

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1968-1969.

6 MAART 1969.

BEGROTING van het Ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1969.

VERSLAG NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET VERKEERSWEZEN, DE POSTERIJEN, TELEGRAFIE EN TELEFONIE ⁽¹⁾, UITGEBRACHT DOOR DE HEER CLAEYS.

INHOUD.

	Bladz.
Inleidende beschouwingen	3
Afdeling I. — Het verkeerswezen en het toerisme	6
I. — Algemeen overzicht van de begroting	6
— Uiteenzetting van de Minister	6
A. — Gewone uitgaven	6
B. — Buitengewone uitgaven	7
II. — Internationale vervoerpolitiek	7
— Uiteenzetting van de Minister	7
A. — Het gemeenschappelijk vervoerbeleid in de Europese Gemeenschap	8
B. — Het vervoer in de E.G.K.S.	10
C. — Het vervoer in Beneluxverband	11
D. — Het Leberplan	12
E. — Gevolgtrekkingen voor een nationaal coherent ver- voerbeleid	16
1. Behoeftte aan coördinatie op nationaal vlak	16
2. Containersvervoer : een typische internationale ver- voermethode	16

⁽¹⁾ Samenstelling van de Commissie:

Voorzitter: de heer Lamers.

A. — Leden: de heren Blanckaert, Bode, Claeys, Coucke, De Gryse, Devos (R.), Nothomb, Van Herreweghe. — Brouhon, Hicquet, Lacroix, Lamers, Lauwereins, Sainte, Van Winghe. — Boey, Bossicart, Cantillon, Corbeau, Philippart. — Goemans, Vansteenkiste. — Boon.

B. — Plaatsvervangers: de heren De Mey, Urbain, Van Rompaey, Willems. — Cools (J.), Cudell, Tibbaut, Vandenhove. — Delruelle (Gérard), Herbage, Holvoet. — Mattheyssens. — Leclercq.

Zie:

4-XIV (1968-1969):

- N° 1: Begroting.
- N° 2 tot 4: Amendementen.

Chambre des Représentants

SESSION 1968-1969.

6 MARS 1969.

BUDGET du Ministère des Communications pour l'année budgétaire 1969.

RAPPORT FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES COMMUNICATIONS, DES POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES ⁽¹⁾, PAR M. CLAEYS.

SOMMAIRE.

	Pages
Considérations préliminaires	3
Section I. — Les communications et le tourisme	6
I. — Aperçu général du budget	6
— Exposé du Ministre	6
A. — Dépenses ordinaires	6
B. — Dépenses extraordinaires	7
II. — Politique internationale des transports	7
— Exposé du Ministre	7
A. — La politique commune des transports dans les Communautés européennes	8
B. — Le problème des transports dans le cadre de la C.E.C.A.	10
C. — Le problème des transports dans le cadre du Benelux	11
D. — Le plan Leber	12
E. — Considérations sur une politique nationale cohé- rente en matière de transports	16
1. Nécessité d'une coordination sur le plan national ...	16
2. Les transports par containers : méthode typique de transports internationaux	16

⁽¹⁾ Composition de la Commission:

Président: M. Lamers.

A. — Membres: MM. Blanckaert, Bode, Claeys, Coucke, De Gryse, Devos (R.), Nothomb, Van Herreweghe. — Brouhon, Hicquet, Lacroix, Lamers, Lauwereins, Sainte, Van Winghe. — Boey, Bossicart, Cantillon, Corbeau, Philippart. — Goemans, Vansteenkiste. — Boon.

B. — Suppléants: MM. De Mey, Urbain, Van Rompaey, Willems. — Cools (J.), Cudell, Tibbaut, Vandenhove. — Delruelle (Gérard), Herbage, Holvoet. — Mattheyssens. — Leclercq.

Voir:

4-XIV (1968-1969):

- N° 1: Budget.
- N° 2 à 4: Amendements.

