de normale tariefvorming in de war gestuurd en de faam van de beroepsvervoerders in het gedrang gebracht.

Ook de kwestie der bijzondere autobuslijnen wordt door de bevoegde contactcommissie onderzocht en er wordt o.m. overwogen de toegang tot het beroep te regelen bij wege van de verpachtingsovereenkomsten die door de maatschappijen van spoorwegen en van stedelijk vervoer worden aangegaan.

De Minister wenst hier ook andermaal gewag te maken van het experiment dat aan gang is voor het personeelsvervoer met bijzondere autobusdiensten naar het Antwerpse.

Dit experiment behelst inzonderheid dat elke vraag om machtiging door een werkgroep wordt onderzocht en dat, bij wege van de verpachtingsovereenkomsten, het naleven van een vaste tarificatie aan de vervoerders opgelegd wordt.

Het is nog te vroeg om een algemene conclusie te trekken die voor andere streken zou kunnen gelden daar aan de hand van de ondervinding nog enkele principekwesties dienen geregeld.

Wat anderdeels het leerlingenvervoer aangaat, beoogt het departement :

- de herziening van de factoren in de formule ter bepaling van de rentabiliteit voor de schoolbussen welke eigendom zijn van de Staat en dit met het oog op een meer praktische toepassing van het voorkeursysteem dat ingesteld werd door het koninklijk besluit van 28 juni 1962;

- de voortzetting van het onderzoek inzake de opportuniteit van het ophalen van leerlingen over korte afstanden.

A cette fin, un subside de 10 millions a été sollicité pour la période de 1970. Jusqu'à présent, ce montant n'a pas été accordé par le Comité du budget. Cette question fera l'objet d'une enquête séparée.

Entretemps, on recherche une solution partielle qui consiste à accorder aux fermiers de la S.N.C.V. ou de la S.N.C.B., qui portent le risque de l'entreprise qui leur a été confiée, une partie de l'indemnité que les sociétés intéressées perçoivent à titre de compensation pour les réductions tarifaires dont bénéficient certaines catégories de voyageurs.

Enfin, il sera procédé à une enquête portant sur une refonte totale des services d'autobus à l'occasion du renouvellement des autorisations, dont la plupart viennent à échéance le 31 décembre 1972.

### III. Services spéciaux d'autobus.

Dans ce domaine également, bon nombre de transporteurs ont à faire face à des difficultés en matière de viabilité, notamment en ce qui concerne le transport d'ouvriers. Ce problème s'est graduellement aggravé, car actuellement il suffit de présenter un certificat de bonne vie et mœurs, de posséder un véhicule et de projeter un service jugé opportun par le Département pour pouvoir s'installer en tant qu'exploitant.

Ces nouveaux venus ont bien souvent perturbé la tarification et compromis le bon renom des transporteurs professionnels.

De même la question des lignes d'autobus spéciaux fait l'objet d'un examen par la commission de contact compétente et il est envisagé notamment de réglementer l'accès à la profession au moyen de contrats d'affermage conclus par les sociétés de chemins de fer et de transports urbains.

Le Ministre tient à rappeler l'expérience qui est en cours pour le transport de personnel au moyen de services d'autobus spéciaux vers l'agglomération anversoise.

Au terme de cette expérience, toute demande d'autorisation est examinée par un groupe de travail et les transporteurs se voient imposer, par voie de contrat d'affermage, une tarification fixe dont ils ne peuvent s'écarter.

Il est encore trop tôt pour tirer une conclusion générale valable pour d'autres régions, car, à la lumière de l'expérience acquise, il reste encore à régler quelques questions de principe.

En outre, en ce qui concerne le transport d'élèves, le département envisage :

- la révision des critères qui permettent de déterminer la rentabilité pour les autobus scolaires, qui sont la propriété de l'Etat, et cela en vue d'une application plus rationnelle du système préférentiel instauré par l'arrêté royal du 28 juin 1962;

- la poursuite de l'enquête concernant l'opportunité du ramassage d'élèves sur de courtes distances.

## IV. Taxi's.

Een nieuwe wet, d.d. 23 juni 1969, evenals de uitvoeringsbesluiten van deze wet werden van kracht op 1 juli 1969.

In dit opzicht zal de nabije toekomst gewijd worden aan de praktische uitvoering van deze bepalingen en zal het departement een bijzondere aandacht besteden aan de juiste toepassing van hogervermelde beschikkingen door de gemeentelijke en provinciale overheden.

Gelet op het feit dat de nieuwe beschikkingen op tal van belangrijke punten de vroegere wetgeving en -reglementering gewijzigd hebben, is het nuttig gebleken aan de provinciale overheden nadere toelichtingen te verstrekken. Dat werd gedaan onder vorm van een rondschriven aan de Provinciegouverneurs, die verzocht werden deze instructies, ter attentie van de gemeentelijke overheden, in het Bestuursmemoriaal van hun provincie in te lassen.

De oprichting van een Commissie van advies voor de taxi's is voorzien voor 1970. Tijdens hetzelfde jaar zal er een aanvang genomen worden met een onderzoek inzake de toegang tot het beroep en de regeling van de rij- en rusttijden.

Als eerste praktisch resultaat van de bij de wet van 23 juni 1969 ingevoerde versoepeling inzake interstationeren kan worden aangestipt dat de dagelijkse gemiddelde ontvangsten van de taxi's in het Brusselse, met twee à driehonderd frank gestegen zijn.

Verder heeft het Bestuur van het Vervoer een werkgroep samengesteld waarin o.a. de Nationale Groepering van de Taxiuitbaters zetelt.

Bovenvermelde werkgroep is tot de volgende conclusies gekomen :

— er dient geen wet gestemd te worden, daar de veiligheid, indien noodzakelijk, in het raam van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 (houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de motorvoertuigen en hun aanhangwagens moeten voldoen) kan worden opgelost;

— deze zaak werd vroeger (in 1953) onderzocht en de werkgevers en werknemers hebben zich destijds tegen een beveiligingsafscherming gekant;

— de werkgroep neemt thans ook dezelfde houding aan;

— er eventueel bij de Minister van Justitie zou kunnen aangedrongen worden om de aanvallen tegen taxichauffeurs zwaarder te beteugelen (dit valt echter niet onder de bevoegdheid van het Departement van Verkeerswezen).

## IV. Taxis.

Une nouvelle loi, du 23 juin 1969, ainsi que les arrêtés d'exécution y afférents sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1969.

A cet égard, il sera procédé incessamment à l'exécution pratique de ces dispositions et le Département veillera particulièrement à l'application scrupuleuse de ces dispositions par les autorités communales et provinciales.

Etant donné que les nouvelles dispositions ont modifié assez sérieusement la teneur des anciennes lois et réglementations et ce, sur de nombreux points importants, il paraissait utile que les autorités provinciales disposent de plus amples renseignements. Cela s'est fait sous forme d'une circulaire adressée aux Gouverneurs de Province, les priant de reprendre, à l'attention des autorités communales, ces instructions dans le Mémorial administratif de leurs provinces respectives.

La création d'une Commission consultative des taxis est prévue pour 1970. Dans le courant de cette même année, il sera procédé à une enquête sur l'accès à la profession et la réglementation des temps de conduite et de repos.

Comme premier résultat concret de l'assouplissement instauré par la loi du 23 juin 1969 en matière d'interstationnement, relevons que la recette journalière moyenne enregistrée par les taxis de l'agglomération bruxelloise a augmenté de 200 à 300 francs.

De plus, l'Administration des Transports a institué un groupe de travail où siège notamment le Groupement national des exploitants de taxis.

Ce groupe de travail est arrivé aux conclusions suivantes :

— il n'est pas nécessaire de voter une loi, puisque la sécurité peut être réglée, le cas échéant, dans le cadre de l'arrêté royal du 15 mars 1968 (portant règlement général des conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques);

— le problème a déjà été examiné (en 1953) et les employeurs tout comme les travailleurs se sont opposés, à l'époque, à une séparation de protection;

— actuellement le groupe de travail adopte la même position;

— on pourrait éventuellement insister auprès du Ministre de la Justice pour que les agressions contre des chauffeurs de taxis soient réprimées plus sévèrement (cela ne relève pas de la compétence du département des Communications).

## H. Bezoldigd vervoer van goederen langs de weg.

### 1. *Herziening van de wet van 1 augustus 1960 op het bezoldigd goederenvervoer over de weg.*

Het koninklijk besluit van 22 september 1960 houdende algemeen reglement betreffende het bezoldigd baanvervoer, werd wegens de snelle evolutie van het wegverkeer verschillende malen gewijzigd.

De voornaamste wijzigingen betroffen het in huur geven of nemen van voertuigen, het overdragen van vergunningen en de criteria voor overgang van lokaal vervoer naar nationaal vervoer.

Alhoewel al deze wijzigingen in ruime mate hebben bijgedragen tot het saneren van de vervoermarkt, is gebleken dat het huidige stelsel van vergunningverlening niet langer hanteerbaar is om tot een gezond vervoerbeleid te komen, zodat een volledige herziening van de wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen een dwingend imperatief is geworden.

De voorbereidende werkzaamheden in verband met de herziening van die wet zijn bijna beëindigd en de Minister hoopt het nieuwe wetsontwerp binnen afzienbare tijd aan het Parlement te kunnen voorleggen.

Dit nieuwe ontwerp zal het principe van de capaciteitsregeling huldigen.

Naast de eisen van moraliteit, vakbekwaamheid en kredietwaardigheid zal ook de individuele vervoerbehoefte in hoofde van de vervoerfirma een belangrijke rol worden toebedeeld.

Tot dusver golden uitsluitend eisen van vakbekwaamheid voor het internationaal vervoer. Derhalve zullen in de toekomst ook eisen worden gesteld voor het binnenlands vervoer. Zo zal ook het bewijs van borgtochtstelling met betrekking tot het binnenlands vervoer worden gevegd.

Aan de beroepsvervoerders, die naast het beroep van vervoerder, ook nog een andere activiteit uitoefenen, zal het recht worden ontzegd hun vervoermaterieel aan te wenden voor eigen vervoer.

Aan de verworven toestanden zal nochtans geen verandering worden gebracht en het spreekt vanzelf dat het die vervoerders ten allen tijde veroorloofd zal zijn het eigen vervoer te doen van de goederen die nodig zijn voor de exploitatie van hun vervoerbedrijf.

Van iedere beschikking op het al of niet toekennen van de gevraagde vergunning zal voor iedere belanghebbende beroep openstaan bij een Commissie voor Beroep, die met dat doel zal worden opgericht.

Ook wordt voorzien in de mogelijkheid een regeling te treffen inzake de contractuele aansprakelijkheid van de vervoerder, die vooral voor de goede ontwikkeling van het gecombineerd vervoer een belangrijke vereiste is.

Anderzijds zal de nieuwe wetgeving bepalen dat voor elk voor eigen vervoer gebruikt voertuig een inschrijvingsbewijs

## H. Transport rémunéré de marchandises par route.

### 1. *Révision de la loi du 1<sup>er</sup> août 1960 concernant le transport rémunéré de marchandises par route.*

L'arrêté royal du 22 septembre 1960 portant règlement général relatif au transport rémunéré de marchandises par route a été modifié à plusieurs reprises suite à l'évolution rapide de la circulation.

Les principales modifications concernaient le louage de voitures, le transfert d'autorisations et les critères de passage du transport local au transport national.

Bien que toutes ces modifications aient contribué dans une large mesure à assainir le marché des transports, il est apparu que le système actuel d'octroi d'autorisations n'est plus valable si l'on veut en arriver à une saine politique des transports, de telle sorte qu'une refonte fondamentale de la loi du 1<sup>er</sup> août 1960 relative au transport de choses par véhicules automobiles est devenue une nécessité absolue.

Les travaux préparatoires en vue de la révision de cette loi sont pratiquement terminés et le Ministre espère pouvoir déposer incessamment le nouveau projet de loi devant le Parlement.

Ce nouveau projet consacrera le principe de la réglementation des capacités.

En dehors des exigences de moralité, de compétence professionnelle et de solvabilité, le besoin individuel de transports, dans le chef de la firme de transport, deviendra également prépondérant.

Jusqu'à présent, il était requis uniquement une compétence professionnelle pour le transport international. A l'avenir, le transport intérieur sera également soumis à certaines conditions. Ainsi, on exigera également le certificat de garantie de cautionnement pour le transport intérieur.

Il sera interdit aux transporteurs professionnels qui exercent, outre leur profession de transporteur, une autre activité, d'utiliser leur matériel de transport pour leur transport privé.

Il ne sera cependant pas touché aux situations acquises et il est évident que ces transporteurs pourront en tout temps effectuer le transport de choses nécessaires à l'exploitation de leur entreprise de transport.

Chaque intéressé pourra introduire un recours contre la décision d'octroi ou de refus de l'autorisation demandée, devant une Commission d'Appel qui sera créée spécialement à cet effet.

Il est également envisagé d'instaurer une réglementation en matière de responsabilité contractuelle du transporteur qui se révèle très importante en vue du développement harmonieux du transport combiné.

En outre, la nouvelle réglementation stipulera qu'un certificat d'immatriculation sera délivré pour chaque véhicule

zal worden afgegeven. Het doel van deze bepaling is niet het beperken van het eigen vervoer maar wel het uitoefenen van een controle op deze activiteiten.

Dit zijn zowat in grote trekken de bijzonderste bepalingen van de nieuwe kaderwet die meteen ook voor het Belgisch vrachtvervoer een nieuw tijdperk zal kunnen inluiden.

Terloops weze opgemerkt dat de Federatie der Baanvervoerders een ruim aandeel heeft gehad in de maandenlange voorbereidingswerken die de totstandkoming van het nieuwe wetsontwerp zijn voorafgegaan.

### *2. Samenwerking Nationale Federatie der Baanvervoerders en Administratie.*

Die samenwerking komt vooral tot uiting in het Instituut voor Baantransport dat is samengesteld uit afgevaardigden van de beroepsvervoerders en ambtenaren van het Bestuur van het Vervoer en van de Algemene Diensten.

In verband met de toegang tot het beroep is één van de vereiste voorwaarden om het beroep van baanvervoerder te herwaarderden, eisen van vakbekwaamheid in te voeren :

- voor het internationaal vervoer;
- voor het nationaal vervoer waarvoor een wijziging van de wet van 1 augustus 1960 nodig is.

Welnu, de activiteit van het Instituut voor Baantransport bestond tot nu toe hoofdzakelijk in de organisatie van de cursussen tot voorbereiding van de kandidaten op het examen van vakbekwaamheid inzake internationaal vervoer.

Daar het grootste gedeelte van de vervoerders thans in het bezit is van het vereiste getuigschrift van vakbekwaamheid, werd een gevoelige vermindering van het aantal kandidaten vastgesteld, zodat de activiteit van het I.B.T. grotendeels kon worden verlegd naar de controle op de naleving van de tarieven voor het vervoer van E.G.K.S.-goederen, zulks in nauwe samenwerking met de controledienst van het Bestuur van het Vervoer.

Terugkomend op het getuigschrift van vakbekwaamheid voor internationaal vervoer, weze opgemerkt, dat dit getuigschrift het basisdocument is voor het verkrijgen van de algemene vergunning voor internationaal vervoer die vanaf 1 juli 1969 verplicht is voor het grensoverschrijdend vervoer.

### *3. Algemene vergunning voor internationaal vervoer.*

Een koninklijk besluit van 9 september 1967 bepaalt dat de Belgische ondernemingen die internationaal vervoer van goederen wensen te verrichten, o.m. in bezit moeten zijn van een algemene vergunning voor internationaal vervoer. Deze vergunning kan slechts worden afgegeven aan de ondernemingen waarvan het dagelijks beheer wordt waargenomen door een persoon, houder van het getuigschrift van vakbekwaamheid voor internationaal vervoer.

Het nagestreefde doel is het saneren van het internationaal goederenvervoer over de weg.

utilisé pour le transport privé. Le but de cette prescription n'est pas de limiter les transports privés, mais bien d'exercer un contrôle sur ces activités.

Voilà donc en bref les dispositions principales de cette nouvelle loi-cadre qui sera dans doute l'amorce d'une ère nouvelle pour le transport belge de marchandises.

Signalons en passant que la Fédération des Transporteurs a pris une large part aux travaux préparatoires qui ont duré de nombreux mois et qui ont précédé l'élaboration du nouveau projet de loi.

### *2. Coopération entre la Fédération nationale des Transporteurs et l'Administration.*

Cette coopération se manifeste surtout au sein de l'Institut du Transport Routier, qui se compose de délégués des transporteurs professionnels et de fonctionnaires de l'Administration des Transports et des Services Généraux.

A propos de l'accès à la profession, une des conditions indispensables pour revaloriser la profession de transporteur est de prévoir des exigences d'aptitude professionnelle :

- pour le transport international;
- pour le transport national, ce qui impliquerait une modification de la loi du 1<sup>er</sup> août 1960.

Or, jusqu'à présent, l'activité de l'Institut du Transport Routier consistait essentiellement dans l'organisation des cours préparant les candidats à l'examen d'aptitude professionnelle au niveau du transport international.

Mais puisque la plupart des transporteurs se trouvent en possession de ce certificat obligatoire d'aptitude professionnelle, le nombre de candidats a sensiblement baissé, de telle sorte que l'activité de l'I.T.R. peut être convertie en grande partie en une tâche de contrôle de l'application des tarifs pour le transport des marchandises de la C.E.C.A., ceci en collaboration étroite avec le service de contrôle de l'Administration des Transports.

Pour en revenir au certificat d'aptitude professionnelle pour le transport international, nous faisons remarquer que ce certificat constitue le document de base pour l'obtention d'une autorisation générale de transport international qui est obligatoire depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1969 pour le transport au-delà des frontières.

### *3. Autorisation générale de transport international.*

Un arrêté royal du 9 septembre 1967 stipule que les entreprises belges qui désirent effectuer des transports internationaux de marchandises doivent posséder entre autres une autorisation générale de transport international. Cette autorisation peut être délivrée uniquement aux entreprises dont la gestion journalière est assurée par une personne possédant un certificat d'aptitude professionnelle pour les transports internationaux.

Le but poursuivi est l'assainissement du trafic international routier.

Het getuigschrift wordt afgeleverd na het slagen van een examen.

Tot nog toe konden vier examenzittingen doorgaan en van de 1.492 kandidaten die zich aanboden, zijn er 935 geslaagd, hetzij 62,9 pct.

Van de andere kant werd aan de personen die reeds lang als internationaal vervoerder actief waren, vrijstelling van het examen verleend. Ongeveer 1.500 personen werden aldus vrijgesteld.

Uit de praktijk is evenwel gebleken dat de getroffen overgangsmaatregelen nog enigszins moesten versoepeld worden. Inderdaad, een zeker aantal ondernemingen die sedert jaren bepaalde categorieën van internationaal vervoer hadden verricht, voldeden desondanks niet aan de gestelde eisen.

In die omstandigheden heeft de Minister het nodig geacht het ministerieel besluit van 30 juni 1969 uit te vaardigen waarbij wordt bepaald dat de algemene vergunning voor internationaal vervoer niet wordt vereist voor grensvervoer met naburige landen, verhuizingen en enig ander minder belangrijk internationaal vervoer.

Wat Nederland betreft, is het om redenen van sociale aard nodig gebleken te voorzien in een bijzondere vergunning voor internationaal vervoer, uitsluitend geldig voor Nederland, ten einde bepaalde firma's niet te moeten uitsluiten van hun beperkte, doch jarenlange bedrijvigheid in de Belgisch-Nederlandse trafiek.

Onder de vervoerders schijnt heel wat verwarring te zijn gerezen wat betreft de juiste draagwijdte van de algemene vergunning voor internationaal vervoer, misschien mede door de benaming zelf van deze vergunning, nl. « algemene vergunning voor internationaal vervoer ».

Men zou inderdaad de indruk kunnen krijgen dat de houder van een dergelijke vergunning naar om het even welk land internationaal vervoer mag verrichten.

Daarbij wordt meestal vergeten dat buiten en boven die vergunning — die per slot van rekening een Belgische vergunning is — ook nog een vergunning nodig is die de rit op buitenlands grondgebied dekt en die over het algemeen eveneens door de Belgische overheid wordt afgegeven op grond van bilaterale overeenkomsten.

België heeft op dit ogenblik met 19 Europese landen een bilateraal akkoord of een administratieve overeenkomst gesloten, die alle een bepaald contingent opleggen.

Voor zover de vraag naar bilaterale vergunningen vanwege de Belgische vervoerders het vastgestelde contingent niet overtreft, stelt zich niet het minste probleem en ontvangen de houders van een algemene vergunning voor internationaal vervoer, op eenvoudige aanvraag, de gewenste buitenlandse vergunning.

Slechts voor een viertal landen onder de 19 waarmee België een akkoord heeft gesloten, overtreft — sedert jaren trouwens — de vraag van de Belgische vervoerders het vastgestelde contingent.

Le certificat est délivré après réussite d'un examen.

Jusqu'à présent, il y a eu 4 sessions d'examens et sur les 1.492 candidats qui se sont présentés, 935 ont réussi, c'est-à-dire 62,9 p.c.

De plus, on a dispensé de l'examen les personnes qui exerçaient depuis longtemps le métier de transporteur international. C'est ainsi que près de 1.500 personnes ont bénéficié de cette dispense.

La pratique a démontré que les mesures transitoires devaient encore être quelque peu assouplies. En effet, un certain nombre d'entreprises qui avaient assuré depuis des années certaines catégories de transports internationaux, ne répondaient pas pour autant aux conditions requises.

Aussi le Ministre a-t-il estimé devoir promulguer l'arrêté ministériel du 30 juin 1969 qui stipule que l'autorisation générale de transport international n'est pas exigée pour les transports frontaliers avec des pays voisins, pour les déménagements et pour certains autres transports internationaux de moindre importance.

En ce qui concerne les Pays-Bas, il est apparu nécessaire, pour des raisons sociales, de prévoir une autorisation spéciale de transport international, valable exclusivement pour les Pays-Bas, afin de ne pas devoir enlever à certaines firmes l'activité limitée qu'elles avaient exercée durant de nombreuses années dans le trafic belgo-néerlandais.

Les transporteurs semblent nager en plein désarroi en ce qui concerne la portée exacte de l'autorisation générale de transport international, peut-être à cause de la dénomination même de cette autorisation à savoir : « autorisation générale pour le transport international ».

On pourrait en effet s'imaginer que le détenteur d'une telle autorisation pourrait effectuer des transport internationaux vers n'importe quel pays.