	Bladz.		Pages
— Vragen en antwoorden	17	— Questions et réponses	17
A. — Het gemeenschappelijk vervoerbeleid in de Europese Gemeenschap	17	A. — La politique commune des transports au sein de la Communauté européenne	17
B. — Het Leberplan	17	B. — Le plan Leber	17
III. — Het baan- en wegvervoer	22	III. — Les transports routiers	22
— Uiteenzetting van de Minister	22	— Exposé du Ministre	22
A. — De N.M.B.S.	22	A. — La S.N.C.B.	22
B. — Het openbaar stedelijk vervoer	29	B. — Les transports publics urbains	29
C. — De N.M.V.B.	33	C. — La S.N.C.V.	33
D. — Het bezoldigd personenvervoer over de weg	33	D. — Le transport rémunéré de personnes par la route	33
E. — Het bezoldigd vrachtovervoer over de weg	35	E. — Le transport rémunéré de marchandises par la route	35
F. — De verkeersveiligheid	38	F. — La sécurité routière	38
— Vragen en antwoorden	41	— Questions et réponses	41
A. — De N.M.B.S.	41	A. — La S.N.C.B.	41
B. — Het openbaar stedelijk vervoer	58	B. — Les transports publics urbains	58
C. — De N.M.V.B.	60	C. — La S.N.C.V.	60
D. — Het bezoldigd personenvervoer over de weg	61	D. — Les transports rémunérés de personnes par la route	61
E. — Het bezoldigd vrachtovervoer over de weg	62	E. — Les transports rémunérés de choses par la route	62
F. — De verkeersveiligheid	64	F. — La sécurité routière	64
IV. — Het luchtvervoer	69	IV. — Les transports aériens	69
— Uiteenzetting	69	— Exposé	69
A. — De SABENA	69	A. — La SABENA	69
B. — De Regie der Luchtwegen	79	B. — La Régie des Voies aériennes	79
— Vragen en antwoorden	80	— Questions et réponses	80
A. — De SABENA	80	A. — La SABENA	80
B. — De Regie der Luchtwegen	83	B. — La Régie des Voies aériennes	83
V. — De zeevaart en de binnenvaart	86	V. — La navigation maritime et la navigation intérieure	86
— Uiteenzetting van de Minister	86	— Exposé du Ministre	86
A. — De koopvaardij	86	A. — La marine marchande	86
B. — De kustvaart	86	B. — Le cabotage	86
C. — De zeevisserij	86	C. — La pêche maritime	86
D. — De binnenvaart	87	D. — La navigation intérieure	87
E. — De Oostende-Doverlijn	88	E. — La ligne Ostende-Douvres	88
F. — De havens	88	F. — Les ports	88
— Vragen en antwoorden	89	— Questions et réponses	89
A. — Begrotings- en financiële aspecten	89	A. — Aspects budgétaires et financiers	89
B. — Het zeewezen in het algemeen	91	B. — La marine en général	91
C. — De visserij	101	C. — La pêche	101
D. — De binnenvaart	104	D. — La navigation intérieure	104
E. — De havens	105	E. — Les ports	105
VI. — Het toerisme	106	VI. — Le tourisme	106
— Uiteenzetting van de Minister	106	— Exposé du Ministre	106
A. — Concretiseren van het toeristisch concept en verwezenlijkingen	106	A. — La concrétisation de la notion « tourisme » et réalisations	106
B. — De toeristische propaganda	108	B. — La propagande touristique	108
— Vragen en antwoorden	108	— Questions et réponses	108
A. — Toelagen en concepties	108	A. — Subsides et conceptions	108
B. — De hotelaccommodatie	110	B. — L'industrie hôtelière	110
C. — Taalrol	110	C. — Rôle linguistique	110
VII. — Varia	111	VII. — Divers	111
A. — Ontspanningscentrum	111	A. — Centre de détente	111
B. — Taalkaders	112	B. — Cadre linguistique	112
Afdeling II. — Bespreking der artikelen en stemmingen	112	Section II. — Examen des articles et votes	112
Artikelen geamendeerd door de Commissie	113	Articles amendés par la Commission	113

DAMES EN HEREN,

INLEIDENDE BESCHOUWINGEN.