Et à ce propos, on oublie généralement qu'il faut en plus de cette autorisation — qui est en définitive une autorisation belge — une autre autorisation qui couvre les voyages en territoire étranger et qui est en général délivrée par les autorités belges sur la base d'accords bilatéraux.

La Belgique vient de conclure des accords bilatéraux ou des conventions administratives avec 19 pays européens, accords fixant tous un certain contingentement.

Pour autant que la demande d'autorisations bilatérales émanant des transporteurs belges ne dépasse pas le contingent fixé, il ne se pose pas le moindre problème et les détenteurs d'une autorisation générale pour le transport international reçoivent, sur simple demande, l'autorisation étrangère désirée.

Sur les 19 pays avec lesquels la Belgique a conclu un accord, il n'y en a que 4 pour lesquels la demande des transporteurs belges excède le contingent fixé, et cela depuis des années.

Die buitenlandse vergunningen zijn meestal in handen van de vervoerders die sedert geruime tijd een trafiek met dat bepaalde land hebben opgebouwd en die ze in vele gevallen zelfs rechtstreeks van de overheden van dat betrokken land hebben verkregen nog vóór het bilateraal akkoord tot stand kwam.

In die gevallen is het schier onmogelijk nog nieuwkomers in te schakelen.

Ongeveer 1.500 personen werden vrijgesteld van het examen voor vakbekwaamheid en de examens hebben tot nog toe 935 laureaten opgeleverd, hetgeen betekent dat in totaal méér dan 2.400 personen houder zijn van een algemene vergunning voor internationaal vervoer, waarbij dan nog dient aangestipt dat het getuigschrift van vakbekwaamheid kan geldig zijn voor twee firma's.

Welnu, als men rekening houdt met het feit dat het contingent voor Duitsland bestaat uit 880 vergunningen — de vergunningen voor het volledige transitovervoer door Duitsland inbegrepen — dan hoeft het geen verder betoog dat niet alle houders van een Belgische algemene vergunning voor internationaal vervoer over een Duitse vervoervergunning kunnen beschikken.

Alhoewel de Minister hier niet verder kan ingaan op de particulariteiten van het distributiesysteem van de bilaterale vergunningen, wenst hij toch de immer terugkerende vraag te voorkomen : « waarom moeten steeds dezelfde vervoerondernemingen die vergunningen blijven bezitten » ?

De bilaterale vergunningen zijn voor de houders ervan een verworven recht. Het gaat trouwens niet op een dergelijke vergunning aan een bepaalde onderneming — voor zover althans er een behoorlijk en wettig gebruik van wordt gemaakt — te ontnemen.

Gesteld dat in België door de wet een onder geen enkel voorwendsel te overschrijden aantal vervoervergunningen zou zijn vastgesteld, die op een bepaald ogenblik alle zijn uitgereikt, dan zou het even ondenkbaar zijn een vergunning te onttrekken aan een aan te duiden firma die ze jarenlang op doeltreffende wijze heeft benut, om die vergunning te kunnen geven aan een persoon die de wens uitdrukt vervoerder te worden.

#### 4. Communautair contingent.

Sedert 1 januari 1969 is de verordening van de E.E.G. houdende de vorming van een communautair contingent voor het goederenvervoer over de weg tussen Lid-staten van toepassing.

Het uiteindelijke doel hiervan is bij te dragen tot de instelling van een gemeenschappelijk vervoerbeleid inzake het internationale goederenvervoer.

Dit beginstadium is in feite een proefperiode, hetgeen meebrengt dat het aantal vergunningen nog zeer beperkt is, nl. 161 vergunningen voor België.

Ces autorisations étrangères sont détenues généralement par les transporteurs qui depuis tout un temps déjà ont établi un trafic régulier avec le pays en cause, ou, qui plus est, les ont, dans de nombreux cas, obtenues directement des autorités de ce pays, avant même que ne fût conclu l'accord bilatéral.

Dans ces cas-là, il est pratiquement impossible d'intégrer les nouveaux arrivés.

Environ 1.500 personnes furent dispensées des examens d'aptitude professionnelle et de ces examens sont issus, jusqu'à présent, 935 lauréats, ce qui signifie que plus de 2.400 personnes en tout possèdent une autorisation générale pour le transport international, à quoi il faut ajouter que ce certificat d'aptitude peut être valable pour deux firmes.

Or, si l'on considère que le contingent pour l'Allemagne est fixé à 880 autorisations — les autorisations pour l'ensemble du transport en transit en Allemagne y comprises — il est un fait que seuls certains détenteurs d'une autorisation générale belge pour le transport international pourront disposer d'une autorisation de transport allemande.

Bien que le Ministre ne puisse s'étendre sur les particularités du système de délivrance des autorisations bilatérales, il désire cependant répondre d'avance à la question qui revient sans cesse : « Pourquoi faut-il que ce soient toujours les mêmes entreprises qui bénéficient de ces autorisations ? »

Les autorisations bilatérales constituent pour les détenteurs un droit acquis. Il ne conviendrait d'ailleurs pas de retirer pareille autorisation à une entreprise déterminée pour autant évidemment qu'il en soit fait un usage normal et légal.

Supposons qu'en Belgique, une loi ait établi le nombre des autorisations de transport, à ne dépasser sous aucun prétexte, et qu'à un certain moment elles soient toutes distribuées. Alors il serait tout aussi impensable de retirer l'autorisation à une firme que l'on désignerait et qui en aurait fait un usage efficient pendant de nombreuses années, pour pouvoir la donner à une personne qui souhaiterait devenir transporteur.

#### 4. Contingentement communautaire.

Le règlement de la C.E.E., relatif à la constitution d'un contingentement communautaire pour le transport de marchandises par route entre les Etats membres est d'application depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1969.

Le but final ainsi poursuivi est de contribuer à l'établissement d'une politique commune des transports en matière de transport international de marchandises.

Cette première phase correspond en fait à une période d'essai, ce qui implique que le nombre d'autorisations est encore très limité, à savoir : 161 autorisations pour la Belgique.

In tegenstelling met de bepalingen van de bestaande bilaterale verdragen, wordt door het instellen van het communautair contingent aan een bepaald aantal vervoerondernemers van de Lid-staten de mogelijkheid geboden vervoer te verrichten over alle verbindingen tussen de Lid-staten.

Het gaat hier om een totaal nieuw begrip van het goederenvervoer over de weg en het spreekt vanzelf dat zulks vanwege de betrokken ondernemingen een bijzondere inspanning vergt om te komen tot een degelijk georganiseerd en rendabel Euro-vervoer.

De opgedane ervaring slaat nog maar op enkele maanden.

Nochtans meent de Minister uit deze korte ervaring te mogen afleiden dat de vooruitzichten erop wijzen dat het Belgisch wegvervoer eveneens een gunstige positie zal innemen in de verdere ontwikkeling van het communautair vervoer.

Tot slot weze de aandacht gevestigd op een laatste belangrijk punt dat reeds vroeger onze belangstelling gaande hield, nl. dat van de invoering van margetarieven inzake het bezoldigd goederenvervoer over de weg.

##### 5. Bilaterale tarieven.

Door de Verordening n° 1174/68 van 30 juli 1968 van de Raad van de Europese Gemeenschappen, werd eindelijk een reële basis gelegd voor de uitwerking van een doelgerichte tarievenpolitiek.

In uitvoering van die verordening, werden verscheidene onderhandelingen gevoerd met de E.E.G.-partners.

Deze onderhandelingen moesten op 1 juli 1969 beëindigd zijn en de bilaterale tarieven moesten op 1 september 1969 in werking treden.

Alleen de Belgisch-Duitse besprekingen, op administratief vlak, werden op 26 juni 1969 afgesloten; daarna diende het desbetreffend dossier voor advies aan de Prijzencommissie te worden voorgelegd.

Daar inmiddels de Duitse mark werd gerevalueerd, moeten nieuwe voorstellen worden opgemaakt.

Wat betreft de andere besprekingen, kan worden vermeld dat de herziening van de sedert 1962 in voege zijnde Beneluxtarieven, die eveneens aan de Verordening n° 1174/68 moeten worden aangepast, praktisch ten einde is.

Ook de onderhandelingen die de Beneluxlanden gezamenlijk met Italië voeren, zullen heel waarschijnlijk eerstdaags beëindigd zijn.

Naar aanleiding van de devaluatie in Frankrijk echter, werden de reeds ver gevorderde besprekingen tussen de Belgische en Franse autoriteiten op verzoek van deze laatste stopgezet en pas einde februari 1970 hernomen.

Aangezien de datum van 1 september 1969, voor de inwerkingtreding van de bilaterale tarieven werd voorbijgestreefd, wordt er thans bij de verschillende onderhandelingen naar getracht de bilaterale tarieven zo spoedig mogelijk in werking te doen treden.

A l'encontre des dispositions des contrats bilatéraux existants, l'instauration du contingentement communautaire offre à un certain nombre d'entrepreneurs de transports des Etats membres la possibilité d'effectuer des transports sur tout le réseau de la communauté.

Il s'agit en l'occurrence d'une conception toute nouvelle du transport de marchandises par route et il est évident qu'elle exige de la part des entreprises concernées un effort particulier pour aboutir à un transport européen dûment organisé et rentable.

L'expérience ne s'étend encore que sur quelques mois.

Le Ministre estime néanmoins pouvoir déduire de cette brève expérience qu'il est à prévoir que les transports routiers belges occuperont également une place intéressante dans le développement ultérieur des transports communautaires.

Enfin, il convient d'attirer l'attention sur un dernier point important qui a déjà suscité notre intérêt auparavant, à savoir l'instauration des tarifs marginaux pour le transport rémunéré de marchandises par route.

##### 5. Tarifs bilatéraux.

Grâce au Règlement n° 1174/68 du 30 juillet 1968 du Conseil des Communautés européennes, il s'est enfin créé une base réelle à partir de laquelle on pourrait élaborer une politique tarifaire efficace.

En exécution de ce règlement se sont développées de nombreuses négociations avec les partenaires de la C.E.E.

Ces négociations devaient se terminer le 1<sup>er</sup> juillet 1969 et les tarifs bilatéraux devaient entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 1969.

Seuls les entretiens belgo-allemands, au niveau administratif, ont été clôturés le 26 juin 1969; après quoi, le dossier y afférent dut être soumis à la Commission des prix pour avis.

Mais étant donné que, sur ces entrefaites, est intervenue la réévaluation du mark allemand, il faudra élaborer de nouvelles propositions.

En ce qui concerne les autres pourparlers, signalons que la révision des tarifs du Benelux, en vigueur depuis 1962 et qui doivent également être adaptés au Règlement n° 1174/68, est pratiquement terminée.

De même, les négociations entre les pays du Benelux et l'Italie seront vraisemblablement terminées très prochainement.

Cependant, à la suite de la dévaluation en France, on avait interrompu les discussions déjà très avancées entre les autorités belges et françaises, à la demande de ces dernières et elles ne furent reprises qu'à la fin de février 1970.

Etant donné que la date du 1<sup>er</sup> septembre 1969, fixée pour l'entrée en vigueur des tarifs bilatéraux est dépassée, l'on s'efforce, dans les différentes négociations, d'obtenir le plus rapidement possible la mise en vigueur des tarifs bilatéraux.

Op nationaal vlak zullen de besprekingen betreffende de opstelling van binnenlandse tarieven voor het goederenvervoer over de weg tegen vergoeding onmiddellijk na het beëindigen van de bilaterale tariefonderhandelingen, aangevat worden.

Verder wees de Minister op de verbondenheid die bestaat tussen het Belgisch en het Europees vervoer en het spreekt dan ook vanzelf dat onze nationale vervoerpolitiek zich dient te richten naar de stromingen die zich voordoen op het internationale vlak.

Daar alle hier besproken maatregelen, zowel die genomen door de supra-nationale instellingen, als die betreffende het nationaal vervoer, op zeer ruime schaal een betere organisatie van de vervoermarkt beogen, mogen wij de toekomst van het Belgisch wegvervoer met vertrouwen tegemoet zien.

## I. ZEEWEZEN EN BINNENVAART.

### *Koopvaardij.*

Op 1 januari beschikten wij over 98 schepen met een totaal laadvermogen van 1.513.800 ton.

Ondertussen hebben onze Belgische reders 10 schepen op Belgische werven in aanbouw.

De in aanbouw zijnde nieuwe eenheden totaliseren een draagvermogen van 258.854 ton.

De verdere uitbreiding en vooral de modernisering van onze vloot werd in de eerste plaats mogelijk gemaakt door de kredietverleningen met staatswaarborg en staatssteun in de interestenlast in uitvoering van de wet van 23 augustus 1948.

Tot op 31 december 1969 werd door onze reders in ruime mate gebruik gemaakt van deze mogelijkheden. Zo werden dit jaar 9 scheepskredieten verleend voor een bedrag van 817.115.500 frank; daarvan kwam 484.057.750 frank tot stand via de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid, terwijl 333.057.750 frank werd toegekend via het Fonds voor het Uitreken en Aanbouwen van Zeeschepen.

Naast deze belangrijke financiële steun aan de reders, past het voorzeker ook even de aandacht te vestigen op de tussenkomsten rechtstreeks verleend aan de scheepswerven via het Ministerie van Economische Zaken en dit in uitvoering van besluiten getroffen in E.E.G.-verband.

Tenslotte werd, wat de koopvaardij betreft, speciaal de aandacht gevestigd op het feit dat onze vloot — die tot een der jongste en modernste ter wereld mag worden gerekend — niet alleen regelmatig nieuwe eenheden in de vaart brengt doch dat die eenheden ook aangepast zijn aan de meest moderne en vooruitstrevende vervoertechnieken. Denk hier in de eerste plaats aan de containerschepen waar een Belgische rederij, in samenwerking met vreemde rederijen, het initiatief nam om door een gemeenschappelijke exploitatie de meest moderne ter wereld in lijn te brengen.

Zeer ruime steun werd hiertoe door de overheid verleend om deze voor de toekomst van onze havens uiterst belang-

Sur le plan national, les discussions relatives à l'élaboration des tarifs intérieurs, pour le transport rémunéré de marchandises par route, seront entamées dès que les négociations engagées sur les tarifs bilatéraux auront pris fin.

Enfin, le Ministre a souligné les liens qui existent entre le transport belge et le transport européen et qui font que notre politique nationale des transports doit s'inspirer des courants qui se manifestent sur le plan international.

Puisque toutes les mesures dont il vient d'être question, tant celles prises par des organismes supranationaux que celles concernant le transport national, visent généralement à assurer une meilleure organisation du marché des transports, l'avenir des transports routiers belges peut être envisagé avec confiance.

## I. MARINE ET NAVIGATION INTERIEURE.

### *Marine marchande.*

Au 1<sup>er</sup> janvier 1970, nous disposons de 98 navires, avec une portée totale de 1.513.800 tonnes.

Nos armateurs belges ont 10 navires en construction sur des chantiers belges. Les unités en construction totalisent une portée en lourd de 258.854 tonnes.

Le développement et surtout la modernisation de notre flotte ont été rendus possibles en premier lieu par des prêts consentis avec la garantie de l'Etat et une intervention de l'Etat dans les intérêts en exécution de la loi du 23 août 1948.

Jusqu'au 31 décembre 1969, nos armateurs ont largement fait usage de ces possibilités. Cette année, 9 crédits maritimes ont été consentis pour un montant de 817.115.500 francs, dont 484.057.750 francs par la Société Nationale de Crédit à l'Industrie et 333.057.750 francs par le Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes.

Outre cette importante aide financière aux armateurs, il convient également d'attirer l'attention sur les interventions consenties directement aux chantiers navals par le Ministère des Affaires Economiques, en exécution des arrêtés pris dans le cadre de la C.E.E.

Enfin, en ce qui concerne la marine marchande, l'attention a été attirée spécialement sur le fait que notre flotte — qui peut être comptée parmi les plus jeunes et les plus modernes du monde — met régulièrement de nouvelles unités en service, mais aussi que celles-ci sont adaptées aux techniques de transport les plus modernes et les plus avancées. Songeons d'abord aux navires containers d'un armement belge qui, en collaboration avec des armements étrangers, a pris l'initiative d'exploiter en commun et de mettre en service les navires les plus modernes du monde.

Les pouvoirs publics ont accordé une aide très large afin de permettre la réalisation de cette opération extrêmement

rijke verhandeling mogelijk te maken. Daarom werd niet alleen voor de bouw van het schip doch ook voor de van dit schip integrerend deel uitmakende containers scheepskrediet verleend.

#### *Zeevisserij.*

Onze vissersvloot telde op 1 januari 1969 354 vaartuigen met een globale paardekracht van 95.609.

Tijdens 1969 verminderde de vloot in totaal met 16 eenheden terwijl de globale drijfkracht vermeerderde met 1.123 PK.

De modernisering van onze vloot kende tijdens 1969 niet de opgang van de vorige jaren alhoewel zonder vermindering de bestaande voordelen als de slooppremie, waardoor oude schepen uit de vaart kunnen genomen worden en vervangen door nieuwe eenheden, en de scheepskredieten in het kader van de wet van 23 augustus 1948, werden behouden.

In 1969 werden slechts premies toegekend voor een totaal bedrag van 3.651.660 frank en dit voor het slopen van 608,61 brt. Sedert het invoeren van de slooppremie van 5.000 frank per brt., nadien verhoogd tot 6.000 frank, werden tot einde 1969 premies toegekend voor het slopen van 45 schepen met een totale tonnenmaat van 3.283,6 brt. Aan premies werd voor deze 45 schepen samen 16.517.784 frank uitbetaald.

Eenenzestig miljoen 017.000 frank scheepskredieten werden aan de visserij toegekend, o.a. :

— 7 kredieten voor nieuwbouw van 8 vaartuigen, waarbij de N.M.K.N. tussenkwam voor 21.800.000 frank en het Fonds voor 26.630.000 frank;

— 9 kredieten voor het inbouwen van nieuwe motoren in bestaande schepen, waarvoor de N.M.K.N. tussenkwam voor 10.747.000 frank.

Dit betekent een gevoelige vermindering in vergelijking met vorige jaren, zoals blijkt uit volgende cijfers :

| Jaartal | Aantal kredieten<br>nieuwbouw | Totaal toegekend<br>krediet |
|---------|-------------------------------|-----------------------------|
| 1966    | 18                            | 96.179.000                  |
| 1967    | 18                            | 60.781.500                  |
| 1968    | 12                            | 57.935.000                  |
| 1969    | 7                             | 48.430.000                  |

Wanneer deze vermindering in de modernisering van onze vissersvloot in zekere mate kan te wijten zijn aan de kostprijs der schepen, dan dient anderzijds toch ook gewezen op het tekort aan bemanning, wat de exploitatiemogelijkheden van de bestaande vloot reeds voor bepaalde moeilijkheden plaatst.

importante pour l'avenir de nos ports. C'est pour cette raison qu'un crédit maritime a été alloué non seulement pour la construction du navire lui-même, mais aussi pour les conteneurs qui en font partie intégrante.

#### *Pêche maritime.*

Notre flotte de pêche comptait au 1<sup>er</sup> janvier 1969 354 unités, avec une puissance de propulsion de 95.609 CV.

Au cours de la même année, la flotte a diminué en tout de 16 unités, tandis que la puissance de propulsion augmentait de 1.123 CV.

La modernisation de notre flotte n'a pas eu en 1969 la même ampleur que les années précédentes, malgré le maintien intégral d'avantages tels que la prime de déchirage, qui permet de mettre hors service de vieux navires et de les remplacer par des unités nouvelles, ainsi que les crédits maritimes octroyés dans le cadre de la loi du 23 août 1948.

En 1969, il ne fut alloué de primes que pour un montant total de 3.651.660 francs, et ce pour la démolition de 608,61 B.R.T. Depuis l'instauration de la prime de déchirage de 5.000 francs par B.R.T., portée ensuite à 6.000 francs, des primes ont été accordées jusqu'à la fin de 1969 pour le déchirage de 45 navires d'un tonnage total de 3.283,6 B.R.T. Pour ces 45 navires, 16.517.784 francs de primes ont été payés.

Soixante et un millions 17.000 francs de crédits maritimes ont été alloués à la pêche maritime, et notamment :

— 7 crédits pour la construction de 8 nouveaux navires, la S.N.C.I. intervenant pour 21.800.000 francs et le Fonds pour 26.630.000 francs;

— 9 crédits pour le placement de nouveaux moteurs sur des navires existants, la S.N.C.I. intervenant pour 10.747.000 francs.

C'est là une diminution sensible comparativement aux années antérieures, comme il résulte des chiffres suivants :

| Année | Nombre de crédits pour<br>les constructions<br>de nouveaux navires | Total des crédits<br>alloués |
|-------|--------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| 1966  | 18                                                                 | 96.179.000                   |
| 1967  | 18                                                                 | 60.781.500                   |
| 1968  | 12                                                                 | 57.935.000                   |
| 1969  | 7                                                                  | 48.430.000                   |

Si cette diminution des crédits affectés à la modernisation de notre flotte de pêche doit dans une certaine mesure être attribuée au prix de revient des navires, il faut signaler également la pénurie de personnel, qui, à elle seule crée déjà certaines difficultés quant aux possibilités d'exploitation de la flotte existante.

In die gedachtengang is het te begrijpen dat sommigen aarzeland staan tegenover nieuwe massale investeringen die slechts renderend kunnen zijn op voorwaarde dat zij tegen een hoge rotatie kunnen worden uitgebaat. Het is om dit personeelsprobleem in de mate van het mogelijke op te vangen dat tot krachtige reorganisatie van het visserijonderwijs wordt overgegaan, terwijl ook steeds meer aandacht wordt besteed aan de veiligheid van de vaart zowel door het opvoeren van het toezicht op de zeevaardigheid van de schepen als op de beroepskennis van het betrokken personeel. Verder wordt ook een systeem van vervroegd pensioen voor de zeevissers overwogen.

#### *Oostende-Doverlijn.*

Tijdens het jaar 1969 kende de Oostende-Doverlijn niet de uitbouw die men normaal zou mogen verwachten wanneer de aangroei van de trafiek tussen het vasteland en Groot-Brittannië wordt beschouwd.

Een normale evolutie zou logisch geleid hebben tot een tegenovergestelde uitslag. Indien dit niet het geval is, dan vloeit zulks uitsluitend voort uit de steeds grotere concurrentie tussen de Oostende-Doverlijn en de Britse lijn tussen Dover en Zeebrugge.

Wat deze laatste lijn betreft, kunnen wij de aandacht vestigen op volgende evolutie :

#### — vervoerde passagiers :

in 1967 — 116.132;

in 1968 — 217.896;

in 1969 — 364.970;

#### — vervoerde personenwagens :

in 1967 — 25.691;

in 1968 — 43.860;

in 1969 — 66.721.

Wanneer wij de toestand van de Oostende-Doverlijn vergelijken met de globale trafiek vanuit de haven van Dover, dan stellen wij vast dat wij een lichte achteruitgang moeten boeken daar waar de globale trafiek steeg met 7,75 pct.

De stijging in sommige havens was zelfs spectaculair, zoals bijv. :

— Calais : + 35,83 pct.;

— Le Havre : + 19,08pct.;

— Zeebrugge : + 44,64 pct.

Daartegenover boekte Oostende een achteruitgang van 1,50 pct.

Wat de vervoerde personenwagens betreft, is de achteruitgang van Oostende 8,17 pct en de stijging voor Zeebrugge 44,24 pct.

Dans cet ordre d'idées, il est compréhensible que certains hésitent devant de nouveaux investissements massifs qui ne peuvent être rentables qu'à condition d'être exploités par une haute rotation. C'est pour résoudre ce problème de personnel dans la mesure du possible que l'on procède à une réorganisation radicale de l'enseignement de la pêche maritime et que, d'autre part, on est de plus en plus attentif à assurer la sécurité de la navigation, aussi bien en intensifiant la surveillance de la navigabilité des bâtiments que des capacités professionnelles du personnel intéressé. D'autre part, un régime de pension anticipée est envisagé en faveur des pêcheurs de haute mer.

#### *Ligne maritime Ostende-Douvres.*

Au cours de l'année 1969, la ligne Ostende-Douvres n'a pas connu l'expansion qu'on aurait pu espérer compte tenu de l'augmentation globale du trafic entre le continent et la Grande-Bretagne.

Une évolution normale aurait dû nous apporter un résultat contraire. S'il n'en a pas été ainsi, c'est exclusivement en raison de l'existence d'une concurrence toujours plus accentuée entre la ligne Ostende-Douvres et celle exploitée par la société anglaise Townsend de Douvres à Zeebrugge.

En ce qui concerne cette dernière ligne, il y a lieu de noter les chiffres suivants :

#### — passagers transportés :

en 1967 : 116.12;

en 1968 : 217.896;

en 1969 : 364.970;

#### — voitures automobiles transportées :

en 1967 : 25.691;

en 1968 : 43.860;

en 1969 : 66.721;

Lorsqu'on compare la situation de la ligne Ostende-Douvres avec le trafic total au départ de Douvres, nous constatons un léger recul, alors que le trafic total a augmenté de 7,75 p.c.

Cette augmentation était même spectaculaire pour certains ports, par exemple :

— Calais : + 35,83 p.c.;

— Le Havre : + 19,08 p.c.;

— Zeebrugge : + 44,64 p.c.

Ostende par contre enregistrait un recul de 1,50 p.c.

En ce qui concerne le transport de voitures accompagnées, le recul pour Ostende est de 8,17 p.c., l'augmentation pour Zeebrugge de 44,24 p.c.

Indien wij er niettegenstaande deze uitzonderlijke zware concurrentie toch in geslaagd zijn onze trafiek te vrijwaren, dan is zulks alleen mogelijk geweest door zware inspanningen vanwege de betrokken diensten en ook door financiële offers die de rentabiliteit van de lijn wel enigszins nadelig beïnvloedden doch noodzakelijk waren. Het verwerven van een aandeel in de stijging van de trafiek was ook door die offers nog niet mogelijk.

Deze concurrentie zal daarenboven in de nabije toekomst niet afnemen, wel integendeel. Anderzijds wordt ook steeds ernstiger gesproken over de bouw van een tunnel onder het Kanaal. Het is onze plicht er voor te zorgen dat onze Oostende-Doverlijn ook in de toekomst over de nodige middelen zou beschikken om haar zo prachtig veroverde positie te vrijwaren.

Verleden jaar reeds kondigde de Minister aan dat het in zijn bedoeling lag onze nu 125 jaar oude lijn meer commerciële soepelheid te bieden door de exploitatievorm aan te passen. Daarentrent werd een grondige studie gemaakt die geleid heeft tot de opstelling van een wetsontwerp waarbij de structuur van de Oostende-Doverlijn wordt herzien. Bedoeld wetsontwerp wordt weldra bij het Parlement ingediend.

De begroting 1970 voorziet, speciaal wat de Oostende-Doverlijn betreft, de nodige kredieten voor de bouw van een nieuwe eenheid die in vervanging zal komen van de wegens ouderdom definitief uit de vaart genomen pakketboot « Prins Albert ».

De bestelling van deze nieuwe eenheid zal geschieden na een aanbestedingswedstrijd zodat de concurrentie tussen de onderscheiden werven niet alleen zal spelen wat de prijzen betreft, doch tevens over de opvatting zelf van het schip waaromtrent wel duidelijke algemene richtlijnen werden verstrekt doch waarover verder toch een grote soepelheid aan de werven werd gelaten.

Door zijn nieuwe opvatting zal dit schip zowel in carferrydienst als in pakketbotendienst kunnen worden ingezet terwijl het door zijn grotere afmetingen en ruimere garages mogelijkheid zal bieden het vervoer te verzekeren van het grootst mogelijk aantal autocars en grote vrachtwagens zelfs met aanhangwagen.

#### *Binnenvaart.*

Het jaar 1969 werd gekenmerkt door een bijzonder gunstige evolutie zowel wat de vrachtprijzen betreft als wat de te vervoeren tonnenmaat aangaat. Na een tamelijk lange crisis kende onze binnenvaart dan ook een gevoelige heropflakking, wat ook onmiddellijk zijn gunstige invloed had op de soms al te lang uitgestelde herstellingen van de vloot.

Wel wordt nog niet aan nieuwbouw gedaan — de nodige investeringen lopen zeer hoop op — waardoor dus de modernisering en de verjonging van onze vloot voor de toekomst ook weer problemen blijven stellen.

Si en dépit de cette concurrence exceptionnellement sévère, nous avons réussi à préserver notre trafic habituel, ce résultat n'a été possible que grâce aux efforts constants des services responsables, ainsi que par des concessions financières qui étaient inévitables, mais qui n'ont pas manqué d'avoir une influence défavorable sur la rentabilité de l'exploitation. Les sacrifices consentis n'ont toutefois pas permis d'acquiescer une part de l'augmentation générale du trafic en cause.

En outre, cette concurrence ne s'atténuera pas dans un avenir proche, bien au contraire. D'autre part, on parle de plus en plus sérieusement de la construction d'un tunnel sous la Manche. Il est de notre devoir de veiller à ce que notre ligne Ostende-Douvres continue à disposer des moyens nécessaires pour pouvoir préserver à l'avenir sa position si brillamment acquise.

Déjà l'année dernière, le Ministre a fait mention de ses intentions de modifier le système actuel d'exploitation de notre ligne maritime qui, rappelons-le, existe depuis 125 années, en vue de pouvoir la doter d'une souplesse commerciale plus grande. Une étude approfondie a été faite à ce sujet, qui a permis la rédaction d'un projet de loi revisant la structure actuelle de la ligne Ostende-Douvres. Ce projet de loi sera déposé incessamment au Parlement.

Le budget de 1970 prévoit, en ce qui concerne la ligne Ostende-Douvres, l'octroi des crédits nécessaires à la construction d'une nouvelle unité destinée à remplacer le paquebot « Prins Albert » retiré du service pour des raisons de vétusté.

La commande de cette nouvelle unité sera faite suivant le résultat d'un appel d'offres revêtant la forme d'un concours. Cela implique que la concurrence entre les divers chantiers ne jouera pas uniquement sur le plan des prix de construction, mais également en fonction de la conception même du navire, au sujet de laquelle — bien entendu — on donnera des directives générales précises, tout en laissant aux chantiers une grande souplesse pour la réalisation pratique.

Ce navire permettra, grâce à sa conception nouvelle, une utilisation tant en service paquebot qu'en service carferry tandis que ses dimensions plus grandes et ses garages plus vastes offriront la possibilité de transporter un nombre maximum d'autocars et de gros camions, même avec remorque.

#### *Navigation intérieure.*

L'année 1969 a été marquée par une évolution très favorable en ce qui concerne aussi bien les frets que le tonnage transporté. Aussi, après une période de crise assez longue, la navigation intérieure a-t-elle connu un regain sensible d'activité, ce qui a influencé favorablement les réparations de notre flotte qui ont souvent été différées trop longtemps.

Il n'est toutefois pas encore question de construction nouvelles — les investissements nécessaires étant très élevés — de sorte que la modernisation et le rajeunissement de notre flotte posent à nouveau des problèmes pour l'avenir.

In dit verband moet nochtans worden onderlijnd dat het in de bedoeling van de Minister ligt een strenge reglementeringspolitiek toe te passen om te vermijden dat de globale tonnenmaat van onze vloot zou stijgen wat dan in periodes van lage conjunctuur slechts tot katastrofale gevolgen kan leiden.

De wet op de verplichte classificatie van de binnenschepen — althans op nationaal vlak — is ondertussen sedert 1 januari 1970 in voege getreden. De weerslag laat zich nog niet zeer scherp aanvoelen door het feit dat de meeste schepen die niet in het bezit zijn van een classificatiebewijs beroep hebben aangetekend bij de bevoegde Beroepscommissie doch na onderzoek van deze gevallen mag worden verwacht dat heel wat schepen van onze vloot van de nationale trafiek zullen verdwijnen.

Mede om het beroep in de meest gunstige omstandigheden te helpen organiseren en de overheid maximaal te kunnen voorlichten, werd ondertussen overgegaan tot de oprichting van het « Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren ». Dit Instituut dat paritair is samengesteld uit vertegenwoordigers van de administratie en van de privé-sector, zal een belangrijke rol kunnen spelen in de verdere evolutie en uitbouw van het vervoer te water.

De verwachtingen zijn hoopvol : met eenparigheid van stemmen werd tot deze oprichting besloten door de traditioneel nochtans meest uiteenlopende sectoren van het bedrijf, terwijl ook voor het eerst mag gerekend worden op een wetenschappelijk verantwoorde economische studie van de problemen dank zij twee universiteitsprofessoren die bij het Instituut worden betrokken.

Als prioritaire problemen die thans ter hand genomen worden en waarvoor in de eerstvolgende maanden beslissingen zullen dienen getroffen, vermeldde de Minister :

- de sloopregeling;
- de aanpassingen die zich zouden opdringen aan onze reglementering ingevolge het afschaffen in Nederland van de evenredige vrachtenverdeling;
- het herzien van het algemeen vrachtenbarema.

Daarnaast zal dan meer op het internationaal vlak onze aandacht moeten gaan naar de door de landen van de Europese Gemeenschap nagestreefde stillegging die bij prioriteit zal worden ingevoerd op de Rijn doch achteraf eveneens uitgebreid tot de andere bekkens.

Wat tenslotte het personeelsprobleem in de binnenvaart betreft, zal het eveneens passen een aantal maatregelen te treffen die de toekomst van deze vervoersector moeten verzekeren. De binnenvaart is traditioneel een sector geweest waar het beroep werd verder gezet van vader op zoon. Daaraan is de laatste jaren een gevoelige wijziging gekomen. Er dient dan ook naar georganiseerde opleiding gestreefd in het kader van het gevestigd — of op te richten — technisch onderwijs.

Sous ce rapport, il convient cependant de souligner qu'il entre dans les intentions du Ministre d'appliquer une politique de réglementation sévère pour éviter que le tonnage global de notre flotte n'augmente, ce qui ne peut avoir que des suites catastrophiques en période de basse conjoncture.

Entretemps, la loi sur la classification obligatoire des bateaux de navigation intérieure — tout au moins sur le plan national — est entrée en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1970. Les répercussions n'en sont pas encore sensibles du fait que la plupart des bateaux qui ne possèdent pas un certificat de classification ont interjeté appel auprès de la Commission d'appel compétente. Toutefois, après examen de ces cas, on peut escompter que plusieurs bateaux de notre flotte disparaîtront du trafic national.

Afin d'aider à l'organisation de la profession dans les conditions les plus favorables et pour pouvoir informer au mieux les Pouvoirs publics, on a créé entretemps l'« Institut du Transport par Batellerie ». Celui-ci, qui est composé paritairement de représentants de l'administration et du secteur privé pourra jouer un rôle important dans l'évolution et le développement ultérieurs des transports par eau.

Les perspectives sont réjouissantes : c'est à l'unanimité des voix que cette création a été décidée par les secteurs de la profession traditionnellement les plus divergents. Par ailleurs, pour la première fois, on peut compter sur une étude économique de ces problèmes scientifiquement menée, grâce au concours de deux professeurs d'université qui font partie de l'Institut.

Comme problèmes prioritaires qui sont actuellement à l'examen et pour lesquels des décisions devront être prises dans les prochains mois, le Ministre a mentionné :

- le règlement en matière de déchirage;
- les adaptations qui s'imposeraient à notre réglementation à la suite de la suppression du tour de rôle aux Pays-Bas;
- la révision du barème général des frets.

Parallèlement et plus spécialement sur le plan international, nous devons être attentifs à l'immobilisation de la cale envisagée par les pays de la Communauté européenne, qui sera introduite par priorité sur le Rhin, mais ensuite étendue également aux autres bassins.

Enfin, pour ce qui concerne le problème du personnel de la batellerie, il conviendra aussi de prendre une série de mesures qui doivent assurer l'avenir de ce secteur des transports. La batellerie a été traditionnellement un secteur où la profession s'est exercée de père en fils. Mais, des modifications profondes sont intervenues au cours des dernières années. C'est pourquoi il faut tendre à une formation structurée, dans le cadre de l'enseignement technique existant ou à créer.

### J. De verkeersveiligheid.

In november 1969 werd daarover geïnterpelleerd (zie Handelingen van de Senaat van 27 november 1969).

### K. Het toerisme.

#### *Het moderniseren van hotelinrichtingen.*

Het hotelwezen is niet alleen een belangrijk, maar ook een essentieel element van de toeristische ontwikkeling.

Ongelukkig genoeg is het gehandicapt door exploitatievoorwaarden die vaak zwaar uitvallen. Er is vooreerst de grote opeenhoping van taken tijdens een kleine tijdsduur. Om die reden gebeuren de investeringen er met een grotere traagheid en ook met een grote karigheid dan in de andere nijverheden.

De kringloop dient gebroken door twee, op eenzelfde doel gerichte inspanningen :

— de ene met betrekking tot het spreiden van de grootst mogelijke exploitatieduur; alle maatregelen die de spreiding van het seizoen beogen, dragen hiertoe bij (winterseizoen, gastronomische weekeinden, enz.);

— de andere betreft het aanmoedigen van investeringen die van aard zijn een supplementaire clientèle aan te trekken; het moderniseren van de installaties, de verbetering van het sanitair en het voorzien van verwarming maken het mogelijk het seizoen in de twee richtingen te verlengen; te dien einde kan ingevolge het koninklijk besluit van 8 mei 1967 een premie welke 20 pct. van de moderniseringskosten tot een maximum van 1.500.000 frank dekt, verleend worden. Het krediet voor 1970 blijft behouden op 10.000.000 frank.

#### *2. De bescherming van het toeristisch patrimonium met betrekking tot natuurschoon en monumenten.*

Het gaat hier over een kwestie die het toerisme rechtstreeks aanbelangt. Inderdaad, is het niet het kapitaal in natuurschoon en in monumenten van een land dat het voornaamste element uitmaakt van zijn toeristische aantrekkingskracht ?

Niettegenstaande menigvuldige en krachtige alarmkreten worden geslaakt, worden er op ieder ogenblik, in het een of ander deel van ons land, talrijke en onvervangbare schatten op het gebied van de natuur, kunst en historie, bedreigd met vernietiging of verlelijking.

De demografische ontwikkeling en de industrialisatie die de urbanisatie beroeren, betekenen een risico van een gehele ontaarding en zulks tot het grootste nadeel van het toerisme.

Het is de rol van de overheidsinstanties om te waken voor het behoud ten allen prijze van het reeds te schaars geworden natuurschoon en ervoor te zorgen dat het op een harmonieuze wijze geïntegreerd wordt in het transformatieproces van het levenspatroon dat in de huidige tijd werkelijkheid gaat worden.

### J. La sécurité des transports.

Une interpellation à ce sujet a été faite en novembre 1969. (Cfr. Annales du Sénat du 27 novembre 1969.)

### K. Le tourisme.

#### *La modernisation des établissements hôteliers.*

L'hôtellerie est un élément non seulement important, mais essentiel du développement touristique.

Malheureusement, elle est handicapée par des conditions d'exploitation souvent extrêmement lourdes. Au premier plan figure la grande concentration de l'activité sur une période réduite. C'est pourquoi les investissements s'y font avec une plus grande lenteur et une plus grande parcimonie que dans les autres secteurs économiques.

Il faut rompre le cercle par deux efforts convergents :

— l'un tendant à l'étalement maximum de la période d'exploitation, à cette fin concourent toutes les mesures visant à étaler la saison (saison d'hiver, week-ends gastronomiques, etc.);

— l'autre portant sur l'encouragement aux investissements propres à attirer une clientèle supplémentaire; la modernisation des installations, l'amélioration de l'équipement sanitaire et l'installation du chauffage permettent d'allonger la saison dans les deux sens; à cet effet, une prime couvrant 20 p.c. des frais de modernisation plafonnés à 1 million 500.000 francs, peut être octroyée en exécution de l'arrêté royal du 8 mai 1967. Le crédit pour 1970 est maintenu à 10.000.000 de francs.

#### *2. La protection du patrimoine touristique naturel et monumental.*

Il s'agit d'un domaine qui intéresse directement le tourisme. N'est-ce pas, en effet, le capital de beautés naturelles et monumentales d'un pays qui constitue l'élément essentiel de son pouvoir d'attraction touristique ?

Malgré les nombreux et vigoureux cris d'alarme qui sont lancés, des trésors naturels, historiques, artistiques, nombreux et irremplaçables, sont à chaque instant, en un point quelconque de notre pays, menacées de destruction ou d'enlaidissement.

L'évolution démographique et l'industrialisation qui bouleversent l'urbanisation risquent de tout transformer pour le plus grand dommage du tourisme.

Le rôle des pouvoirs publics est de veiller à ce que les beautés naturelles, devenues déjà trop rares, soient sauvegardées à tout prix et harmonieusement intégrées dans le processus de transformation du cadre de vie que notre époque est appelée à réaliser.

Een onlangs gehouden Nationaal Congres van de Verenigingen voor Vreemdelingenverkeer en van de Diensten voor Toerisme heeft het mogelijk gemaakt een ruime gedachtenwisseling te wijden aan dit probleem.

Verheugend was dat het Congres aangetoond heeft, dat er een grote eensgezindheid bestaat inzake inzichten en belangen tussen de verschillende afgevaardigden van de ministeriële departementen en de gewestelijke, alsmede plaatselijke autoriteiten die het toerisme behartigen. In het raam van de principes die er erkend werden, zet het Commissariaat-Generaal voor Toerisme zijn aktie verder.

Het opmaken van plannen voor ruimtelijke ordening en inzonderheid van sektorplannen is voor het toerisme van het grootste belang en tevens van spoedeisende aard.

Ruimtelijk ordenen betekent voor de verantwoordelijken voor het toerisme echter ook op een bepaald terrein de meest gunstige voorwaarden scheppen voor een gewestelijke toeristische opleving, opdat de handelsaktiviteit van het toerisme een rechtvaardig aandeel in de economische ontwikkeling der gewesten zou verwerven en opdat een algemene politiek van de vrijetijdsbesteding zich zou concretiseren en wel derwijze dat al onze medeburgers er het meeste voordeel bij hebben.

### 3. Het kamperen.

Een raadgevend comité inzake het kamperen zal adviezen verstrekken over de ontwerpen van koninklijke besluiten te nemen in uitvoering van de wet.

De Minister is erom bekommerd met deze nieuwe reglementering de nodige orde tot stand te brengen in een steeds belangrijker wordende sektor van het toerisme en hij wil aldus bijdragen tot de rationalisatie en valorisatie ervan.

### 4. Het sociaal toerisme.

De bezorgdheid en de verwezenlijkingen die gelden met betrekking tot de generieke benaming « Sociaal Toerisme », vormen een heel bijzonder aspekt van het probleem van de ontwikkeling van het toerisme.

De aktie van de overheidsinstanties moet erop gericht zijn om aan iedereen steeds gemakkelijker en voordeliger gebruik te laten maken van het recht op vakantie.

De verhoging van het aantal verlofdagen met behoud van loon en van het ermede overeenstemmend vakantiegeld heeft invloed op het aantal arbeiders die vakantie willen nemen. Dit verschijnsel, verheugend op zichzelf, doet onafgebroken nieuwe problemen inzake aangepast logies, rijzen.

Overeenkomstig het op ondervinding gesteund advies van de Hoge Raad voor Sociaal Toerisme, moeten wij dan ook proberen nieuwe vormen van logies te vinden voor de geïnteresseerde arbeiders — bungalowdorpen, studio's, vakantiecentra, enz. — alsmede nieuwe financieringsformules uit te denken die het ons zullen mogelijk maken over te gaan tot het uitvoeren van steeds meer beladen programma's.

Un récent Congrès national des Syndicats d'Initiative et Offices de tourisme a permis de procéder à un large tour d'horizon sur le problème.

Ce Congrès a heureusement fait ressortir une profonde concordance de vues et d'intérêts entre les différents délégués des Départements ministériels et les autorités régionales et locales dévouées au tourisme. Dans le cadre des principes qui y ont été arrêtés, le Commissariat général au Tourisme poursuit son action.

L'établissement de plans d'aménagement du territoire et notamment de plans de secteur est d'une importance et d'une urgence extrêmes pour le tourisme.

Mais pour les responsables du tourisme, aménager le territoire c'est aussi créer sur le terrain les conditions les plus favorables à l'animation touristique régionale, afin que les activités commerciales du tourisme prennent leur juste part dans le développement économique des régions et afin qu'une politique générale des loisirs puisse se concrétiser un jour, de la manière la plus avantageuse pour tous nos compatriotes.

### 3. Le camping.

Un comité consultatif du camping sera appelé à donner un avis sur les projets d'arrêtés royaux à prendre en exécution de la loi.

Le Ministre se préoccupe de ce que cette réglementation nouvelle établisse l'ordre nécessaire dans un secteur toujours plus important du tourisme. Il veut contribuer ainsi à sa rationalisation et à sa mise en valeur.