Eens te meer moeten wij U hierbij een zeer lijvig verslag voorleggen van de talrijke vergaderingen die uw commissie gewijd heeft aan de bespreking van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1969.

Wij geloven niet dat U dit verslag van het begin tot het einde zult lezen. Maar de uitvoerige inhoudsopgave kan ertoe bijdragen om de gegevens terug te vinden van de specifieke vraagstukken die een of ander lid van het Parlement bijzonder interesseren.

Niet alleen werden door de Minister belangrijke uiteenzettingen gehouden, maar bovendien werden door de Commissieleden zowat 150 vragen gesteld die, enigszins samengevat, met de antwoorden — op enkele uitzonderingen na — in dit verslag zijn opgenomen.

Steeds grotere internationalisatie.

Het vervoerbeleid ondergaat meer en meer de invloed van internationale reglementeringen. Het nationale vervoerbeleid ondervindt in al zijn aspecten meer en meer de terugslag van de internationale reglementeringen of verplichtingen.

Steeds meer instellingen met internationaal karakter hebben zich tijdens de laatste jaren met vervoerproblemen ingelaten en naar een gemeenschappelijke regeling gezocht.

Vorig jaar hebben wij in E.E.G. verband eindelijk de start gezien van een gemeenschappelijk vervoerbeleid en op 18 juli 1968 werden in de Ministerraad van de E.E.G. een eerste reeks van beslissingen genomen die in de richting gaan van een liberalisatie, harmonisatie en organisatie van de vervoermarkt in de zes E.E.G.-landen.

Alhoewel wij hier nog niet te maken hebben met definitieve regels — sommige regelingen zijn louter experimenteel — is het niettemin duidelijk dat een aanvang werd gemaakt en dat gestart werd met een reeks van maatregelen die gevolgen zullen hebben voor de gehele Gemeenschap en die morgen misschien ook op andere landen van toepassing zullen zijn. Het aan de gang brengen van dergelijke internationale regelingen sluit in dat dit slechts een begin betekent van een nog verdergaande evolutie op het vlak van het supra-nationale beleid in de vervoersector.

Voor een land als het onze waarvan de economische activiteit weldra voor de helft afhankelijk zal zijn van de exportbedrijvigheid, is het van uitzonderlijke betekenis dat het vervoer tussen de landen van ons continent meer geliberaliseerd en meer geharmoniseerd wordt.

Steeds grotere nood aan binnenlandse coördinatie.

De internationale reglementering zal in de toekomst steeds sterker drukken op ieder nationaal vervoerbeleid.

Derhalve is het hoog tijd dat wij in eigen land een grotere samenhang en een betere coördinatie tot stand brengen in de vervoersector en tussen al de instellingen of machten die in deze sector bedrijvig zijn.

Wij betreuren de jammerlijke strijd die gevoerd wordt tussen de verschillende havenbelangen. Wij veroordelen de

MESDAMES, MESSIEURS,

CONSIDERATIONS PRELIMINAIRES.

Une fois de plus nous sommes amené à vous présenter un très volumineux rapport traitant des nombreuses réunions que votre Commission a consacrées à la discussion du budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1969.

Nous ne croyons pas que vous lirez ce rapport du début à la fin. Mais la table des matières détaillée peut aider à trouver les renseignements se rapportant aux problèmes spécifiques qui intéressent particulièrement l'un ou l'autre membre du Parlement.

Non seulement le Ministre a fait des exposés importants, mais les membres de la Commission ont aussi posé quelque 150 questions, reprises dans le présent rapport sous une forme quelque peu résumée ainsi que les réponses, ceci à quelques exceptions près.

Internationalisation toujours croissante.