### 4. Le tourisme social.

Les préoccupations et les réalisations que l'on classe sous la dénomination générique de « Tourisme social » constituent un aspect tout particulier du problème du développement du tourisme.

L'action des pouvoirs publics doit viser à rendre toujours plus aisé et profitable à chacun l'exercice réel du droit aux vacances.

L'augmentation du nombre de jours de congés payés et du pécule de vacances y afférent influe sur le nombre de travailleurs qui désirent prendre des vacances. Ce phénomène, heureux en lui-même, ne cesse de susciter des problèmes nouveaux en matière d'hébergement adéquat.

Aussi, conformément à l'avis expérimenté du Conseil Supérieur du Tourisme social, nous devons tenter de trouver de nouvelles formes d'hébergement pour les travailleurs intéressés — villages de bungalows, studios, centres de vacances, etc. — ainsi que de nouvelles formules de financement qui nous permettent de mettre à exécution des programmes toujours plus exigeants.

Onze aandacht dient anderdeels ook uit te gaan naar nieuwe lagen van de bevolking zoals gepensioneerden, minder-valide personen en kleine ambachtsslui om hen ook te laten genieten van een vakantie die in het bereik van hun financiële mogelijkheden ligt.

##### 5. De toeristische propaganda.

Vanuit een pragmatisch standpunt beschouwd, dient de aktie op het stuk van de toeristische propaganda aan de volgende twee finaliteiten te beantwoorden :

— Enerzijds komt het erop aan België aan te dienen als een land met een werkelijke toeristische roeping, de buitenlandse toerist aan te trekken, hem in ons land te houden en hem de lust te geven zijn bezoek of verblijf te hernieuwen.

— Anderzijds, door een aktie steunend op een voldoende uitrusting voor onthaal overeenkomstig de moderne eisen inzake comfort, onze medeburgers aanzetten hun vakantie of weekeinde bij voorkeur in het land door te brengen.

De inzet van de te ondernemen aktie is zeer belangrijk.

Inderdaad, volgens een in 1967 gemaakte enquête, bedroeg de aanbreng vanwege buitenlandse toeristen voor de Belgische economie gedurende bewust jaar 12,1 miljard Belgische frank, terwijl de uitgaven van de Belgische toeristen in hun eigen land op ongeveer 6 miljard frank geraamd werden.

Zich steunend op de wetenschappelijke vooruitzichten van de evolutie van het toerisme in ons land, mogen wij ons verwachten :

— aan meer dan 20 miljoen overnachtingen van Belgen en meer dan 7 miljoen overnachtingen van buitenlanders in het jaar 1970;

— aan meer dan 24 miljoen overnachtingen van Belgen en meer dan 9 miljoen overnachtingen van buitenlanders in 1975. Terzelfdertijd, in 1975, zullen de ontvangsten in vreemde deviezen meer dan 16 miljard Belgische frank bedragen.

Iedereen zal toegeven dat de toeristische propaganda een aangelegenheid is van specialisten in publiciteit en marketing en derhalve is het noodzakelijk beroep te doen op gespecialiseerde bedrijven.

Doch het is vooral een kwestie van financiële mogelijkheden.

Voor 1970 voorziet de begroting een krediet van 68 miljoen frank, hetzij 6 miljoen meer dan in 1969 en 10 miljoen meer dan in 1968.

Om objectief te zijn dient er nochtans opgemerkt, dat deze verhoging geen verbetering van onze aktiemogelijkheden inhoudt, want de verhoging in kwestie wordt voor het grootste gedeelte opgeslorpt door de stijging der beheerskosten van onze agentschappen in het buitenland en door de vermeerdering der onkosten van de edities.

D'autre part, de nouvelles couches de la population — telles que les pensionnés, les personnes handicapées et les petits artisans — réclament notre attention pour leur permettre de bénéficier, eux aussi, de vacances à la portée de leurs moyens financiers.

##### 5. La propagande touristique.

Considérée d'un point de vue pragmatique, l'action dans le domaine de la propagande touristique doit répondre aux deux finalités ci-après :

— D'une part, il importe de présenter la Belgique comme un pays ayant une vocation touristique véritable, d'attirer les touristes étrangers, de les retenir chez nous et de leur donner l'envie d'y revenir pour une visite ou un séjour.

— D'autre part, il convient de susciter chez nos concitoyens le désir de passer leurs vacances et leurs week-ends de préférence dans leur pays, et ce par une action reposant sur une infrastructure d'accueil suffisante, répondant aux exigences modernes en matière de confort.

L'enjeu de l'action à entreprendre est énorme.

En effet, une enquête faite en 1967 a révélé que l'apport des touristes étrangers à l'économie belge avait été durant cette même année de 12,1 milliards de francs belges, tandis que les dépenses des touristes belges à l'intérieur de nos frontières étaient évaluées à quelque 6 milliards de francs.

En nous basant sur les prévisions scientifiques de l'évolution du tourisme dans notre pays, nous pouvons nous attendre :

— à plus de 20 millions de nuitées de Belges et plus de 7 millions de nuitées d'étrangers en 1970;

— à plus de 24 millions de nuitées de Belges et plus de 9 millions de nuitées d'étrangers en 1975. Du même coup, en 1975, on enregistrera des recettes en devises étrangères supérieures à 16 milliards de francs belges.

Tout le monde admettra que la propagande touristique est l'affaire de spécialistes en publicité et commercialisation et qu'il s'impose donc de faire appel à des entreprises spécialisées.

Cependant, c'est avant tout une question de possibilités financières.

Le budget de 1970 prévoit un crédit de 68 millions de francs, soit 6 millions de plus qu'en 1969 et 10 millions de plus qu'en 1968.

Cependant, pour être objectif, il convient de noter que cet accroissement n'entraîne pas une extension de nos possibilités d'action, car une bonne partie en est absorbée par la hausse des frais d'administration de nos agences à l'étranger et par l'augmentation des faux frais afférents aux éditions.

Gelet op de belangrijkheid van de inzet, zouden er dus belangrijke middelen voorhanden moeten zijn om een werkelijke doeltreffende aktie te ondernemen.

In onderhavig geval denkt men echter onmiddellijk aan de tweevoudige vraag die men trouwens reeds vaak gesteld heeft :

Moeten de financiële hulpmiddelen bestemd voor het onderhouden van de toeristische propaganda uitsluitend van de Overheidsinstanties komen ? Zou het niet logisch zijn dat de verschillende takken van de ekonomie die van het toerisme leven (en het hotelwezen in het bijzonder) eveneens hun bijdrage in deze inspanning zouden leveren ?

Hoe kan men op deze vragen anders antwoorden dan door te zeggen dat een gekoppelde aktie van middelen van verschillende oorsprong zeer goed te pas zou komen ?

In het huidig stadium ziet de Minister nochtans geen oplossing in deze zin, inzonderheid wanneer gelet wordt op het feit dat de beroepsorganisatie van het hotelwezen onvolkomen gestructureerd lijkt en dat zij door het aantal van de aangesloten en vooral van de kontribuanten nog geen voldoende representatief karakter heeft.

#### 6. *Evolutie van de begrotingen voor publiciteit.*

Het is gewis ten eerste nadelig voor de expansie van het toerisme in België, dat ons land slechts de 11<sup>e</sup> plaats in de rij der Europese landen inneemt, met 168 pct. voor de belangrijkheid van de voortschrijding der begrotingen voor propaganda van 1960 tot 1970, terwijl dit percentage 1.000 voor Nederland, 836 voor Griekenland, 756 voor Bulgarije, 671 voor Denemarken en 519 voor Zwitserland bedraagt.

Tijdens de voorgaande dienstjaren werd een groot gedeelte van deze verhogingen opgeslorpt door de noodzakelijk geworden verbetering van onze agentschappen te Londen, Parijs, Düsseldorf, Bazel, alsmede door een versteviging van onze prospektie (Rijssel, Straatsburg, bijv.) en door de aanpassing van de bezoldigingen van het personeel in het buitenland.

Zulks betekent dat de verhogingen van de onkosten voor prestaties die bijzonder voelbaar zijn wanneer het gaat om publiciteit in de pers, om edities, enz., het overschot hebben opgeslorpt en dat de omvang van de te ontwikkelen middelen praktisch ongewijzigd is gebleven.

Het is derhalve een vergissing te denken dat bij elk begrotingsjaar de aktiemogelijkheden verbeterd werden. Zulks is alleen maar waar voor een gedeelte van de hoger bedoelde vaste uitgaven (démarcheurs — het moderniseren van de kantoren, enz.).

In werkelijkheid, zo men klaar wil zien, dienen propaganda en publiciteit kortaf beschouwd als een handelsverrichting en moet het rendement van elk van onze akties in het buitenland op een meer preciese wijze ontleed worden.

Om die redenen dienen de vaste uitgaven, volgens hun normale waardebeoordeling, afgeschreven te worden op volgende artikelen :

Etant donné l'importance de l'enjeu, il faudra donc disposer de moyens plus importants afin d'entreprendre une action réellement efficace.

Cependant, dans le cas qui nous occupe, on songe immédiatement à une double question qu'on a d'ailleurs déjà posée à plusieurs reprises :

Les aides financières destinées à la propagande touristique doivent-elles provenir exclusivement des pouvoirs publics ? Ne serait-il pas logique que les diverses branches de l'économie qui vivent du tourisme (en particulier l'hôtellerie) contribuent également à cet effort ?

Peut-on répondre autrement à ces questions qu'en disant qu'une action jumelée de moyens d'origines différentes viendrait à point ?

Au stade actuel cependant, le Ministre ne voit aucune solution dans ce sens, en particulier du fait que l'organisation professionnelle de l'industrie hôtelière semble manquer de structuration et qu'elle n'est pas encore suffisamment représentative par le nombre de ses affiliés ni, surtout, de ses cotisants.

#### 6. *Evolution des budgets de publicité.*

Il est certes extrêmement préjudiciable à l'expansion du tourisme en Belgique que notre pays n'occupe que le 11<sup>e</sup> rang parmi les pays européens, avec 168 p.c., pour l'importance de la progression des budgets de propagande de 1960 à 1970, alors qu'elle se chiffre à 1.000 p.c. pour les Pays-Bas, 836 p.c. pour la Grèce, 756 p.c. pour la Bulgarie, 671 p.c. pour le Danemark, 519 p.c. pour la Suisse.

Au cours des exercices antérieurs, une large part des majorations a été absorbée par l'amélioration devenue nécessaire de nos agences à Londres, Paris, Düsseldorf, Bâle, ainsi qu'au renforcement de notre action de prospection (Lille, Strasbourg, par exemple) et à l'adaptation des rémunérations du personnel à l'étranger.

C'est dire que les augmentations du coût des prestations, particulièrement sensibles dans la publicité de presse, les éditions, etc., ont absorbé le surplus et que nous en sommes pratiquement restés au statu quo quant au volume des moyens à développer.

On se leurre donc si l'on croit qu'à chaque exercice budgétaire, les possibilités d'action sont améliorées. Cela n'est vrai que pour une partie des dépenses fixes visées ci-avant (démarcheurs — modernisation des bureaux, etc.).

En réalité, si l'on veut voir clair, il faut considérer plus nettement que la propagande et la publicité sont une opération commerciale et analyser de manière plus précise le rendement de chacune de nos actions à l'étranger.

Pour cela, il faut imputer les dépenses fixes, selon leur ventilation normale, aux articles suivants :

- personeelsuitgaven;
- huur van gebouwen, werken, huurprijzen;
- aankoop en huur van materieel;
- dienstverstrekingen (verbruik van gas, water, elektriciteit) enz.

Onder dit beding zal duidelijk blijken hoe bescheiden onze middelen zijn.

De Minister neemt zich voor op deze basis een grondige studie tot voorbereiding van de begroting 1971 te maken.

### Algemene bespreking.

Zeer bondig samengevat, kan de algemene bespreking als volgt weergegeven worden :

#### A. Internationale transportproblemen.

Wat het vervoerbeleid van de Europese Gemeenschappen betreft, verwijst Uw verslaggever naar het derde algemeen verslag over de werkzaamheden van de Gemeenschappen (februari 1970). Dit verslag behandelt de resultaten en perspectieven van de werkzaamheden op vervoersgebied en verschaft aanvullende gegevens betreffende de werkzaamheden in 1969 (vrachtprijzen en vervoervoorwaarden, coördinatie van de investeringen, belastingen en tariefregeling voor het gebruik van de wegen, verkeersveiligheid en toepassing van het E.G.K.S.-Verdrag). In uw Commissie werd de wens uitgesproken dat de Regering in de mate van het mogelijke zou bijdragen opdat de objectieven van het vervoerbeleid van de Europese Gemeenschappen zo snel mogelijk zouden verwezenlijkt worden.

Wat Benelux betreft, ging de aandacht van uw Commissie vooral naar de havenproblemen. Terzake zij verwezen naar het Gedrukt Stuk n° 45-9 van de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad d.d. 3 december 1969. Dit stuk geeft een overzicht van de betrekkingen tussen Rijk, Provincie en Gemeente enerzijds en de Zeehavenbesturen anderzijds. Een lid wenste dat het beschrijvend gedeelte weldra zou aangevuld worden met de resultaten van de overige lopende of nog te verrichten onderzoekingen op dit gebied.

Wat de invloed der beperkingen van het Leber-plan op het Belgische vervoer betreft, was de Minister van oordeel dat deze invloed zo groot niet is als men vroeger dacht. In dit verband vestigde de Minister de aandacht van uw Commissie op het feit dat ons land 10 pct. vergunningen bijgekregen heeft voor het vervoer langs de weg (thans 880 vergunningen) en dat er ook mogelijkheden zijn voor het seizoenvervoer (fruit).

#### B. De algemene principes der transportpolitiek.

De grote lijnen der acht principes der transportpolitiek die de Minister in zijn uiteenzetting vermeldde, kan uw Commissie aanvaarden. Een lid was nochtans sceptisch over de praktische toepassing van deze principes. Het zal steeds

- dépenses de personnel;
- location d'immeubles, travaux, loyers;
- achat et location de matériel;
- prestations de services (consommation : gaz-eau-électricité), etc.

C'est à cette condition seulement qu'apparaîtra au grand jour la modicité de nos moyens.

Le Ministre compte présenter sur ces bases une étude approfondie en préparation du Budget de 1971.

### Discussion générale.

La discussion générale peut être très succinctement résumée comme suit :

#### A. Les problèmes des transports internationaux.

Pour ce qui concerne la politique des transports des Communautés européennes, votre rapporteur se réfère au Troisième Rapport général sur l'activité des Communautés (février 1970). Ce texte expose les résultats et les perspectives des activités dans le domaine des transports et contient quelques indications complémentaires relatives aux activités de 1969 (prix et conditions de transport, coordination des investissements, fiscalité et tarification de l'usage des infrastructures, sécurité de la circulation et application du traité C.E.C.A.). Votre Commission a émis le vœu que le Gouvernement contribue dans la mesure du possible à la réalisation, dans les délais les plus brefs, des objectifs de la politique des transports des Communautés européennes.

Quant au Benelux, l'attention de votre Commission s'est surtout portée sur les problèmes portuaires. Il convient à cet égard de se référer au Doc. n° 45-9 du Conseil interparlementaire consultatif du Benelux en date du 3 décembre 1969. Ce document donne un aperçu des relations entre l'Etat, les provinces et les communes, d'une part, et les administrations portuaires, d'autre part. Un membre souhaite que la partie descriptive soit bientôt complétée par les résultats des autres enquêtes en cours ou encore à réaliser en cette matière.

Quant à l'influence des restrictions du plan Leber sur les transports belges, le Ministre a estimé qu'elle n'a pas été aussi importante que l'on ne l'avait craint précédemment. A cet égard, le Ministre a attiré l'attention de votre Commission sur le fait que notre pays a reçu un supplément de 10 p.c. de licences pour le transport par route (actuellement 880 licences) et qu'il existe également des possibilités pour le transport saisonnier (fruits).

#### B. Les principes généraux de la politique des transports.

Votre Commission a admis les grandes lignes des huit principes de la politique des transports que le Ministre a énoncés dans son exposé. Un membre s'est toutefois déclaré sceptique quant à l'application pratique de ces prin-

moeilijk zijn, het economisch optimum in de transportsector te verwezenlijken. Terzake verwijst uw verslaggever o.a. naar het Memorandum van 10 april 1961 van de Commissie van de Europese Economische Gemeenschap en naar het verslag Kapteyn van 11 december 1961. Niet alleen in Europa, maar ook in de Verenigde Staten van Amerika werden ter verwezenlijking van het economisch optimum in de transportsector principiële standpunten ingenomen (zie o.a. de boodschap van President Kennedy van 5 april 1962). De acht principes die door de Minister in uw Commissie aangehaald werden, zijn ook verwant met de principes die voorkomen in de akkoorden van 22 juni 1965 die tot doel hebben op Europees vlak een optimale trafiekverdeling te bekomen. Dat er echter op vervoergebied weinig is bereikt, blijkt o.a. uit het laatste jaarlijkse colloquium van het Europees Parlement met de Raad van Ministers. In het Europees Parlement werd beweerd dat de Raad van Ministers een verdragende factor is bij de totstandkoming van het vervoerbeleid. De Raad van Ministers beweerde echter dat de Raad de wil heeft de verwezenlijking van het vervoerbeleid tot een goed einde te brengen. Het infrastructuurkostenvraagstuk is zeer belangrijk voor de verwezenlijking der algemene principes der transportpolitiek. Uw Commissie hoopt dan ook dat het infrastructuurkostenvraagstuk op nationaal en internationaal vlak zo spoedig mogelijk zal behandeld worden in een positieve geest.

Volgens de acht principes die door de Minister aangehaald werden, moet elke tak van vervoer het vervoer verrichten waarvoor die tak technisch aangewezen is. Het is dan ook volgens die principes noodzakelijk de infrastructuurkosten te doen dragen door die tak van vervoer waarvoor zij aangegaan werden. Welke belangrijke bedragen hiermee gemoeid zijn, blijkt o.a. uit volgende statistieken der Belgische investeringen die in de binnenlandse transportsector gedaan werden tijdens de periode 1965-1967 :

(In miljoenen frank).

|                                          | 1965  | 1966  | 1967   |
|------------------------------------------|-------|-------|--------|
| — rijdend spoorwegmateriaal . . . .      | 1.750 | 2.692 | 1.753  |
| — spoorweginfrastructuur . . . .         | 2.392 | 2.363 | 2.549  |
| — infrastructuur voor de wegen . . . .   | 6.750 | 8.584 | 11.275 |
| — infrastructuur binnenlandse waterwegen | 1.944 | 2.185 | 2.000  |

Ter informatie volgen hier de min of meer op dezelfde manier berekende cijfers voor Nederland en Frankrijk :

(In miljoen gulden).

|                                          | 1965 | 1966  | 1967 |
|------------------------------------------|------|-------|------|
| — rijdend spoorwegmateriaal . . . .      | 70   | 65    | 35   |
| — spoorweginfrastructuur . . . .         | 132  | 138   | 116  |
| — infrastructuur voor de wegen . . . .   | 982  | 1.027 | 888  |
| — infrastructuur binnenlandse waterwegen | 237  | 250   | 277  |

cipes. Il sera toujours difficile de réaliser l'optimum économique dans le secteur des transports. A cet égard, votre rapporteur se réfère notamment au mémorandum du 10 avril 1961, de la Commission des Communautés économiques européennes ainsi qu'au rapport Kapteyn du 11 décembre 1961. Ce n'est pas seulement en Europe, mais également aux Etats-Unis d'Amérique (voir entre autres le message du Président Kennedy du 5 avril 1962) que la réalisation de l'optimum économique dans le secteur des transports a fait l'objet de positions de principe. Il y a en outre une connexité entre les huit principes que le Ministre a énoncés devant votre Commission et ceux qui figurent dans les accords du 22 juin 1965 destinés à réaliser une répartition optimale du trafic sur le plan européen. Mais en fait, peu de choses ont été réalisées dans le domaine des transports, ainsi qu'il ressort notamment du colloque annuel entre le Parlement européen et le Conseil de Ministres. Des membres du Parlement européen ont déclaré que le Conseil de Ministres constitue un facteur de retard dans la réalisation de la politique des transports. Le Conseil des Ministres a cependant affirmé sa volonté de mener à bien la réalisation de la politique des transports. Le problème des frais d'infrastructure est très important pour la réalisation des principes généraux de la politique des transports. Votre Commission espère par conséquent que ce problème sera examiné le plus rapidement possible et dans un esprit positif sur les plans national et international.

Suivant les huit principes énoncés par le Ministre, chaque branche des transports doit effectuer le genre de transports pour lequel elle est techniquement le plus appropriée. Selon ces mêmes principes, il est donc nécessaire d'imputer les frais d'infrastructure à la branche des transports au profit de laquelle ils sont engagés. L'importance des moyens à mettre en œuvre résulte notamment des statistiques ci-après des investissements belges faits dans le secteur des transports intérieurs au cours de la période 1965 à 1967 :

(En millions de francs).

|                                           | 1965  | 1966  | 1967   |
|-------------------------------------------|-------|-------|--------|
| — matériel ferroviaire roulant . . . .    | 1.750 | 2.692 | 1.753  |
| — infrastructure ferroviaire . . . .      | 2.392 | 2.363 | 2.549  |
| — infrastructure routière . . . .         | 6.750 | 8.584 | 11.275 |
| — infrastructure voies navigables . . . . | 1.944 | 2.185 | 2.000  |

A titre d'information, voici des données chiffrées pour les Pays-Bas et la France, calculées sensiblement de la même manière :

(En millions de florins).

|                                           | 1965 | 1966  | 1967 |
|-------------------------------------------|------|-------|------|
| — matériel ferroviaire roulant . . . .    | 70   | 65    | 35   |
| — infrastructure ferroviaire . . . .      | 132  | 138   | 116  |
| — infrastructure routière . . . .         | 982  | 1.027 | 888  |
| — infrastructure voies navigables . . . . | 237  | 250   | 277  |

(In miljoen Franse frank).

|                                          | 1965  | 1966  | 1967  |
|------------------------------------------|-------|-------|-------|
| — rijdend spoorwegmateriaal . . . .      | 1.022 | 1.124 | 1.161 |
| — spoorweginfrastructuur . . . .         | 842   | 842   | 866   |
| — infrastructuur voor de wegen . . . .   | 4.435 | 4.955 | 5.395 |
| — infrastructuur binnenlandse waterwegen | 281   | 254   | 331   |

Alhoewel bovengenoemde cijfers zouden dienen ontleed te worden alvorens er conclusies te kunnen uit trekken, geven deze cijfers toch een idee van de problemen die zich op nationaal en internationaal vlak stellen. Daarbij dient men rekening te houden met het feit dat er ook fiscale wanverhoudingen bestaan tussen vervoertakken. Dit alles legt uit waarom een lid van Uw Commissie sceptisch was wat de verwezenlijking der acht principes betreft.

Om deze acht principes te kunnen verwezenlijken moet men o.a. beschikken over zeer nauwkeurige transportstatistieken die thans gedeeltelijk ontbreken. Om zich bv. een idee te vormen over de transportkosten van petroleum, is het niet voldoende de kostprijs voor het vervoer per pijpleiding die gewoonlijk ook de afschrijvingskosten bevat, te vergelijken met de vervoerkosten der andere transportmiddelen die gewoonlijk hoofdzakelijk slechts slaan op exploitatielasten en belastingen. Het is vanzelfsprekend dat, zo de belastingen de afschrijving der door de gemeenschap gedane investeringen niet dekken, er grote verschillen kunnen ontstaan tussen de werkelijke globale kostprijs en de boekhoudkundige kostprijs zoals die kostprijs blijkt uit de rekeningen der transportbedrijven.

Ten titel van inlichting zij verwezen naar de kostprijs voor het vervoer van petroleum die berekend werd op basis der boekhoudkundige gegevens van twintig petroleummaatschappijen die bedrijvig zijn in acht Europese landen :

(in frank per 100 ton-kilometer)

|                                    |               |
|------------------------------------|---------------|
| — vervoer per vrachtwagen :        | 112,4 à 170,4 |
| — vervoer langs de binnenwateren : | 39,4          |
| — vervoer met kustvaarders         | 9,8 à 19,6    |
| — vervoer langs pijpleidingen :    |               |
| — 1 miljoen ton per jaar :         | 36,3          |
| — 5 miljoen ton per jaar :         | 10,4          |
| — 20 miljoen ton per jaar :        | 4,4           |
| — Petroleumschepen :               |               |
| — 10.000 tonners :                 | 3,6           |
| — 30.000 tonners :                 | 1,8           |
| — 50.000 tonners :                 | 1,4           |
| — 70.000 tonners :                 | 1,1           |

In Uw Commissie werd ook gevraagd naar de verhoudingen die voor de kostprijzen thans in ons land bestaan. Alhoewel er in geen enkel land en uiteraard ook niet in

(En millions de francs français).

|                                         | 1965  | 1966  | 1967  |
|-----------------------------------------|-------|-------|-------|
| — matériel ferroviaire roulant . . . .  | 1.022 | 1.124 | 1.161 |
| — infrastructure ferroviaire . . . .    | 842   | 842   | 866   |
| — infrastructure routière . . . .       | 4.435 | 4.955 | 5.395 |
| — infrastructure voies navigables . . . | 281   | 254   | 331   |

Si les chiffres ci-dessus devraient être analysés avant de pouvoir en tirer des conclusions, il n'en reste pas moins qu'ils nous donnent une idée des problèmes qui se posent sur les plans national et international. A cet égard, il convient de tenir compte du fait qu'il existe également des disparités fiscales entre les diverses branches des transports. C'est pour toutes ces raisons qu'un membre de votre Commission s'est déclaré sceptique quant à la réalisation des huit principes.

Pour pouvoir réaliser ceux-ci, il faut disposer notamment de statistiques très précises, en matière de transports, alors que celles-ci font actuellement partiellement défaut. Pour se faire une idée, par exemple, des frais de transport du pétrole, il ne suffit pas de comparer le prix de revient du transport par pipe-lines, qui comprend d'ordinaire aussi les frais d'amortissement, au coût des autres moyens de transport qui, d'ordinaire, ne portent essentiellement que sur les frais d'exploitation et les impôts. Il est évident que si les impôts ne couvrent pas l'amortissement des investissements faits par la communauté, de grandes différences apparaîtront entre le prix de revient global réel et le prix de revient comptable tel que celui-ci ressort des comptes des entreprises de transport.

A titre d'information, citons le prix de revient du transport du pétrole, calculé sur la base des données comptables de 20 sociétés pétrolières établies dans huit pays d'Europe :

(en francs par 100 tonnes-kilomètre)

|                                  |               |
|----------------------------------|---------------|
| — transport par camion :         | 112,4 à 170,4 |
| — transport par voie navigable : | 39,4          |
| — transport par caboteurs :      | 9,8 à 19,6    |
| — transport par pipe-line :      |               |
| — 1 million de tonnes par an :   | 36,3          |
| — 5 millions de tonnes par an :  | 10,4          |
| — 20 millions de tonnes par an : | 4,4           |
| — pétroliers :                   |               |
| — de 10.000 tonnes :             | 3,6           |
| — de 30.000 tonnes :             | 1,8           |
| — de 50.000 tonnes :             | 1,4           |
| — de 70.000 tonnes :             | 1,1           |

Un membre de la Commission a demandé quels sont les rapports actuels dans notre pays pour ce qui est des prix de revient. Bien qu'il n'existe dans aucun pays, et donc

ons land, algemeen geldende vervoerprijzen voor het goederenvervoer bestaan, werd door de Minister toch een voorbeeld gegeven voor het vervoer van steenkolen over 100 km waarbij als basis wordt genomen :

— voor het vervoer per spoor : het algemeen tarief voor een zending van respectievelijk 20 ton en 300 ton;

— voor het vervoer over de weg : basisprijs van het officieel tarief voor het vervoer van E.G.K.S.-produkten op Belgisch grondgebied voor een zending van 20 ton;

— voor het vervoer per binnenvaart : de basisprijs van het officieel tarief op de relatie Luik-Herentals voor een zending per spits van 300 ton.

In genoemde voorwaarden worden volgende vrachtprijzen toegepast :

— zending van 20 ton per spoor : 129 frank per ton, d.i. 1,29 frank per ton-kilometer;

— zending van 300 ton per spoor : 109 frank per ton, d.i. 1,09 frank per ton-kilometer;

— zending van 20 ton over de weg : 109 frank per ton, d.i. 1,09 frank per ton-kilometer;

— zending van 300 ton langs de binnenvaart : 71,50 frank per ton, d.i. 0,715 frank per ton-kilometer.

Met nadruk dient evenwel beklemtoond dat het gegeven voorbeeld in geen geval als representatief kan worden beschouwd, daar sommige vrachtprijzen aan allerlei schommelingen onderhevig zijn.

Uit dit alles blijkt dat het probleem van de verwezenlijking van het economische optimum in de vervoersector zeer ingewikkeld is. Het probleem zal nochtans in de eerstvolgende jaren dienen benaderd en opgelost te worden indien men wenst dat het West-Europese transportwezen geïntegreerd wordt.

### C. Spoorwegen.

In zijn inleidende uiteenzetting wees de Minister op de principes die de basis van zijn spoorwegpolitiek vormen. In dit verband zij o.a. verwezen naar het memorandum van de internationale Spoorwegunie van juli 1961 en naar de besprekingen die sedertdien gevoerd worden in de Europese Economische Gemeenschap en in de Europese Verkeersministersconferentie. Voor de jaren 1966 en 1967 (uw Commissie beschikt over geen recentere en vergelijkbare gegevens) evolueerde de verhouding van de uitgaven der spoorwegmaatschappijen tot hun inkomsten als volgt :

|           | 1966             |               |                 | 1967             |               |                 |
|-----------|------------------|---------------|-----------------|------------------|---------------|-----------------|
|           | zonder subsidies | met subsidies | na normalisatie | zonder subsidies | met subsidies | na normalisatie |
| België    | 1,81             | 1,37          | 1,10            | 1,92             | 1,40          | 1,14            |
| Nederland | 1,13             | 1,11          | 1,01            | 1,20             | 1,13          | 1,08            |
| Frankrijk | 1,38             | 1,15          | 1,06            | 1,39             | 1,10          | 1,04            |

chez nous non plus, des prix généralement valables pour le transport de marchandises, le Ministre a néanmoins donné un exemple pour le transport de charbon sur une distance de 100 km, pour lequel il est pris comme base :

— pour le transport par chemin de fer : le tarif général pour des envois respectivement de 20 tonnes et 300 tonnes;

— pour le transport par route : le prix de base du tarif officiel de transport des produits de la C.E.C.A. sur le territoire belge pour un envoi de 20 tonnes;

— pour le transport par voie navigable : le prix de base du tarif officiel de la liaison Liège-Herentals pour un envoi par allège de 300 tonnes.

Dans ces conditions, les prix appliquées sont les suivants :

— envoi de 20 tonnes par chemin de fer : 129 francs par tonne, soit 1,29 franc par tonne/kilomètre;

— envoi de 300 tonnes par chemin de fer : 109 francs par tonne, soit 1,09 franc par tonne/kilomètre;

— envoi de 20 tonnes par route : 109 francs par tonne, soit 1,09 franc par tonne/kilomètre;

— envoi de 300 tonnes par voie navigable : 71,50 francs par tonne, soit 0,715 franc par tonne/kilomètre.

Il faut cependant souligner avec insistance que cet exemple ne peut en aucun cas être considéré comme représentatif étant donné que certains frets sont sujets à des variations de toute sorte.

Il ressort de ce qui précède que la réalisation de l'optimum économique dans le secteur des transports pose un problème très complexe. Celui-ci devra cependant être abordé et résolu dans les prochaines années si l'on désire intégrer les transports en Europe occidentale.

### C. Les chemins de fer.

Dans son exposé introductif, le Ministre a signalé les principes qui constituent la base de sa politique ferroviaire. Il convient à ce sujet de se référer notamment au memorandum de l'Union internationale des Chemins de fer de juillet 1961 et aux discussions qui ont lieu depuis lors au sein de la Communauté économique européenne et de la Conférence européenne des Ministres des Transports. Pour les années 1966 et 1967 (votre Commission ne dispose pas de données comparables plus récentes), le rapport entre les dépenses et les recettes des sociétés de chemins de fer a évolué comme suit :

|          | 1966          |               |                     | 1967          |               |                     |
|----------|---------------|---------------|---------------------|---------------|---------------|---------------------|
|          | sans subsides | avec subsides | après normalisation | sans subsides | avec subsides | après normalisation |
| Belgique | 1,81          | 1,37          | 1,10                | 1,92          | 1,40          | 1,14                |
| Pays-Bas | 1,13          | 1,11          | 1,01                | 1,20          | 1,13          | 1,08                |
| France   | 1,38          | 1,15          | 1,06                | 1,39          | 1,10          | 1,04                |

Tal van publikaties over groeiende spoorwegtekorten bergen het gevaar in zich van makkelijke conclusies. Er dient dan ook gewaarschuwd te worden tegen overhaastige gevolgtrekkingen. De Nederlandse Spoorwegen bv. wensen dat in de toekomst de overheid alle uitbreidingen van de infrastructuur voor haar rekening zou nemen, terwijl de Nederlandse Spoorwegen de nieuwe stations aan bestaande lijnen, de uitbreiding van het rollend materieel en de verhoging van de vervoerqualiteit voor hun rekening zouden nemen.

Tijdens de bespreking ging dit jaar de aandacht van uw Commissie vooral naar volgende punten :

- de uitbreiding van het net (lijn Herentals-Turnhout en aftakking te Ottignies);
- de verkeersveiligheid (o.a. het probleem der dwarsliggers);
- betere dienstverlening (o.a. door speciale voorwaarden voor jonge reizigers).

Het probleem van de lijn Herentals-Turnhout wordt sedert jaren in uw Commissie behandeld. Vroeger was Turnhout via Herentals per trein met Antwerpen verbonden, maar die treinverbinding werd voor het reizigersverkeer tussen Turnhout en Herentals vervangen door autobusdiensten. Op verzoek van de Minister van Verkeerswezen heeft de raad van beheer van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, in vergadering van 24 april 1970, de principiële beslissing genomen een treindienst voor reizigers in te leggen tussen Turnhout en Herentals, derwijze dat opnieuw een spoorwegverbinding tot stand komt tussen Turnhout en de Antwerpse agglomeratie. Deze maatregel werd, volgens de Minister, genomen bij wijze van proef ten einde er zich, in de praktijk, van te kunnen vergewissen in hoever de revalorisatie van het gemeenschappelijk spoorvervoer tussen een grote agglomeratie en een andere van middelbare grootte, betekenis heeft. De principiële beslissing dient thans te worden uitgewerkt. Daarbij wordt in het vooruitzicht gesteld dat, voor zover de uit te voeren werken het mogelijk maken, een aanvang zou kunnen gemaakt worden met de treindienst, einde september 1970, althans op de spitsuren. Vanzelfsprekend zullen de vereiste schikkingen genomen worden om de nieuwe dienst in de beste voorwaarden te laten starten voor zover de verkeerstechnische mogelijkheden het toelaten.

Wat de aftakking naar de campus van Ottignies betreft, wees de Minister op het feit dat de ruimtelijke ordening van de campus van Ottignies zo opgevat wordt dat prioriteit gegeven wordt aan het openbaar vervoer. Indien men geen aftakking zou voorzien hebben, dan had men hogere kosten moeten aangaan voor andere transportmogelijkheden.

Wat het net betreft, werd tenslotte door een lid nog betreurd dat er voor het spoorwegverkeer en voor de autobusdiensten zo weinig aan coördinatie en rationalisatie gedaan wordt. Volgens dit lid moet het spoor intensiever gebruikt worden. In zijn antwoord wees de Minister o.a.

Les nombreuses plaintes publiées dans la presse sur l'aggravation constante des déficits des chemins de fer risquent de donner lieu à des déductions par trop faciles. Aussi une mise en garde s'impose-t-elle contre toute conclusion prématurée. Les Chemins de fer néerlandais, par exemple, souhaitent qu'à l'avenir les pouvoirs publics assument la charge de toutes les extensions de l'infrastructure tandis que la société prendrait à son compte le financement de la construction de nouvelles gares sur des lignes existantes, l'extension du matériel roulant et l'amélioration de la qualité des transports.

Au cours de la discussion du budget de cette année, l'attention de votre Commission s'est portée principalement sur les points suivants :

- l'extension du réseau (ligne Herentals-Turnhout et embranchement d'Ottignies);
- la sécurité du trafic (et notamment le problème des traverses);
- l'amélioration du service (entre autres, par l'octroi de conditions spéciales aux jeunes voyageurs).

Le problème de la ligne Herentals-Turnhout préoccupe votre Commission depuis des années. Turnhout était relié par train à Anvers, mais cette liaison a été remplacée par des services d'autobus pour le trafic des voyageurs entre Turnhout et Herentals. A la demande du Ministre des Communications, le conseil d'administration de la Société nationale des Chemins de fer belges a pris, en sa réunion du 24 avril 1970, la décision de principe d'organiser un service de trains pour voyageurs entre Turnhout et Herentals, de façon à rétablir une liaison ferroviaire entre Turnhout et l'agglomération anversoise. Selon le Ministre, cette mesure a été prise à titre d'essai pour permettre de s'assurer, dans la pratique, quelle est la signification de la revalorisation des transports en commun par voie ferrée entre une grande agglomération et une ville de moyenne importance. La décision de principe doit maintenant être exécutée. A cet égard, on annonce que, pour autant que les travaux a exécuter le permettent, des trains seront mis en service fin septembre 1970, du moins aux heures de pointe. Il va sans dire que les dispositions nécessaires seront prises pour que le nouveau service commence à fonctionner dans les meilleures conditions, dans la limite des possibilités techniques du trafic.

Quant à l'embranchement en direction du campus d'Ottignies, le Ministre a souligné le fait que l'aménagement urbanistique de ce campus est conçu de manière à donner priorité aux transports publics. Si l'on n'avait pas prévu cet embranchement, il eût fallu supporter les frais plus élevés qu'auraient exigés d'autres moyens de transport.

Enfin, pour ce qui concerne le réseau, un membre a encore regretté qu'il y ait si peu de coordination et de rationalisation dans le domaine du trafic ferroviaire et des services d'autobus. L'intervenant estime qu'il faudrait faire un usage plus intensif de la voie ferrée. Dans sa réponse, le Ministre

op de moeilijkheden die rijzen bij eventuele fusie van diensten der spoorwegen en der buurtspoorwegen.

De verkeersveiligheid werd in uw Commissie behandeld o.a. in verband met het probleem der dwarsliggers en in verband met de afschaffing van overwegen.

Verder werd in uw Commissie gepleit voor een betere dienstverlening. In dat verband werd o.a. gesproken over de aflevering van speciale biljetten voor jeugdige reizigers. Leden van uw Commissie waren van mening dat speciale biljetten die recht geven op plaatsen die beschikbaar blijven na het instappen van de andere reizigers, in zekere voorwaarden zouden dienen verkocht te worden aan jeugdige reizigers; deze speciale biljetten zouden aan de spoorwegmaatschappij weinig kosten, daar ze slechts zouden geldig zijn voor beschikbaar gebleven plaatsen en aan de spoorwegmaatschappij geen noemenswaardige supplementaire lasten zouden opleggen; anderzijds zouden deze speciale biljetten de inkomsten der spoorwegmaatschappij wellicht verhogen, want de meeste begunstigten gebruiken thans de trein niet omdat de thans toegepaste tarieven te hoog liggen voor hun financiële draagkracht.

Tenslotte, dient uw aandacht gevestigd te worden op het feit dat de lijsten der verrichtingen die voor compensatie in aanmerking komen en die voorkomen in de uiteenzetting van de Minister, ook posten bevatten die vooral in het buitenland tot compensatie aanleiding geven (bv. de verplichting meer personeel aan te werven dan voor het bedrijf noodzakelijk is, de verplichting de overtollige werkplaatsen in stand te houden, enz.). De verrichtingen die in ons land in feite gecompenseerd worden, komen voor in de begrotingen. Voor het vijfjarenprogramma zij o.a. verwezen naar de wet van 6 januari 1969 houdende bekrachtiging van de overeenkomst dd. 14 augustus 1967 tussen de Belgische Staat en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen met het oog op de heropleving van de activiteit van de constructienijverheid voor rijdend spoorwagematerieel (*Staatsblad* van 30 januari 1969).

#### D. Luchtvaart.

Wat de luchtvaart betreft, ging de aandacht van Uw Commissie dit jaar o.a. naar het probleem van de verbinding der luchthavens met de centra der grootsteden. In dit opzicht is de toestand in ons land over het algemeen gunstig. Alhoewel een paar leden aandrongen op een snellere dienstverlening op de luchthaven zelf, moet toch gewezen worden op het feit dat de nationale luchthaven, o.a. wegens de spoorverbinding met het centrum der stad, één der snelste luchthavens is.

Wat de financiële en economische aspecten van de luchtvaart betreft, verwijst Uw verslaggever o.a. naar het Stuk n° 2738 van de Raad van Europa d.d. 8 april 1970 en naar het Gedrukt Stuk n° 58 van de Franse senaat d.d. 25 november 1969. Alhoewel sommige beschouwingen die in het laatstgenoemd gedrukt stuk voorkomen, niet *mutatis mutandis* op ons land kunnen toegepast worden o.a. omdat de luchtvaart wellicht bij ons relatief minder bijdraagt tot de technische vooruitgang, bevat laatstgenoemd verslag toch talrijke gegevens die wel voor vergelijking vatbaar zijn.

a notamment argué des difficultés qui surgiraient en cas de fusion des services des chemins de fer et des vicinaux.

Votre Commission s'est préoccupée de la sécurité du trafic notamment à propos du problème des traverses et de la suppression des passages à niveau.

Ensuite, plusieurs membres ont plaidé en faveur d'un meilleur service. Il a été question, notamment, de la délivrance de billets spéciaux aux jeunes voyageurs. Des intervenants ont estimé qu'il faudrait, dans certaines conditions, vendre à ceux-ci les billets spéciaux donnant droit aux places restées libres après l'embarquement des autres voyageurs : ces billets spéciaux ne coûteraient guère à la Société des Chemins de fer du fait qu'ils ne seraient valables que pour des places restées disponibles et qu'ils n'imposeraient pas de charges supplémentaires notables à la société des Chemins de fer ; d'autre part, il se pourrait que ces billets spéciaux accroissent les rentrées des Chemins de fer étant donné que, pour le moment, la plupart de ces jeunes ne voyagent pas en train parce que les tarifs sont trop élevés pour leurs moyens financiers.

Enfin, il y a lieu d'attirer votre attention sur le fait que les listes des opérations susceptibles de compensation et figurant dans l'exposé du Ministre comprennent également des postes donnant lieu à compensation, surtout à l'étranger (par exemple, l'obligation d'engager plus de personnel que nécessaire, l'obligation de maintenir les ateliers en surnombre, etc.). Les opérations qui sont effectivement compensées dans notre pays sont reprises aux budgets. Pour ce qui est du programme quinquennal, on consultera notamment la loi du 6 janvier 1969 portant ratification de la convention du 4 août 1967 entre l'Etat belge et la Société nationale des Chemins de fer belges en vue de la relance des activités dans l'industrie de la construction du matériel roulant ferroviaire (*Moniteur* du 30 janvier 1969).

#### D. La navigation aérienne.

En ce qui concerne la navigation aérienne, l'attention de votre Commission s'est portée cette année notamment sur le problème de la liaison des aéroports aux centres des grandes villes. A cet égard, la situation est généralement favorable dans notre pays. Bien que quelques membres insistent sur une accélération des services à l'aéroport même, il faut cependant signaler que notre aéroport national est un des plus rapides, entre autres en raison de sa liaison ferroviaire avec le centre de la ville.

Quant aux aspects financiers et économiques de la navigation aérienne, votre rapporteur se réfère notamment au document n° 2738 du Conseil de l'Europe du 8 avril 1970 et au document n° 58 du Sénat français du 25 novembre 1969. S'il est vrai que certaines considérations figurant dans ce dernier document ne peuvent être appliquées *mutatis mutandis* à notre pays, entre autres parce que la navigation aérienne contribue chez nous relativement moins au progrès technique, ce dernier rapport contient cependant de nombreuses données comparables.

Wat de financiële toestand van de Sabena betreft, zij o.a. verwezen naar blz. 63 van het Gedrukt Stuk n° 6bis van de Senaatszitting 1969-1970 en naar blz. 9 van het Gedrukt Stuk n° 194 van dezelfde zitting. De financiële toestand van de Sabena zal door Uw Commissie besproken worden wanneer de Minister aan het Parlement kennis zal geven van de voorstellen der werkgroep waarvan sprake in de uiteenzetting van de Minister.