La politique des transports est de plus en plus influencée par les réglementations internationales. La politique nationale en matière de transports subit, sous tous ses aspects, de plus en plus les répercussions des réglementations ou obligations internationales.

Des institutions à caractère international toujours plus nombreuses se sont préoccupées ces dernières années des problèmes en matière de transports et ont recherché des réglementations communes.

L'année dernière, nous avons enfin vu démarrer, dans le cadre de la C.E.E., une politique commune en matière de transports et, le 18 juillet 1968, le Conseil des Ministres de la C.E.E. a pris une série de mesures allant dans le sens d'une libéralisation, d'une harmonisation et d'une organisation du marché des transports dans les six pays de la C.E.E.

Bien que nous ne nous trouvions pas encore en présence de règles définitives, à cause du caractère purement expérimental de certaines réglementations, il est néanmoins évident que nous assistons à la mise en application d'une série de mesures qui s'étendent à l'ensemble de la Communauté et qui, demain peut-être, seront même applicables à d'autres pays. La mise en train de telles réglementations internationales indique que nous n'en sommes qu'au début d'une évolution encore plus poussée en matière de politique supranationale dans les secteurs des transports.

Pour un pays tel que le nôtre, dont l'activité économique dépendra bientôt pour moitié de ses activités exportatrices, le fait que le transport entre les pays de notre continent est de plus en plus libéralisé et harmonisé a une importance exceptionnelle.

Nécessité toujours croissante d'une coordination intérieure.

La réglementation internationale pèsera, à l'avenir, toujours davantage sur chaque politique nationale des transports.

Par conséquent, il est grand temps de réaliser, en ce qui concerne notre pays, une coordination plus grande et plus parfaite dans le secteur des transports ainsi qu'entre toutes les institutions ou instances qui y exercent leur activité.

Nous regrettons la compétition déplorable entre les différents intérêts portuaires. Nous condamnons la façon dont

wijze waarop de ene tegen de andere vijandig staat alsof de vooruitgang van de ene slechts gebeurt of gebeuren kan ten nadele van de andere. Verstandhouding en samenwerking alleen, kan tot gemeenschappelijke vooruitgang leiden en aldus het regionale en het nationale belang het best dienen.

Wij betreuren evenzeer de wijze waarop de verschillende sectoren van het binnenlandse verkeer thans elkaar bevechten. Sommige methoden die aangewend worden om de cliëntel te ontfutselen, hebben niets meer te maken met de «vrije concurrentie».

Wij hebben in de Commissie het geval aangehaald van de kanaalverbinding Brussel-Charleroi en de reusachtige werken te Ronquières. Naast de enorme bedragen voor die realisatie, is er ook nog de strijd om de tarieven die woedt tussen de N.M.B.S. en de binnenscheepvaart. De N.M.B.S. heeft zijn tarieven op dit traject verlaagd om het vervoer van massagoederen te behouden... Coördinatie?

Thans is een enorme strijd aan de gang tussen het spoorwegvervoer en de binnenvaart. De gevolgen laten zich reeds duidelijk voelen in het aantal faillissementen die zich voordoen in deze sector. Daarbij wordt weleens bitter opgemerkt dat « het spoor niet failliet kan gaan ». Wanneer wij deze bittere bedenking opnemen in een parlementair stuk en nog wel in de inleiding tot een begrotingsverslag, dan is het om des te beter het probleem te stellen van de grotere behoefte aan coördinatie tussen de verschillende sectoren van het vervoerwezen in eigen land. Dit niet alleen onder druk van internationale beweegredenen, maar evenzeer onder druk van de menigvuldige menselijke drama's die zich nu reeds afspelen zowel in de sector van de binnenvaart als in deze van het wegvervoer.

Daarom pleiten wij voor een degelijke samenhang in ons vervoerbeleid, het havenbeleid hieronder begrepen.

Andere bekommernissen.