#### E. Openbaar stedelijk vervoer.

De vooruitzichten op het gebied van de exploitatieresultaten van de verschillende maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer wijzen op volgende verliezen (in miljoenen frank) voor 1970 :

|                        |                 |
|------------------------|-----------------|
| M.I.V.B. (Brussel) :   | 624             |
| M.I.V.A. (Antwerpen) : | 111             |
| S.T.I.L. (Luik) :      | 103             |
| M.I.V.G. (Gent) :      | 51              |
| S.T.I.C. (Charleroi) : | 20              |
| S.T.I.V. (Verviers) :  | 19              |
|                        | <hr/>           |
|                        | 928 miljoen fr. |

In dit verband vestigt uw verslaggever uw aandacht op het feit dat reeds in 1962 het initiatief genomen werd tot de oprichting, in elk van de vijf belangrijkste agglomeraties, van een Commissie voor de studie en de verbetering van het gemeenschappelijk vervoer waar, naast afgevaardigden van de departementen van Verkeerswezen en Openbare Werken en van de openbare vervoersmaatschappijen, afgevaardigden zetelen van de betrokken gemeentebesturen.

In bepaalde agglomeraties hebben deze commissies belangrijke resultaten geboekt, mede dank zij de tussenkomsten van de vertegenwoordigers van de gemeentelijke overheden. In andere agglomeraties daarentegen waren de resultaten minder tastbaar.

De laatste tijd is echter een gevoelige kentering waar te nemen in de houding van de gemeentebesturen. Meer en meer worden zij doordrongen van de gedachte dat gelet op de steeds groeiende verkeerschaos alleen een goed georganiseerd openbaar vervoer bij machte is aan de vervoersbehoeften te voldoen en dat het bijgevolg aangewezen is aan dit vervoer voorrang te verlenen.

De betrokken stadsbesturen stellen ten eerste de grote financiële inspanningen op prijs om het openbaar vervoer te scheiden van het algemeen vervoer. Alleen de aanleg van eigen beddingen, hetzij bovengronds, hetzij ondergronds, kan het openbaar vervoer haar kwaliteiten van comfort, snelheid, frekwentie en regelmatigheid teruggeven.

Al deze omstandigheden in acht genomen, mag men verhoppen dat de stedelijke overheden in de toekomst heel wat meer maatregelen zullen treffen om het verkeer van de voertuigen van het openbaar vervoer vlotter te laten verlopen.

Pour ce qui est de la situation financière de la Sabena, il y a lieu de se reporter notamment à la page 63 du Doc. n° 6bis du Sénat, session de 1969-1970, et à la page 9 du Doc. n° 194 de cette même session. La situation financière de la Sabena sera examinée par votre Commission lorsque le Ministre aura saisi le Parlement des propositions du groupe de travail dont il est question dans son exposé.

#### E. Les transports publics urbains.

Les prévisions dans le domaine des résultats d'exploitation des diverses sociétés de transports publics urbains accusent les déficits suivants pour 1970 (en millions de francs) :

|                        |                 |
|------------------------|-----------------|
| S.T.I.B. (Bruxelles) : | 624             |
| M.I.V.A. (Anvers) :    | 111             |
| S.T.I.L. (Liège) :     | 103             |
| M.I.V.G. (Gand) :      | 51              |
| S.T.I.C. (Charleroi) : | 20              |
| S.T.I.V. (Verviers) :  | 19              |
|                        | <hr/>           |
|                        | 928 millions F. |

Dans le même ordre d'idées, votre rapporteur attire votre attention sur le fait que, dès 1962, l'initiative a été prise de créer dans chacune des cinq grandes agglomérations une commission pour l'étude et l'amélioration des transports en commun, composée, à côté des délégués des administrations communales concernées, des délégués des départements des Communications et des Travaux publics et des sociétés de transports publics.

Dans certaines agglomérations, ces commissions ont enregistré des résultats importants, notamment grâce aux interventions des représentants des autorités communales. Ailleurs, en revanche, les résultats furent moins tangibles.

Ces derniers temps toutefois, on a pu noter un changement d'attitude sensible dans le chef des administrations communales. Elles sont de plus en plus pénétrées de l'idée que, devant l'aggravation constante du chaos de la circulation, seuls des transports publics bien organisés sont à même de répondre aux besoins du trafic, et qu'il s'indique dès lors de leur accorder la priorité.

Les administrations urbaines intéressées attachent le plus haut prix aux gros efforts financiers visant à séparer les transports publics de la circulation générale. Seule la mise en site propre, soit en surface, soit en sous-sol, peut restituer aux transports publics leurs qualités de confort, de rapidité, de fréquence et de régularité.

Compte tenu de toutes ces circonstances, on est en droit d'espérer qu'à l'avenir, les autorités urbaines prendront beaucoup plus de mesures destinées à faciliter la circulation des véhicules des transports publics.

Een aanwijzing daartoe is wel het gunstig onthaal door de afdeling « Vervoer » van de Voorlopige Brusselse agglomeratieraad van een reeks aanpassingen die haar door de M.I.V.B. werden voorgesteld en die met de medewerking van de gemeenten van genoemde agglomeratie dienen gerealiseerd.

Die suggesties hebben o.m. betrekking op verbeteringen die kunnen doorgevoerd worden :

1. wijzigingen van de weg :
  - eigen beddingen;
  - plaatselijke verbreding van de weg;
2. de herverdeling van het bruikbare wegoppervlak :
  - voorbehouden van speciale rijstroken voor het openbaar vervoer;
3. algemene verkeersmaatregelen :
  - verkeersvoorrang in de verkeersaders waarvan het gemeenschappelijk vervoer gebruik maakt;
  - verbod tot stationeren en stilstaan van privé-voertuigen in bepaalde verkeerswegen;
4. tekens op de grond;
5. bediening van de lichtsignalisatie op sommige kruispunten door de rijtuigen van het openbaar vervoer;
6. politimaatregelen :
  - strengere toepassing van sancties voor inbreuken inzake het parkeren;
  - grotere coördinatie tussen de onderscheiden openbare diensten die hun bedrijvigheid uitoefenen op de openbare weg en de exploitanten van openbare vervoerbedrijven.

Op te merken valt tenslotte dat het openbaar stedelijk vervoer in vele landen gesubsidieerd wordt. Voor de R.A.T.P. bv. bedragen de tussenkomsten van de Staat en van de lokale overheden (in miljoen franse frank) :

|                    | 1968  | 1970 (vooruitzichten) |
|--------------------|-------|-----------------------|
|                    | —     | —                     |
| Staat :            | 546,3 | 663                   |
| Lokale overheden : | 231,5 | 280                   |
|                    | —     | —                     |
| Totaal :           | 777,8 | 943                   |

#### F. Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

Sommige beschouwingen die uitgebracht werden voor de stedelijke netten, gelden eveneens voor de N.M.V.B. Gelet op de degradatie en vooral op de deconcentratie van de trafiek die zij verzekerde, is de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen geruime tijd vóór de stedelijke maatschappijen begonnen met de reconversie van haar net. Daar waar

On en trouve un indice dans l'accueil favorable que la section « Transports » du Conseil provisoire de l'Agglomération bruxelloise a réservé à une série d'aménagements que lui avait proposés la S.T.I.B. et qui doivent être réalisés en collaboration avec les communes de ladite agglomération.

Ces suggestions ont notamment trait aux améliorations qui peuvent être réalisées :

1. modifications de la voirie :
  - mise en site propre;
  - élargissement local de la voirie;
2. nouvelle répartition de la chaussée :
  - réservation de bandes spéciales de circulation aux transports publics;
3. mesures générales en matière de trafic :
  - priorité dans les artères utilisées par les transports publics;
  - interdiction de stationnement et d'arrêt de véhicules privés dans certaines artères;
4. marques sur le sol;
5. déclenchement de la signalisation lumineuse à certains carrefours par les véhicules de transports publics;
6. mesures de police :
  - application plus sévère des sanctions pour les infractions en matière de parage;
  - meilleure coordination entre les divers services publics exerçant leurs activités sur la voie publique et les exploitants des entreprises de transports publics.

Notons enfin que les transports publics urbains sont subventionnés dans de nombreux pays. Pour la R.A.T.P. par exemple, les interventions de l'Etat et des collectivités locales s'élèvent aux montants suivants (en millions de francs français) :

|                         | 1968  | 1970 (prévisions) |
|-------------------------|-------|-------------------|
|                         | —     | —                 |
| Etat :                  | 546,3 | 663               |
| Collectivités locales : | 231,5 | 280               |
|                         | —     | —                 |
| Total :                 | 777,8 | 943               |

#### F. Société nationale des Chemins de fer vicinaux.

Certaines considérations émises à propos des réseaux urbains s'appliquent également à la S.N.C.V. En raison de la dégradation et surtout de la déconcentration du trafic qu'elle assurait, la S.N.C.V. a commencé, longtemps avant les sociétés urbaines, à reconvertir son réseau. Là où le tracé rigoureux des voies ne suffisait plus aux besoins de

het strakke tracé van de spoorlijn niet meer voldeed aan de behoeften van de cliënteel, werden autobuslijnen in dienst gesteld waarvan het tracé vastgelegd werd in functie van de nieuwe trafiekstromingen. Het wegvallen van een groot deel van de vaste kosten en de toepassing van het systeem éénmansbediening hebben toegelaten, de exploitatiekosten te verlichten wat de voornaamste posten betreft, nl. personeel en onderhoud. De door de N.M.V.B. gevolgde politiek heeft toegelaten tot 1964 meer ontvangsten te boeken dan uitgaven.

In uw Commissie werd reeds herhaaldelijk van gedachten gewisseld over de nieuwe toestand die sedert 1964 ontstaan is. Sommige redenen die gelden voor het verlenen van subsidies aan het openbaar stedelijk vervoer, gelden natuurlijk ook voor de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, maar in uw Commissie werd aangedrongen opdat gans het probleem van het stedelijk en regionaal personenvervoer zou herzien worden o.a. omdat de wet en de statuten van de N.M.V.B. in meerdere opzichten voorbijgestreefd zijn. In dit verband werd in uw Commissie o.a. aangedrongen opdat zo spoedig mogelijk zou overgegaan worden tot een coördinatie van het personenvervoer dat thans verricht wordt door de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en door de maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer. Een dergelijke verdoorgedreven coördinatie zou een betere dienstverlening en wellicht ook aanzienlijke besparingen tot gevolg hebben.

#### *G. Personenvervoer over de weg.*

Niet alleen tussen de N.M.B.S., de N.M.V.B. en de maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer dient een betere coördinatie tot stand te komen, maar ook de privé-exploitanten dienen in die coördinatie ingelast te worden.

In dit verband werd in uw Commissie o.a. gesproken over het leerlingenvervoer en terzake verwijst uw verslaggever naar de wet van 26 april 1962.

Wat het taxiprobleem betreft, dient te worden opgemerkt dat de desbetreffende bepalingen van de besluitwet van 30 december 1946 door de wet van 23 juni 1969 werden vervangen.

In uitvoering van laatstgenoemde wet werden de volgende koninklijke besluiten genomen :

— het koninklijk besluit van 24 juni 1969 betreffende de diensten voor het verhuren van auto's (het onderscheid tussen de taxidiensten en de huurauto's werd vastgesteld, ten einde het toepassingsgebied van de wet te verduidelijken);

— het koninklijk besluit van 26 juni 1969 betreffende de machtigingen voor taxidiensten (het gaat hier over de aanbestedingsprocedure voor taxidiensten met standplaats op de openbare weg en over de machtigingen voor taxidiensten zonder standplaats op de openbare weg);

— het koninklijk besluit van 27 juni 1969 houdende politiereglement betreffende de exploitatie van de taxidiensten.

la clientèle, elle a mis en service des lignes d'autobus dont le tracé a été établi en fonction des nouveaux courants du trafic. La disparition d'une grande partie des frais fixes et l'application du service à un seul agent, ont permis d'alléger les frais d'exploitation en ce qui concerne les postes principaux : celui du personnel et de l'entretien. La politique suivie par la S.N.C.V. a permis jusqu'en 1964 d'enregistrer un excédent des recettes sur les dépenses.

Votre Commission a déjà procédé à plusieurs reprises à un échange de vues sur la nouvelle situation qui s'est développée depuis 1964. Certaines raisons qui justifient l'octroi de subventions aux transports publics urbains, valent naturellement aussi pour la S.N.C.V., mais des commissaires ont insisté pour qu'il soit procédé à une révision de l'ensemble du problème des transports urbains et régionaux de personnes, entre autres parce que la loi et les statuts de la S.N.C.V. sont dépassés sous plusieurs aspects. Des membres ont notamment insisté pour que l'on procède le plus rapidement possible à une coordination du transport de personnes actuellement effectué par la S.N.C.B., la S.N.C.V. et les sociétés de transports publics urbains. Une telle coordination poussée permettrait de dispenser un meilleur service et probablement aussi de faire des économies notables.

#### *G. Le transport de personnes par la route.*

Ce n'est pas seulement entre la S.N.C.B., la S.N.C.V. et les sociétés de transports publics urbains, qu'une meilleure coordination doit être réalisée, il faut aussi que les exploitants privés trouvent leur place dans cette coordination.

A cet égard, votre Commission s'est préoccupée notamment du transport des élèves et, à ce sujet, votre rapporteur renvoie à la loi du 26 avril 1962.

En ce qui concerne le problème des taxis, il y a lieu de noter que les dispositions y relatives de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 ont été remplacées par la loi du 23 juin 1969.

En exécution de cette dernière loi, les arrêtés royaux suivants ont été pris :

— l'arrêté royal du 24 juin 1969 relatif aux services de location de voitures (établissement de la distinction entre les services de taxis et les autos louées, afin de préciser le champ d'application de la loi);

— l'arrêté royal du 26 juin 1969 relatif aux autorisations de services de taxis (il s'agit ici de la procédure d'adjudication concernant les services de taxis stationnant sur la voie publique, et des autorisations des services de taxis ne stationnant pas sur la voie publique);

— l'arrêté royal du 27 juin 1969 portant règlement de police relatif à l'exploitation des services de taxis.

Blijven van kracht : het Regentsbesluit van 15 mei 1947 inzake de regeling van de geneeskundige schifting en het geneeskundig toezicht op de autobestuurders van o.a. de taxidiensten, en het ministerieel besluit van 7 juli 1966 (lijst van aandoeningen en afwijkingen en bedrag van de te betalen vergoedingen voor de geneeskundige onderzoeken).

Moeten nog getroffen worden :

— een koninklijk besluit betreffende voorschriften van sociale aard (het probleem der rij- en rusttijden van de taxichauffeurs wordt thans in samenwerking met andere Departementen, op punt gesteld en zal in de loop van het tweede semester geregeld worden);

— een koninklijk besluit betreffende het oprichten van een comité van advies voor de taxidiensten (dit zal ook in de volgende maanden op punt worden gesteld);

— desgevallend, een koninklijk besluit betreffende de eisen inzake beroepsbekwaamheid (het gaat hier over een aangelegenheid die onder de bevoegdheid van de Minister van Mid-  
denstand valt).

#### H. *Bezoldigd vervoer van goederen langs de weg.*

Uw Commissie was bezorgd om de criteria die toegepast worden voor het verlenen van vergunningen voor bezoldigd vervoer van goederen langs de weg.

Bij wijze van voorbeeld werd gevraagd naar de verdeling van het communautair contingent. Volgens door de Minister verstrekte gegevens bekwamen elk der provincies Antwerpen, Brabant, West-Vlaanderen en Luik 29 communautaire vergunningen, terwijl Henegouwen 18, Oost-Vlaanderen 12, Limburg 7, Luxemburg 4 en Namen 4 vergunningen bekwamen. Over het algemeen werd aan iedere onderneming slechts één communautaire vergunning verleend. Door het toegepaste puntenstelsel, gesteund op de ontplooiende activiteit, kon deze regel niet volledig worden gevolgd wegens het feit dat, per onderneming, rekening moest worden gehouden met de belangrijkheid van het bekomen aantal punten. Kwamen aldus in aanmerking voor meer dan één vergunning:

##### Antwerpen :

- 1 onderneming met 3 vergunningen;
- 3 ondernemingen met 2 vergunningen;

##### Brabant :

- 2 ondernemingen met 3 vergunningen;
- 1 onderneming met 2 vergunningen;

##### West-Vlaanderen :

- 2 ondernemingen met 3 vergunningen;
- 4 ondernemingen met 2 vergunningen;

##### Henegouwen :

- 2 ondernemingen met 2 vergunningen.

Restent en vigueur : l'arrêté du Régent du 15 mai 1947 portant réglementation de la sélection et de la surveillance médicale des chauffeurs de taxis et d'autres véhicules; et l'arrêté ministériel du 7 juillet 1966 (liste des affections et anomalies et montants des redevances dues pour les examens médicaux).

Doivent encore intervenir :

— Un arrêté royal portant des dispositions d'ordre social (le problème du temps de travail et du temps de repos des chauffeurs de taxis est actuellement mis au point en collaboration avec d'autres départements et sera réglé dans le courant du deuxième semestre);

— Un arrêté royal relatif à la création d'une commission consultative pour les services de taxis (il sera également mis au point au cours des prochains mois);

— le cas échéant, un arrêté royal relatif aux exigences en matière de qualification professionnelle (il s'agit ici d'une matière qui ressortit à la compétence du Ministre des Classes Moyennes).

#### H. *Le transport rémunéré de marchandises par route.*

Votre Commission s'est préoccupée des critères appliqués pour la délivrance d'autorisations de transport rémunéré de marchandises par route.

A titre d'exemple, on a demandé quelle était la répartition du contingent communautaire. Selon les données fournies par le Ministre, chacune des provinces d'Anvers, de Brabant, de Flandre occidentale et de Liège a reçu 29 autorisations communautaires, tandis que le Hainaut en a reçu 18, la Flandre orientale 12, le Limbourg 7, le Luxembourg 4 et Namur 4. En règle générale, chaque entreprise ne s'est vu délivrer qu'une seule autorisation communautaire. Le système des points qui est pratiqué, et qui est basé sur l'activité déployée, n'a pas permis de suivre complètement cette règle parce qu'il fallait tenir compte, pour chaque entreprise, de l'importance du nombre de points obtenus. Sont donc entrées en ligne de compte pour plus d'une autorisation :

##### Anvers :

- 1 entreprise avec 3 autorisations;
- 3 entreprises avec 2 autorisations;

##### Brabant :

- 2 entreprises avec 3 autorisations;
- 1 entreprise avec 2 autorisations;

##### Flandre occidentale :

- 2 entreprises avec 3 autorisations;
- 4 entreprises avec 2 autorisations;

##### Hainaut :

- 2 entreprises avec 2 autorisations.

Uw Commissie was ook bekommerd om de plaats die ons land inneemt voor het containervervoer langs de weg. Een paar leden wensten nochtans dat vervoer niet aan te moedigen, daar zij in eerste instantie bezorgd waren om de veiligheid; andere leden wensten integendeel de gebouwde autosnelwegen maximaal te gebruiken. Zoals in andere takken van het vervoer, zal ook voor deze aangelegenheid dienen rekening gehouden te worden met wat terzake in het buitenland geschiedt.

### I. Zeewezen en binnenvaart.

#### Koopvaardij.

In de hiernavolgende tabel vindt U het aantal zeeschepen en hun tonnenmaat die de Belgische havens tijdens de loop van het jaar 1969 aangedaan hebben :

| Haven                    | Aantal zeeschepen | Tonnenmaat B. Nrt. (1) |
|--------------------------|-------------------|------------------------|
| Antwerpen . . . . .      | 17.885            | 65.523.537             |
| Brugge-Zeebrugge . . . . | 4.436             | 11.765.704             |
| Gent (2) . . . . .       | 3.267             | 5.035.327              |
| Oostende (3) . . . . .   | 4.585             | 5.943.274              |

Bron : N.I.S.

(1) B. Nrt = nettotonnenmaat (Belgische meting).

(2) Inbegrepen Zelzate.

(3) In dit geval zijn 2.917 pakketboten begrepen, met een tonnenmaat van 5.256.092 B. Nrt.

Voor elke haven was de verhouding van ingekomen en uitgaande goederen :

| Haven                                            | Totaal goederenvervoer (in tonnen van 1.000 kg)            | %     | Ingekomen goederen | %     | Uitgaande goederen | %     |
|--------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-------|--------------------|-------|--------------------|-------|
| —                                                | —                                                          | —     | —                  | —     | —                  | —     |
| Ports                                            | Total du transport de marchandises (en tonnes de 1.000 kg) |       | Entrées            |       | Sorties            |       |
| Antwerpen. — Anvers . . . . .                    | 73.020.300                                                 | 79,8  | 48.891.852         | 78,8  | 24.128.448         | 82,0  |
| Brugge-Zeebrugge (1). — Bruges-Zeebrugge (1) . . | 8.418.713                                                  | 9,2   | 7.614.906          | 12,3  | 803.807            | 2,7   |
| Gent (2). — Gand (2) . . . . .                   | 8.632.424                                                  | 9,4   | 4.551.028          | 7,3   | 4.081.396          | 13,9  |
| Oostende. — Ostende . . . . .                    | 587.246                                                    | 0,6   | 405.512            | 0,6   | 181.734            | 0,6   |
| Overige. — Autres . . . . .                      | 841.329                                                    | 1,0   | 613.766            | 1,0   | 227.563            | 0,8   |
| Totaal. — Total . . . . .                        | 91.500.012                                                 | 100,0 | 62.077.064         | 100,0 | 29.422.948         | 100,0 |

Bron : N.I.S.

(1) Volgens gegevens van de N.V. Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen zijn deze cijfers respectievelijk 8.997.105 t, 8.032.297 t en 964.808 t.

(2) Inbegrepen Zelzate.

Votre Commission s'est aussi préoccupée de la place prise par notre pays dans les transports de conteneurs par route. Quelques membres ne désirent cependant pas encourager ce mode de transport, parce qu'ils sont avant tout soucieux de la sécurité; d'autres membres, au contraire, souhaitent l'utilisation maximale des autoroutes construites. Comme dans d'autres modes de transport, il faudra également tenir compte à ce sujet de ce qui se fait en la matière à l'étranger.

### I. La marine et la navigation intérieure.

#### La marine marchande

Le tableau ci-dessous mentionne le nombre de navires de mer ainsi que leur tonnage, entrés dans les ports belges en 1969 :

| Ports                    | Nombre de navires | Tonnage Trn. B. (1) |
|--------------------------|-------------------|---------------------|
| Anvers . . . . .         | 17.885            | 65.523.537          |
| Bruges-Zeebrugge . . . . | 4.436             | 11.765.704          |
| Gand (2) . . . . .       | 3.267             | 5.035.327           |
| Oostende (3) . . . . .   | 4.585             | 5.943.274           |

Source : I.N.S.

(1) Trn. B = tonnage net (norme belge).

(2) Y compris Zelzate.

(3) Ce nombre comprend 2.917 paquebots d'un tonnage total de 5.256.092 Trn. B.

Voici, pour chaque port, la proportion des entrées et sorties de marchandises :

Source : I.N.S.

(1) D'après des données de la S.A. Société des installations maritimes de Bruges, ces chiffres sont respectivement de 8.997.105 t, 8.032.297 t et 964.808 t.

(2) Y compris Zelzate.

In uw Commissie werd o.a. gevraagd hoe het staat met het aanbrengen van de radar-installatie op de Schelde.

Aansluitend op de bestaande walradarketen op het Belgische gedeelte van de Beneden-Zeeschelde (radarposten aan de Kruisschans en te Zandvliet), zullen eerlang twee automatische radarrelaisstations op Nederlands gebied worden opgericht om het bereik van de overzichtradar opgesteld te Zandvliet te verhogen tot even bezuiden Hansweert.

Nadat hiervoor de toelating van de Nederlandse Regering werd bekomen, wordt thans actief gewerkt aan het opstellen der technische bestekken voor de vereiste zeer ingewikkelde elektronische apparatuur. Verwacht wordt dat deze bestekken in de loop van de maand juli 1970 zullen klaar zijn en dat tegen het einde van het lopend jaar tot de toewijzing der werken en leveringen zal kunnen worden overgegaan. Gerkend wordt dat de nieuwe inrichtingen operationeel zullen zijn tegen einde 1971.

Inmiddels wordt de studie van de verdere uitbouw der walradarketen naar Vlissingen toe voortgezet.

#### *Zeevisserij.*

Er is een nijpend tekort aan bemanning voor de zeevisserij. Er wordt vastgesteld dat de pakket- en de sleepdiensten gewezen vissers in vaste dienst nemen. Niettegenstaande een lager inkomen, verkiest de visser een beter familiaal leven. Welke maatregelen meent de Minister te kunnen nemen om een oplossing te bevorderen inzake het bemanningsprobleem?

Volgens de Minister is het statutair niet mogelijk vissers te weren van indiensttreding bij het Zeewezen of hun de toegang tot een staatsbetrekking te bemoeilijken aangezien dit op een discriminatie zou neerkomen voor een bepaalde categorie van Belgen en zeker niet in overeenstemming te brengen zou zijn met het grondwettelijk gelijkheidsprincipe.

Het Bestuur van het Zeewezen heeft trouwens, evengoed als de Zeevisserij, af te rekenen met een chronisch personeelstekort.

Om het afvloeien van vissers naar de Pakketbotendienst te kunnen verminderen, heeft het Bestuur van het Zeewezen, niettemin, een gedeelte van zijn werkliedenpersoneel opgeleid tot matroos. Deze versnelde opleiding kon echter niet verder uitgebouwd worden omdat enerzijds de belangstelling van het werkliedenpersoneel voor de speciale opleiding van matroos te gering werd en omdat anderzijds dit personeel uiteraard niet kon bogen op een volledige beroeps- geschiktheid en op voldoende zeevaarttraditie om de nodige waarborgen te bieden op het stuk van veiligheid, vooral dan omdat het hier om passagierschepen gaat.

Anderzijds is het in een tijd van sociale vooruitgang niet mogelijk om de werkvoorwaarden bij het Bestuur van het Zeewezen te verslechteren, alleen maar om de Zeevisserij aantrekkelijker te maken voor de matrozen.

Un commissaire a notamment demandé où en était la question de l'installation de radars sur l'Escaut.

En liaison avec la chaîne existante de radars à quai établie dans la partie belge du Bas-Escaut maritime (postes de radar de Kruisschans et de Zandvliet), deux stations automatiques de relais de radar seront établies sous peu en territoire néerlandais en vue d'étendre la portée du radar panoramique de Zandvliet jusqu'à un peu au sud de Hansweert.

Après avoir obtenu l'autorisation du Gouvernement néerlandais, on s'occupe activement pour l'instant de l'élaboration des devis techniques relatifs à l'appareillage électronique nécessaire, qui est très compliqué. L'on s'attend à ce que ces devis soient achevés au cours du mois de juillet 1970 et qu'il soit possible, pour la fin de l'année, de procéder à la mise en adjudication des travaux et des fournitures. On escompte que les nouvelles installations seront opérationnelles pour la fin de 1971.

Entre-temps, l'étude du développement ultérieur de la chaîne de radars de quai se poursuit en direction de Flessingue.

#### *La pêche maritime.*

La pêche maritime souffre d'une pénurie de personnel. On constate que les services de la malle Ostende-Douvres et les services de remorquage font appel à d'anciens pêcheurs qu'ils engagent à titre définitif. En dépit d'une diminution de ses revenus, le pêcheur préfère une meilleure vie familiale. Quelles mesures le Ministre compte-t-il prendre pour donner une solution au problème du personnel navigant?

Le Ministre répond que, statutairement, il n'est pas possible d'empêcher les pêcheurs d'entrer à la Marine ni de leur entraver l'accès à une fonction dans les Services publics, car il en résulterait une discrimination au détriment d'une catégorie déterminée de Belges, ce qui ne serait certainement pas conforme au principe constitutionnel de l'égalité des citoyens.

Aussi bien que la pêche maritime, l'Administration de la Marine se trouve d'ailleurs confrontée à une pénurie chronique de personnel.

Néanmoins, dans le but de pouvoir réduire l'exode des pêcheurs vers les services de paquebots, l'Administration de la Marine a donné à son personnel ouvrier une formation de matelot. Mais il s'est avéré impossible de développer cette formation accélérée, d'une part en raison du manque d'intérêt du personnel ouvrier pour la formation spéciale de matelot et, d'autre part, parce que ce personnel ne dispose évidemment pas d'une aptitude professionnelle complète ni d'une tradition maritime suffisante pour offrir les garanties nécessaires sur le plan de la sécurité, surtout qu'il s'agit ici de navires à passagers.

Par ailleurs, il n'est pas possible, à une époque de progrès social, d'empirer les conditions de travail à l'Administration de la Marine à seule fin de rendre la pêche maritime plus attirante pour les matelots.

Het is, steeds volgens de Minister, echter een feit dat, wegens het in exploitatie nemen van een nieuwe lijn, de personeelsbehoeften van het Zeewezen de laatste jaren hoog lagen. Eens het kader aangevuld zullen nog alleen die aanwervingen doorgevoerd worden die nodig zijn om in de vervangingen te voorzien en om aan de seizoenbehoeften te voldoen. Om de afvloeiing van de jongere elementen van de zeevisserij naar het Zeewezen enigszins tegen te gaan, werft het Bestuur de laatste jaren seizoenpersoneel op contract aan, zonder dat een maximumleeftijd wordt gesteld.

#### *Oostende-Doverlijn en Oostende-Harwichlijn.*

De trafiekresultaten over het jaar 1969 voor de zeevaartlijnen Oostende-Dover en Oostende-Harwich waren de volgende :

Le Ministre signale en outre qu'il est un fait que, par suite de la mise en exploitation d'une nouvelle ligne, les besoins en personnel à la Marine ont été très grands ces dernières années. Une fois le cadre complété, on ne procédera plus qu'aux engagements qui sont nécessaires pour pourvoir aux remplacements et pour répondre aux besoins saisonniers. Afin de remédier dans une certaine mesure à l'exode des jeunes éléments de la pêche maritime vers la Marine, l'Administration a engagé ces dernières années du personnel saisonnier par contrat, sans fixation d'un âge limite.

#### *Lignes Ostende-Douvres et Ostende-Harwich.*

Voici les résultats du trafic pour l'année 1969 en ce qui concerne les lignes de navigation Ostende-Douvres et Ostende-Harwich :

|                                                                            | Enkele<br>overvaarten<br>—<br><i>Traversées<br/>simples</i> | Reizigers<br>—<br><i>Voyageurs</i> | Personen-<br>wagens<br>—<br><i>Automobiles</i> | Autocars<br>—<br><i>Autocars</i> |
|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------------------|----------------------------------|
| Pakketboten — <i>Paquebots</i> :                                           |                                                             |                                    |                                                |                                  |
| — Oostende-Dover/Folkestone. — <i>Ostende-Douvres/Folkestone</i> . . . . . | 1.116                                                       | 609.118                            | 85                                             | —                                |
| — Dover/Folkestone-Oostende. — <i>Douvres/Folkestone-Ostende</i> . . . . . | 1.116                                                       | 627.053                            | —                                              | —                                |
| Totaal. — <i>Total</i> . . . . .                                           | 2.232                                                       | 1.236.171                          | 85                                             | —                                |
| Carferries :                                                               |                                                             |                                    |                                                |                                  |
| — Dover-Oostende* — <i>Douvres-Ostende</i> . . . . .                       | 1.437                                                       | 349.456                            | 107.764                                        | 1.492                            |
| — Dover-Oostende. — <i>Douvres-Ostende</i> . . . . .                       | 1.436                                                       | 334.256                            | 101.983                                        | 1.383                            |
| Totaal. — <i>Total</i> . . . . .                                           | 2.873                                                       | 683.712                            | 209.747                                        | 2.875                            |
| Carferries :                                                               |                                                             |                                    |                                                |                                  |
| — Oostende-Harwich. — <i>Ostende-Harwich</i> . . . . .                     | 364                                                         | 16.155                             | 5.647                                          | 27                               |
| — Harwich-Oostende. — <i>Harwich-Ostende</i> . . . . .                     | 364                                                         | 14.451                             | 5.013                                          | 21                               |
| Totaal. — <i>Total</i> . . . . .                                           | 728                                                         | 30.606                             | 10.660                                         | 48                               |

Het probleem van de Oostende-Doverlijn zal door uw Commissie behandeld worden bij het onderzoek van een wetsontwerp terzake dat door de Minister aangekondigd werd.

#### *Binnenvaart.*

In de binnenvaart komt de concentratietendens vooralsnog op zwakke wijze en eerder zeer langzaam tot uiting.

De reden daarvoor is te zoeken in het bestaande regelingsstelsel (D.R.B.). Het beurtstelsel verstrekt immers aan de vervoerondernemingen, hoe klein ook, de nodige waarborgen om de vereiste regelmatige vervoeraanbiedingen tot bevrachting van de schepen, te verwerven. In een periode van hoogconjunctuur zoals nu, mag zelfs gezegd worden dat die waarborg absoluut is en derhalve moet, althans op het bedrijfsorganisatorisch vlak, niet verwacht worden dat er ook maar enige neiging tot concentratie zou bestaan.

Le problème de la ligne Ostende-Douvres sera étudié par votre Commission lors de l'examen d'un projet de loi dont le Ministre a annoncé le dépôt.

#### *Navigation intérieure.*

Dans la navigation intérieure, la tendance à la concentration ne se manifeste encore que faiblement et à un rythme très lent.

La raison en est la réglementation existante (O.R.N.I.). Le système de roulement fournit en effet aux entreprises de transport, si petites soient-elles, les garanties nécessaires pour obtenir les offres régulières de transport requises en vue de l'affrètement des navires. En période de haute conjoncture, comme c'est le cas maintenant, on peut même dire que cette garantie est absolue et que par conséquent, du moins sur le plan de l'organisation des entreprises, il ne faut pas s'attendre à voir apparaître la moindre tendance à la concentration.

Op het vlak van de vervoercapaciteit is er echter wel een zekere evolutie te bespeuren, zoals blijkt uit de volgende cijfers :

| Op 31 december | Aantal schepen | Aantal<br>metrieke tonnemaat |
|----------------|----------------|------------------------------|
| —              | —              | —                            |
| 1950           | 6.231          | 2.364.570                    |
| 1960           | 6.091          | 2.566.659                    |
| 1968           | 5.768          | 2.809.002                    |

Ondanks de vermindering met iets meer dan 7 pct. van het aantal schepen, verhoogde de metrieke tonnemaat met bijna 20 pct. tussen 1950 en 1968.

De tendens naar grotere vervoereenheden blijkt ook uit de evolutie van de schepen van meer dan 1.500 ton :

| Op 31 december | Aantal schepen | Aantal<br>metrieke tonnemaat |
|----------------|----------------|------------------------------|
| —              | —              | —                            |
| 1960           | 49             | 85.726                       |
| 1968           | 101            | 174.663                      |

#### J. Verkeersveiligheid.

Voor de verkeersveiligheid verwijst uw verslaggever naar de Handelingen van de Senaat van 27 november 1969.

#### K. Toerisme.

Reeds herhaalde malen werd in uw Commissie gewezen op de grote rol van het toerisme voor de bevordering van het algemeen welzijn van bepaalde streken. Herhaaldelijk ook werd in uw Commissie betreurd dat men, met het oog op een nauwkeurige analyse van de evolutie van het toeristisch verkeer in ons land, moet teruggrijpen naar officiële gegevens die soms wat laattijdig beschikbaar zijn. Wat de middelen ter bevordering van het toerisme betreft, verwijst uw verslaggever naar de verklaring van de Minister die terzake een grondige studie zal laten maken. Ter gelegenheid van de bespreking van de begroting 1971 zou die studie het voorwerp van een gedachtenwisseling kunnen zijn.

#### Artikelsgewijze bespreking.

De op de gewone begroting van 1969 uitgetrokken kredieten belopen 10.895.892.000 frank.

In het aanpassingsblad van 1969 worden bijkredieten en verminderingen ingeschreven die tot een vermindering van 126.510.000 frank leiden.

Aldus bedraagt de aangepaste begroting voor 1969 10.769.382.000 frank.

Bovendien is een som van 222 miljoen frank voor het Departement voorbehouden in het op de begroting van het Ministerie van Financiën uitgetrokken provisioneel krediet dat bestemd is om de uitgaven voortvloeiend uit de verhoging van het indexcijfer (van 125 tot 127,5 vanaf 1 mei 1969) te dekken.

Sur le plan de la capacité de transport, par contre, on constate effectivement une certaine évolution, ainsi qu'il résulte des chiffres suivants :

| Au 31 décembre | Nombre de navires | Nombre<br>de tonnes métriques |
|----------------|-------------------|-------------------------------|
| —              | —                 | —                             |
| 1950           | 6.231             | 2.364.570                     |
| 1960           | 6.091             | 2.566.659                     |
| 1968           | 5.768             | 2.809.002                     |

Bien que le nombre de bateaux ait diminué d'un peu plus de 7 p.c., le tonnage métrique a augmenté de près de 20 p.c. entre 1950 et 1968.

La tendance à mettre en service de plus grandes unités de transport ressort également de l'évolution des navires de plus de 1.500 tonnes :

| Au 31 décembre | Nombre de navires | Nombre<br>de tonnes métriques |
|----------------|-------------------|-------------------------------|
| —              | —                 | —                             |
| 1960           | 49                | 85.726                        |
| 1968           | 101               | 174.663                       |

#### J. Sécurité routière.

Pour la sécurité routière, votre rapporteur renvoie aux Annales du Sénat du 27 novembre 1969.

#### K. Tourisme.

L'on a déjà insisté à plusieurs reprises au sein de votre Commission sur le rôle important du tourisme dans la promotion de la prospérité générale de certaines régions. Votre Commission a regretté également à plusieurs reprises que si l'on veut procéder à une analyse précise de l'évolution du trafic touristique dans notre pays, on doive recourir à des données officielles dont certaines ne sont disponibles qu'assez tardivement. Pour ce qui est des moyens de promotion du tourisme, votre rapporteur tient à signaler la déclaration du Ministre qui fera procéder à une étude approfondie en la matière. Cette étude pourrait faire l'objet d'un échange de vues lors de la discussion du budget de 1971.

#### Discussion des articles.

Les crédits inscrits au budget ordinaire de 1969 s'élèvent à 10.895.892.000 francs.

Le feuillet d'ajustement de 1969 prévoit des crédits supplémentaires ainsi que des réductions qui entraînent une diminution de 126.510.000 francs.

Le budget ajusté s'élève ainsi à 10.769.382.000 francs pour 1969.

En outre, un montant de 222.000.000 de francs est réservé pour le Département sur le crédit provisionnel inscrit au budget du Ministre des Finances, qui est destiné à couvrir les dépenses résultant de la hausse de l'indice (de 125 à 127,5 à partir du 1<sup>er</sup> mai 1969).

Dienen erbij toegevoegd 27,8 miljoen frank ingevolge de stijging van het indexcijfer van 127,5 tot 130 vanaf 1 december 1969.

De begrotingsvoorzieningen voor 1970 (art. 1 van het ontwerp) bedragen 10.995.158.000 frank.

In dit bedrag zijn begrepen de provisionele kredieten die *in fine* van de gewone begroting onder artikel 01.01 worden voorzien en die nodig zijn voor het betalen der uitgaven voortvloeiend uit stijgingen van het indexcijfer der consumptieprijzen en uit de sociale programmatie.

Deze kredieten belopen respectievelijk 493 miljoen en 215 miljoen, dus een totaal van 708 miljoen.

Het bedrag van het eerste artikel betekent een vermeerdering van 225,8 miljoen in vergelijking met de aangepaste begroting voor 1969 maar van slechts 99,3 miljoen ten aanzien van de door het Parlement gestemde begroting.

Alle zaken gelijk blijvend, het is te zeggen niet meegeteld de incidentie in 1970 van de stijging van het indexcijfer en van de nieuwe voordelen in verband met de sociale programmatie, is het verschil ten opzichte van de gestemde begroting voor 1969 : (10.995,1 miljoen — 708 miljoen) — (10.895,8 + 222 miljoen) = — 830,7 miljoen.

De vermindering met 830 miljoen geeft de juiste mate van de drukinspanning die op de gewone uitgaven van het Departement werd uitgeoefend.

Op de buitengewone begroting bedragen de nieuwe toelagen voor 1970 :

| Vastleggingskredieten | Ordonnanceringen |
|-----------------------|------------------|
| (in miljoenen frank)  |                  |
| —                     | —                |
| 4.743,4               | 9.502,1          |

Het valt op te merken dat vanaf 1970, de tussenkomst van de Staat in de vernieuwingsdotatie van de N.M.B.S. (3.300 miljoen) (art. 81.09, p. 37) als een financiële uitgave werd ingeschreven. Daaruit blijkt dat dit budgettair artikel geen vastleggingskrediet meer bevat maar alleen een ordonnanceringskrediet.

Als belangrijke posten op de buitengewone begroting dienen verder nog vermeld te worden : 2.263 miljoen vastleggingen en 1.900 miljoen ordonnanceringen voor uit te voeren werken met het oog op de bevordering en de modernisering van het gemeenschappelijk vervoer in de grote agglomeraties, 700 miljoen voor het Fonds voor Scheepsbouw en 509,8 miljoen voor het dekken van het deficit van de Sabena voor 1969.

In uw Commissie werden amendementen ingediend die beogen de artikels van de Sectie IV « Commissariaat-Generaal voor Toerisme » van de gewone begroting en de artikels van de Sectie II « Toerisme » van de buitengewone begroting te schrappen en ze over te schrijven op de begroting van Cultuur. Volgens de verantwoording is het niet te loochenen dat het beleid inzake toerisme in al zijn aspecten behoort tot de culturele politiek in de echte zin van het

A cela s'ajoutent 27,8 millions de francs résultant de la hausse de l'indice de 127,5 à 130 à partir du 1<sup>er</sup> décembre 1969.

Les prévisions budgétaires pour 1970 (art. 1<sup>er</sup> du projet) s'élèvent à 10.995.158.000 francs.

Ce montant comprend les crédits provisionnels prévus *in fine* du budget ordinaire à l'article 01.01 et qui sont nécessaires pour le paiement des dépenses résultant des hausses de l'indice des prix à la consommation et de la programmation sociale.

Ces crédits atteignent respectivement 493.000.000 et 215.000.000 de francs, soit au total 708.000.000 de francs.

Le montant de l'article 1<sup>er</sup> représente une augmentation de 225,8 millions par rapport au budget ajusté de 1969, mais de 99,3 millions seulement par rapport au budget voté par le Parlement.

Toutes choses restant égales, c'est-à-dire sans tenir compte de l'incidence en 1970 de la hausse de l'indice des prix et des avantages nouveaux en matière de programmation sociale, la différence avec le budget voté pour 1969 est de : (10.995,1 millions — 708 millions) — (10.895,8 millions + 222 millions) = — 830,7 millions.

La diminution de 830 millions donne la mesure exacte de la compression exercée sur les dépenses ordinaires du Département.

Au budget extraordinaire, les nouvelles autorisations pour 1970 atteignent :

| Crédits d'engagement    | Crédits d'ordonnancement |
|-------------------------|--------------------------|
| (en millions de francs) |                          |
| —                       | —                        |
| 4.743,4                 | 9.502,1                  |

Il y a lieu de noter qu'à partir de 1970, l'intervention de l'Etat dans la dotation de renouvellement de la S.N.C.B. (3.300 millions) a été inscrite au titre de dépense financière (art. 81.09, p. 36). Il en résulte que cet article du budget ne contient plus de crédits d'engagement, mais uniquement un crédit d'ordonnancement.

Parmi les postes importants du budget extraordinaire, citons encore 2.263 millions de crédits d'engagement et 1.900 millions de crédits d'ordonnancement pour des travaux à exécuter en vue d'assurer la promotion et la modernisation des transports en commun dans les grandes agglomérations, 700 millions pour le Fonds de Constructions navales et 509,8 millions pour couvrir le déficit de la Sabena en 1969.

Un commissaire a déposé des amendements tendant à supprimer les articles de la section IV « Commissariat général au Tourisme » du budget ordinaire et les articles de la section II « Tourisme » du budget extraordinaire et à les transférer au budget de la Culture. Aux termes de la justification, il est indéniable que la politique du tourisme ressortit sous tous ses aspects à la politique culturelle au vrai sens du terme. L'auteur des amendements estime qu'il est inconce-

woord. Volgens de indiener van het amendement gaat het niet meer op dat de toeristische politiek nog behoort tot de bevoegdheid van het Ministerie van Verkeerswezen dat een bij uitstek technisch departement is. Op één stem na werden deze amendementen eenparig verworpen.

Bij artikel 51.01 (sociaal toerisme) van de buitengewone begroting werd in uw Commissie de wens uitgesproken dat het koninklijk besluit van 23 januari 1951 zou herzien worden ten einde o.a. sommige zelfstandigen te laten genieten van de in dit besluit voorziene subsidies.