In ons vorig verslag over de begroting 1967 hebben wij erop gewezen dat het niet opgaat de openbare vervoerdiens-ten te beschouwen en te behandelen als een zuivere commerciële inrichting. Vandaag zouden wij er willen op wijzen dat in de Commissie wel sterk aangedrongen werd op de normalisatie van de rekeningen, maar dat dit in onze optiek ook met zich brengt dat die openbare vervoermiddelen beheerd moeten worden op een wijze die meer commercieel verantwoord is.

De normalisatie van de rekeningen moet ons in staat stellen klaar te zien en een onderscheid te maken tussen hetgeen verantwoord is in het beheer en hetgeen het niet is.

Uw Commissie heeft, samen met die van de Senaat, twee vergaderingen gewijd aan de Sabena-problemen.

Daar is duidelijk gebleken dat niemand eraan denkt om de noodzakelijkheid te betwisten van onze nationale luchtvaartlijnen.

Wel bleek het dat de commissieleden en uw verslaggever een expansie van de Sabena-activiteit voorstaan. Maar onder expansie dient men niet alleen te verstaan, nieuwe luchtverbindingen, maar ook een groter cliënteel voor de bestaande Sabena-lijnen. Het inleggen van de nieuwe Jumbo-Jets met een passagierscapaciteit van 450 eenheden zal 2 500 000 000 frank kosten. De aangeboden ton-kilometers zal dus nog heel wat toenemen. Als de vervoerde ton-kilometer slechts matig toeneemt, zou dit een gevoelige aderlating teweegebrengen.

les uns se dressent contre les autres, tout comme si le progrès des uns se faisait ou ne pouvait se faire qu'au détriment des autres. L'entente et la collaboration ne peuvent que favoriser le progrès commun et servir ainsi au mieux l'intérêt régional et l'intérêt national.

Nous regrettons également la façon dont les différents secteurs des transports intérieurs se combattent actuellement. Certaines méthodes employées en vue de détourner la clientèle ne peuvent plus être considérées comme relevant encore de l'exercice de la « libre concurrence ».

En Commission, nous avons cité le cas du canal de Bruxelles à Charleroi et des travaux gigantesques de Ronquières. Outre les montants énormes consacrés à cette réalisation, il y a en outre aussi la lutte tarifaire entre la S.N.C.B. et la navigation intérieure. La S.N.C.B. a diminué ses tarifs sur ce trajet afin de pouvoir conserver le transport des marchandises en vrac. Est-ce là de la coordination?

Une gigantesque compétition s'est actuellement engagée entre le transport par chemin de fer et la navigation intérieure. Les conséquences de cette lutte sont clairement ressenties par le nombre des faillites survenant dans ce secteur. On entend bien souvent déclarer amèrement à ce propos que « les chemins de fer ne feront jamais faillite ». Si nous consignons cette amère réflexion dans un document parlementaire et ce même dans l'introduction d'un rapport budgétaire, c'est afin de pouvoir énoncer d'autant mieux le problème du besoin accru de coordination entre les différents secteurs des transports dans le pays même. Ceci non seulement sous la pression de considérations internationales, mais également sous celle des multiples drames humains qui se déroulent déjà actuellement, tant dans le secteur de la navigation intérieure que dans celui du transport par route.

C'est pour cette raison que nous plaçons en faveur d'une meilleure cohésion de l'ensemble de notre politique des transports, y compris la politique portuaire.

Autres préoccupations.

Dans notre précédent rapport sur le budget pour 1967, nous avons surtout mis l'accent sur la nécessité de ne considérer ni de traiter les services de transports publics comme une institution purement commerciale. Nous aimerions à présent attirer l'attention sur le fait qu'en Commission il a été insisté vivement sur la nécessité d'une normalisation des comptes, mais que ceci implique également selon nous que ces moyens de transports publics soient gérés d'une manière commercialement plus justifiée.

La normalisation des comptes doit nous mettre en mesure de bien distinguer les différents aspects de la question et de voir ce qui est ou non justifié dans la gestion.

Votre Commission a consacré aux problèmes de la Sabena deux réunions, tenues en commun avec la Commission du Sénat.