Het ontwerp is aangenomen met 7 stemmen tegen 1 stem bij 2 onthoudingen.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd.

*De Verslaggever,*  
R. DEKEYZER.

*De Voorzitter,*  
L. REUTER.

vabfe que la politique touristique continue à relever des attributions du Ministère des Communications, qui est un département technique par excellence. Ces amendements ont été rejetés à l'unanimité moins 1 voix.

A l'article 51.01 (Tourisme social) du budget extraordinaire, un membre a émis le vœu que l'arrêté royal du 23 janvier 1951 fasse l'objet d'une revision afin de permettre notamment à certains indépendants de bénéficier des subventions prévues par cet arrêté.

Le projet a été adopté par 7 voix contre 1 et 2 abstentions.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

*Le Rapporteur,*  
R. DEKEYZER.

*Le Président,*  
L. REUTER.

## BIJLAGE.

## Nagekomen antwoorden.

A) *De kwestie van de houten en de betonnen dwarsliggers.*

## 1. Aankooppolitiek.

De N.M.B.S. bestelt thans de volgende jaarlijkse hoeveelheden :

— de volledige jaarproductie van inlandse dwarsliggers voor hoofdsporen, omdat die toch gewoonlijk niet voldoende is om de behoeften te dekken (in 1970 zijn de behoeften gelijk aan 500.000);

— een aantal dwarsliggers voor bijsporen vastgesteld volgens de behoeften (in 1970 : 175.000);

— in principe, 90.000 betonnen dwarsliggers (voor 1970 werden er uitzonderlijk 105.000 besteld).

Als de behoeften inzake houten dwarsliggers voor hoofdsporen niet kunnen gedekt worden door de inlandse markt, is de N.M.B.S. wel verplicht ook buitenlandse dwarsliggers aan te kopen.

## 2. Type.

Voor de houten dwarsliggers :

- uit eik;
- uit beuk.

Voor de betonnen dwarsliggers :

- type R.S. (R. Sonnevile);
- type F.B. (Franki-Bagon).

## 3. Prijs.

a) De prijs van de naakte houten dwarsliggers wordt vastgesteld in overleg met de Nationale Federatie der Zagerijen. Er is dus geen concurrentie onder firma's.

De prijs volgt de schommelingen van het indexcijfer van de consumptieprijsen.

Voor de bestelling van 1970 werd boven deze prijs, nog een verhoging toegestaan van 5,50 frank voor een eiken en van 3,50 frank voor een beuken dwarsligger voor hoofdspoor.

b) De prijs voor de betonnen dwarsliggers resulteert uit de offerten gedaan door de twee firma's die deze dwarsliggers voortbrengen. Er is dus concurrentie.

## 4. Economisch meest voordelige prijs.

Het is niet omdat de aankoopprijs van een betonnen dwarsligger 90 pct. meer bedraagt dan deze van een naakte houten dwarsligger, dat daarom de voorkeur moet worden

## ANNEXE.

## Réponses reçues tardivement.

A) *La question des traverses en bois et en béton.*

## 1. Politique d'achat.

La S.N.C.B. commande actuellement les quantités annuelles suivantes :

— la production annuelle totale de traverses indigènes pour voies principales, celle-ci n'est généralement pas suffisante pour couvrir les besoins (en 1970, ceux-ci sont égaux à 500.000 unités);

— un certain nombre de traverses pour voies secondaires, calculé suivant les besoins (en 1970 : 175.000);

— en principe, 90.000 traverses en béton (pour 1970, la commande s'est exceptionnellement élevée à 105.000).

Si les besoins en matière de traverses en bois pour voies principales ne peuvent être couverts par le marché national, la S.N.C.B. se trouve dans l'obligation d'acheter également des traverses à l'étranger.

## 2. Type.

Traverses en bois :

- en chêne;
- en hêtre.

Traverses en béton :

- type R.S. (R. Sonnevile);
- type F.B. (Franki-Bagon).

## 3. Prix.

a) Le prix des traverses en bois nues est établi de concert avec la Fédération nationale des Scieries. Il n'y a donc aucune concurrence entre firmes.

Le prix suit les variations de l'indice des prix à la consommation.

Pour la commande de 1970, en sus de ce prix, une augmentation de 5,50 francs a été autorisée pour une traverse en chêne et de 3,50 francs pour une traverse en hêtre pour voie principale.

b) Le prix des traverses en béton résulte des offres faites par deux firmes produisant ces traverses. Il y a donc concurrence.

## 4. Le prix économiquement le plus avantageux.

Ce n'est pas parce que le prix d'achat d'une traverse en béton est de 90 p.c. supérieur à celui d'une traverse nue en bois qu'il faut donner la préférence aux traverses en bois. Le

gegeven aan houten dwarsliggers. De aankoop prijs is immers maar een deel van de totale kostprijs van een dwarsligger.

Om de totale kostprijs te bepalen, moeten daarbij o.m. nog in aanmerking worden genomen :

- de verschillende bewerkingen die de geleverde dwarsligger ondergaat;
- de bijhorigheden;
- de plaatsingskosten;
- de recuperatiewaarde.

Om de meest economische prijs te betalen, dienen daarbij nog beschouwd te worden :

- de levensduur van de dwarsligger en van de uitrustings-elementen;
- de regelmatige afmetingen, wat de mechanisering van sommige spoorwerken in de hand werkt;
- beperking bij het gebruik in bochten;
- de min of meer slechte overbrenging van de sollicitaties op harde of keiachtige grond;
- de onderhoudskosten.

Op dit ogenblik kan worden gezegd dat wat betreft de netto-kostprijs met uitrusting in hoofdspoor, de beide soorten dwarsliggers nagenoeg evenwaardig zijn.

#### 5. Gebruik van dwarsliggers in het buitenland.

Volgens de laatste inlichtingen waarover de N.M.B.S. beschikt, zou het percentage der jaarlijkse bevoorrading in betonnen dwarsliggers er nagenoeg als volgt uitzien :

|                  |               |
|------------------|---------------|
| Frankrijk :      | 15 à 20 pct.  |
| West-Duitsland : | circa 33 pct. |
| Zwitserland :    | 7 à 11 pct.   |
| Nederland :      | circa 10 pct. |

In ons land werden er in 1969, zowat 760.000 houten dwarsliggers geleverd tegenover 92.500 betonnen of 11 pct. In 1970 zou dit percentage 12 pct. belopen.

6. Bij ontsparing is herstelling met houten dwarsliggers gemakkelijker.

Dit is enigszins juist. Maar in de praktijk is deze omstandigheid niet van aard om de keuze gevoelig te beïnvloeden. Het vervangingsmateriaal bij noodgevallen is trouwens toch steeds het hout.

7. Worden langgelaste spoorstaven beter aangelegd op houten dan op betonnen dwarsliggers ?

Beide materialen hebben hun eigen voor- en nadelen die zich over het geheel nagenoeg neutraliseren.

8. De levensduur der houten dwarsliggers.

De oudste dwarsliggers zijn van 1930 in enkele kleine secties van minder belangrijke hoofdsporen.

Al de andere dwarsliggers in hoofdspoor zijn ten hoogste een dertigtal jaar oud.

prix d'achat ne représente en effet qu'une partie du prix de revient total d'une traverse.

Pour déterminer le prix de revient total, il faut notamment tenir compte :

- des différents traitements que subit la traverse livrée;
- des accessoires;
- des frais de placement;
- de la valeur de récupération.

Pour déterminer le prix le plus économique, il faut en outre tenir compte :

- de la longévité des traverses et des éléments d'équipement;
- des dimensions régulières, ce qui favorise la mécanisation de certains travaux ferroviaires;
- de la limitation de l'utilisation dans les courbes;
- de la transmission plus ou moins mauvaise des sollicitations sur terrain dur ou caillouteux;
- des frais d'entretien.

Actuellement, l'on peut dire qu'en ce qui concerne le prix de revient net avec équipement en voie principale, les deux sortes de traverses sont pratiquement équivalentes.

#### 5. Emploi des traverses à l'étranger.

D'après les derniers renseignements dont dispose la S.N.C.B., le pourcentage de l'approvisionnement annuel de traverses en béton s'établirait à peu près comme suit :

|                         |                 |
|-------------------------|-----------------|
| France :                | 15 à 20 p.c.    |
| Allemagne occidentale : | environ 33 p.c. |
| Suisse :                | 7 à 11 p.c.     |
| Pays-Bas :              | environ 10 p.c. |

Dans notre pays, l'on a livré en 1969 quelque 760.000 traverses en bois contre 92.500 en béton, soit 11 p.c. du total. Ce dernier chiffre atteindrait 12 p.c. en 1970.

6. En cas de déraillement, la réparation au moyen de traverses en bois est plus facile.

C'est exact. Mais en pratique cette circonstance n'est pas de nature à influencer sensiblement le choix. Le matériau de remplacement en cas d'urgence est d'ailleurs toujours le bois.

7. De longs rails soudés se posent-ils mieux sur des traverses en bois qu'en béton ?

Les deux matériaux ont leurs avantages et inconvénients propres qui se neutralisent à peu près dans l'ensemble.

8. La longévité des traverses en bois.

Les traverses les plus anciennes datent de 1930 sur quelques petites sections de lignes principales de moindre importance.

Toutes les autres traverses en voie principale ont tout au plus une trentaine d'années.

In belangrijke hoofdsporen schommelt de levensduur der eiken dwarsliggers tussen 15 en maximum 25 jaar, met dien verstande dat er nog een zeker percentage, omwille van mindere kwaliteit, vroegtijdig moet vervangen worden.

*B. Lijst van de Staatstussenkomsten ten voordele van de toeristische uitrusting.*

| Aard van de uitrusting                                                                                                              | Bevoegd bestuur                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <i>Gronden.</i>                                                                                                                     |                                                       |
| 1. Onteigening om reden van openbaar nut, van gronden bestemd voor toeristische uitrusting in het raam van de ruimtelijke ordening. | Openbare Werken.                                      |
| 2. Verwerving van gronden bestemd voor toeristische uitrusting (industrie- en toegangswegen).                                       | Openbare Werken.                                      |
| 3. Inrichting en verbetering van parken en gaarden.                                                                                 | Openbare Werken.                                      |
| 4. Beplantingen — Inrichting of behoud van groene ruimten.                                                                          | Openbare Werken.                                      |
| 5. Vrije ruimten voor de ontspanning en sport.                                                                                      | Openbare Werken.                                      |
| 6. Vrije ruimten voor vrijwaring van monumenten en landschappen.                                                                    | Openbare Werken.                                      |
| 7. Parkings.                                                                                                                        | Openbare Werken.                                      |
| <i>Gebouwen voor culturele doeleinden.</i>                                                                                          |                                                       |
| 8. Herstelling van geklasseerde monumenten en gebouwen.                                                                             | Openbare Werken.                                      |
| 9. Gebouwen voor openbare bibliotheken, culturele centra, musea.                                                                    | Cultuur.                                              |
| <i>Gebouwen ten behoeve van toeristische logiesmogelijkheden.</i>                                                                   |                                                       |
| 10. Hotels-pensions — premies voor modernisering.                                                                                   | Verkeerswezen.                                        |
| 11. Hotels en pensions — toelagen — interesten, enz.                                                                                | Middenstand.                                          |
| 12. Instellingen voor sociaal toerisme.                                                                                             | Verkeerswezen en Nationale Kas voor Jaarlijks Verlof. |
| 13. Jeugdherbergen (voor ondergeschikte besturen).                                                                                  | Volksgesondheid.                                      |
| 14. Jeugdherbergen (V.Z.W.D.-toerisme).                                                                                             | Verkeerswezen.                                        |
| 15. Landelijke huizen.                                                                                                              | Kleine Landeigendom en Landbouw.                      |
| 16. Kampeerterreinen (voor ondergeschikte besturen).                                                                                | Volksgesondheid.                                      |
| 17. Kampeerterreinen (V.Z.W.D. Toerisme).                                                                                           | Verkeerswezen.                                        |

Sur les voies principales importantes, la longévité des traverses en chêne varie entre 15 et 25 ans au maximum, étant entendu qu'un certain pourcentage de celles-ci doit être remplacé prématurément en raison de leur qualité inférieure.

*B. Répartition des interventions financières de l'Etat en faveur des équipements d'intérêt touristique.*

| Nature de l'équipement                                                                                                                           | Administration intervenante               |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| <i>Terrains.</i>                                                                                                                                 |                                           |
| 1. Expropriation pour cause d'utilité publique de terrains destinés à des équipements touristiques dans le cadre de l'aménagement du territoire. | Travaux Publics.                          |
| 2. Acquisition de terrains destinés à des équipements touristiques (terrains industriels et voies d'accès).                                      | Travaux Publics.                          |
| 3. Aménagement et amélioration de parcs et squares.                                                                                              | Travaux Publics.                          |
| 4. Plantations — aménagement ou conservation d'espaces verts.                                                                                    | Travaux Publics.                          |
| 5. Espaces libres pour la récréation et les sports.                                                                                              | Travaux Publics.                          |
| 6. Espaces libres pour la sauvegarde des monuments et des sites.                                                                                 | Travaux Publics.                          |
| 7. Parkings.                                                                                                                                     | Travaux Publics.                          |
| <i>Bâtiments à usage culturel.</i>                                                                                                               |                                           |
| 8. Restauration de monuments et d'édifices classés.                                                                                              | Travaux Publics.                          |
| 9. Bâtiments servant à l'usage de bibliothèques publiques, centres culturels, musées.                                                            | Culture.                                  |
| <i>Bâtiments à usage d'hébergement touristique.</i>                                                                                              |                                           |
| 10. Hôtels et pensions — primes de modernisation.                                                                                                | Communications.                           |
| 11. Hôtels et pensions — subventions, intérêts, etc.                                                                                             | Classes Moyennes.                         |
| 12. Etablissements de tourisme social.                                                                                                           | Communications — C.N.V.A.                 |
| 13. Auberges de jeunesse (pouvoirs subordonnés).                                                                                                 | Santé Publique.                           |
| 14. Auberges de jeunesse (A.S.B.L. tourisme).                                                                                                    | Communications.                           |
| 15. Gîtes ruraux.                                                                                                                                | Petite Propriété Terrienne — Agriculture. |
| 16. Campings (pouvoirs subordonnés).                                                                                                             | Santé Publique.                           |
| 17. Campings (A.S.B.L. tourisme).                                                                                                                | Communications.                           |

| Aard van de uitrusting                                                                                                                                             | Bevoegd bestuur                                    | Nature de l'équipement                                                                                                                            | Administration intervenante                 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| <i>Aanbreng water en electriciteit.</i>                                                                                                                            |                                                    | <i>Adduction d'eau, d'électricité.</i>                                                                                                            |                                             |
| 18. Aansluiting watervoorziening.                                                                                                                                  | Volksgezondheid.                                   | 18. Raccordement à la distribution d'eau.                                                                                                         | Santé Publique.                             |
| 19. Electriciteitsleidingen of lijnen ten behoeve van openbare verlichting.                                                                                        | Openbare Werken.                                   | 19. Lignes ou réseaux électriques servant à l'éclairage public.                                                                                   | Travaux Publics.                            |
| 20. Electriciteitsleidingen of lijnen in gemeenten gedeeltelijk geëlectrificeerd wanneer de leiding bestemd is voor de bevoorrading van afgelegen landbouwstreken. | Landbouw.                                          | 20. Lignes ou réseaux électriques dans une commune partiellement électrifiée lorsque cette ligne est destinée à l'alimentation des écarts ruraux. | Agriculture.                                |
| <i>Wegen en bevaarbare waterwegen.</i>                                                                                                                             |                                                    | <i>Routes, voies navigables.</i>                                                                                                                  |                                             |
| 21. Autobanen — Toeristische uitrusting — Motels — Informatiecentrum — Beplantingen — Pick-nickplaatsen.                                                           | Openbare Werken.                                   | 21. Autoroutes (équipement touristique, motels, centres d'information, plantations, pique-nique).                                                 | Travaux Publics.                            |
| 22. Toeristische Staatswegen.                                                                                                                                      | Openbare Werken.                                   | 22. Routes touristiques d'Etat.                                                                                                                   | Travaux Publics.                            |
| 23. Provinciebanen.                                                                                                                                                | Openbare Werken.                                   | 23. Routes provinciales.                                                                                                                          | Travaux Publics.                            |
| 24. Gemeentelijke wegen.                                                                                                                                           | Openbare Werken.                                   | 24. Voirie communale.                                                                                                                             | Travaux Publics.                            |
| 25. Fietspaden.                                                                                                                                                    | Openbare Werken.                                   | 25. Pistes cyclables.                                                                                                                             | Travaux Publics.                            |
| 26. Buurtwegen van groot verkeer.                                                                                                                                  | Openbare Werken.                                   | 26. Chemins vicinaux de grande communication.                                                                                                     | Travaux Publics.                            |
| 27. Landbouwwegen die vallen onder het domein van de gemeentelijke overheid.                                                                                       | Landbouw.                                          | 27. Chemins communaux à caractère agricole relevant du domaine public des communes.                                                               | Agriculture.                                |
| 28. Toeristische wandelwegen.                                                                                                                                      | Openbare Werken (op voordracht van Verkeerswezen). | 28. Sentiers touristiques.                                                                                                                        | Travaux Publics (sur prop. Communications). |
| 29. Verbetering van een bevaarbare waterweg.                                                                                                                       | Openbare Werken.                                   | 29. Amélioration d'un cours d'eau navigable.                                                                                                      | Travaux Publics.                            |
| 30. Kaaimuren langs een bevaarbare waterweg.                                                                                                                       | Openbare Werken.                                   | 30. Murs de quai le long d'un cours d'eau navigable.                                                                                              | Travaux Publics.                            |
| <i>Stuwdammen.</i>                                                                                                                                                 |                                                    | <i>Barrages.</i>                                                                                                                                  |                                             |
| 31. Stuwdammen — Waterbekkens — Aanvoerleidingen.                                                                                                                  | Openbare Werken.                                   | 31. Barrages — réservoirs — adductions.                                                                                                           | Travaux Publics.                            |
| <i>Niet bevaarbare waterlopen.</i>                                                                                                                                 |                                                    | <i>Cours d'eau non navigables — barrages — bassins.</i>                                                                                           |                                             |
| 32. Niet bevaarbare waterlopen.                                                                                                                                    | Landbouw.                                          | 32. Cours d'eau non navigables.                                                                                                                   | Agriculture.                                |
| 33. Wateropslagplaatsen — Kunstmatige meren.                                                                                                                       | Landbouw — Volksgezondheid.                        | 33. Bassins de retenue — lacs artificiels.                                                                                                        | Agriculture — Santé Publique.               |
| <i>Uitrustingen van volksgezondheid.</i>                                                                                                                           |                                                    | <i>Equipements de santé publique.</i>                                                                                                             |                                             |
| 34. Rioolleidingen.                                                                                                                                                | Volksgezondheid.                                   | 34. Systèmes d'égouts.                                                                                                                            | Santé Publique.                             |
| 35. Zuiveringsstations.                                                                                                                                            | Volksgezondheid.                                   | 35. Stations d'épuration.                                                                                                                         | Santé Publique.                             |
| <i>Uitrusting en aanpassing van de bossen.</i>                                                                                                                     |                                                    | <i>Équipement et aménagement des Forêts.</i>                                                                                                      |                                             |
| 36. Buitengewone boswerken.                                                                                                                                        | Landbouw.                                          | 36. Travaux forestiers extraordinaires.                                                                                                           | Agriculture.                                |
| <i>Sportieve uitrustingen.</i>                                                                                                                                     |                                                    | <i>Equipements sportifs.</i>                                                                                                                      |                                             |
| 37. Speelpleinen — Kinderspelen.                                                                                                                                   | Volksgezondheid (1).                               | 37. Plaines de jeux — jeux d'enfants.                                                                                                             | Santé Publique (1).                         |
| 38. Zwembadinrichting.                                                                                                                                             | Volksgezondheid (1).                               | 38. Bassins de natation.                                                                                                                          | Santé Publique (1).                         |

| Aard van de uitrusting                                               | Bevoegd bestuur                  | Nature de l'équipement                                               | Administration intervenante          |
|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
| 39. Badinrichting.                                                   | Volksgesondheid (1).             | 39. Installations de bains.                                          | Santé Publique (1).                  |
| 40. Gymnastiekzalen.                                                 | Volksgesondheid (1).             | 40. Salles de gymnastique.                                           | Santé Publique (1).                  |
| 41. Sporthallen.                                                     | Volksgesondheid (1).             | 41. Halls de sports.                                                 | Santé Publique (1).                  |
| 42. Ski-pisten.                                                      | Cultuur.                         | 42. Pistes de ski.                                                   | Culture.                             |
| 43. Kunstmatige stranden.                                            | Verkeerswezen.                   | 43. Plages artificielles.                                            | Communications.                      |
| 44. Paardrij scholen.                                                | Cultuur.                         | 44. Manèges.                                                         | Culture.                             |
| 45. Kunsthavens voor yachting.                                       | Openbare Werken.                 | 45. Ports pour le yachting à la Côte.                                | Travaux Publics.                     |
| <i>Uitrusting voor warmwaterbaden.</i>                               |                                  | <i>Equipement thermal.</i>                                           |                                      |
| 46. Moderniseren van de thermale uitrusting.                         | Verkeerswezen — Volksgesondheid. | 46. Modernisation de l'équipement thermal.                           | Communications — Santé Publique.     |
| <i>Ontspanningsuitrustingen.</i>                                     |                                  | <i>Equipements de délassement.</i>                                   |                                      |
| 47. Miniatuurgolf, enz.                                              | Verkeerswezen.                   | 47. Golfs miniatures, etc.                                           | Communications.                      |
| <i>Studies.</i>                                                      |                                  | <i>Etudes.</i>                                                       |                                      |
| 48. Studies, uitgaven, gewestelijke ontwikkelingsplannen.            | Openbare Werken.                 | 48. Etudes, publications, plans régionaux de développement.          | Travaux Publics.                     |
| 49. Plannen van aanleg (ondergeschikte besturen).                    | Openbare Werken.                 | 49. Plans d'aménagement (pouvoirs subordonnés).                      | Travaux Publics.                     |
| 50. Marktstudie — Opzoeken van investeerders.                        | Verkeerswezen — Streek-economie. | 50. Etudes de marché — Recherches d'investisseurs.                   | Communications — Economie Régionale. |
| (1) Op budget Cultuur indien het investeringen van de Staat betreft. |                                  | (1) Sur budget Culture lorsqu'il s'agit d'investissements de l'Etat. |                                      |