Il est apparu clairement que personne ne songeait à contester la nécessité de nos lignes aériennes nationales.

Les membres de la Commission et votre rapporteur préconisaient manifestement une extension des activités de la Sabena. Par cette extension, il faut non seulement entendre de nouvelles liaisons aériennes, mais également le recrutement d'une clientèle plus nombreuse sur les lignes existantes de la Sabena. La mise en service des nouveaux « Jumbo-Jets », d'une capacité de 450 passagers, entraînera une dépense de 2 500 000 000 de francs. Le nombre de tonnes-kilomètres augmentera donc sensiblement. S'il n'augmentait que dans une mesure moyenne, nous subirions une sensible perte d'argent.

De commissieleden hebben wel ingezien dat voor de Sabena ook statutaire wijzigingen noodzakelijk zijn. Maar zij beklemtoonden tevens de noodzakelijkheid van een grotere tegemoetkoming t.o.v. de kleine luchtvaartmaatschappijen die inzake vluchten op beperkte afstand aan de economie en de gemeenschap grote diensten kunnen bewijzen.

De Minister van Verkeerswezen heeft naar aanleiding van de bekommernis die in de Commissie tot uiting kwam omtrent de toekomst van de Oostende-Doverlijn, medegedeeld dat hij de principiële beslissing genomen heeft om aan dit overheidsbedrijf een autonoom statuut toe te kennen en dat hij klaar is met een voorontwerp van wet. Uw verslaggever herinnert er terloops aan dat die autonome dienst reeds aangekondigd werd door de voorganger van de huidige Minister.

Over het toerisme wordt in deze inleiding niet gesproken. Daar deze activiteitstak stilaan uitgroeit tot een der belangrijkste bedrijfstakken van onze economie, komt het uw verslaggever gepast voor hier te verwijzen naar de belangrijke gegevens die hieromtrent in het verslag zijn opgenomen.

Ten slotte heeft uw Commissie bijzondere aandacht besteed aan de kwestie van de verkeersveiligheid. Wanneer de statistische gegevens op een relatieve daling wijzen van het aantal verkeersongevallen, rekening houdend met de toename van de verkeersmiddelen, zetten de absolute cijfers ons niettemin aan tot scherpere actie inzake veiligheid. Wij verblijden ons over de positieve aktie van voorlichting die wordt gevoerd onder meer bij middel van reizende verkeersparken. Anderzijds dienen toch op bepaalde gebieden strengere maatregelen getroffen te worden.

De Commissie heeft erop aangedrongen dat men niet zou wachten op nieuwe catastrofes om zekere overtredingen op strengere wijze te beteugelen.

Uw Commissie heeft besloten in de loop van het jaar verschillende problemen van het vervoerbeleid opnieuw onder de loupe te nemen ten einde aldus, los van een begrotingsdebat, een politiek te kunnen bespreken die trouwens de goedkeuring van de gehele Commissie wegdraagt.

Les membres de la Commission se sont effectivement rendu compte qu'à la Sabena des modifications statutaires s'imposaient également. Mais ils ont également souligné la nécessité d'une attitude plus conciliante à l'égard des petites sociétés de navigation aérienne, qui, en ce qui concerne les vols à courtes distances, peuvent rendre de grands services à l'économie et à la communauté.

Quant à la préoccupation qui s'est manifestée en Commission au sujet de l'avenir de la ligne Ostende-Douvres, le Ministre des Communications a signalé qu'il a pris la décision de principe de conférer à cette entreprise publique un statut autonome et qu'il a déjà préparé un avant-projet de loi. Votre rapporteur rappelle incidemment que ce service autonome avait déjà été annoncé par le prédécesseur du Ministre actuel.

La présente introduction n'aborde pas le secteur du tourisme. Toutefois, comme cette branche d'activité devient, peu à peu, l'une des plus importantes de notre économie, votre rapporteur estime opportun de renvoyer aux importants renseignements repris à ce sujet dans le présent rapport.

Enfin, votre Commission s'est intéressée particulièrement à la question de la sécurité routière. S'il est vrai que les données statistiques révèlent une diminution relative du nombre d'accidents de circulation, compte tenu de l'augmentation du nombre de moyens de transport, les chiffres absolus nous incitent malgré tout à renforcer notre action sur le plan de la sécurité. Nous nous réjouissons de l'action positive d'information menée notamment au moyen de parcs de circulation itinérants. D'autre part, des mesures plus sévères devraient cependant être prises dans certains domaines.

La Commission a insisté pour qu'on n'attende pas que se produisent de nouvelles catastrophes avant de réprimer plus sévèrement certaines infractions.

Votre Commission a décidé de réexaminer, en cours d'année, divers problèmes ayant trait à la politique des transports afin de pouvoir discuter ainsi, en dehors du débat budgétaire, d'une politique qui recueille d'ailleurs l'accord unanime de la Commission.

AFDELING I. — Het Verkeerswezen en het Toerisme.

I. — Algemeen overzicht van de begroting.

Uiteenzetting door de Minister.

A. — GEWONE UITGAVEN.

1. Begroting van 1968.

	In miljoenen franken.
De op de gewone begroting van 1968 uitge- trokken kredieten beliepen	9 139,0
Voorts bedroeg het aandeel van het Departement in het op de begroting van het Openbaar Ambt uitgetrokken provisioneel krediet voor sociale programmatie	446,5
Dat maakt dus in totaal	9 585,5
Door het aanpassingsblad van 1968, werd een netto-bijkrediet toegekend van	(1) 310,2
Aldus bedraagt de aangepaste begroting van 1968	9 895,7

Dat netto-bijkrediet van 310,2 miljoen is voornamelijk verrechtvaardigd als volgt :

- een verhoging van de subsidie aan de maatschappijen voor stedelijk vervoer, zegge 182,7 miljoen wegens het feit dat de op het einde van 1967 in uitzicht gestelde tariefaanpassing tot 1 oktober 1968 moest worden verdaagd om reden van de politieke gebeurtenissen;
- een verhoging van de interventie ten gunste van de N.M.B.S. die 128,8 miljoen bedraagt.

2. Begroting voor 1969.

De totale begrotingsvoorzieningen bedragen 10 895,6 miljoen, dit is 999,9 miljoen of 10,1 % meer dan de aangepaste begroting van 1968.

De belangrijkste stijgingen zijn de volgende :

	In miljoenen franken.
— Verhoging van de kredieten betreffende de bezoldiging van het personeel van het departement (sociale programmatie, index, toegestane aanwervingen, enz.)	+ 60,4
— Tussenkomen ten gunste van de N.M.B.S.	+776,0
— Subsidie aan de maatschappijen voor stedelijk vervoer	78,7
— Andere kleinere posten zoals de tussenkomen voor de interestenlast van de Sabena (+11,5 miljoen), de interestlast m.b.t. het scheepskrediet (+22,5 miljoen), de rijnsvaartpremies (+10 miljoen), de exploitatiekosten van Oostende-Dover (+14 miljoen), de school voor burgerlijke luchtvaart (+24,9 miljoen) en het toerisme (+8 miljoen), zijnde in totaal	90,9

(1) Budgettaire gezien is het netto-bijkrediet gelijk aan 756,7 miljoen. Maar daarvan moet een bedrag van 446,5 miljoen worden afgetrokken dat als provisioneel krediet voor de sociale programmatie wordt overgeschreven. De werkelijke verhoging bedraagt dus $756,7 - 446,5 = 310,2$ miljoen of 3,2 %.

SECTION I. — Les Communications et le Tourisme.

I. — Aperçu général du budget.

Exposé du Ministre.

A. — DEPENSES ORDINAIRES.

1. Budget pour 1968.

	En millions de francs.
Les crédits inscrits au budget ordinaire pour 1968 s'élevaient à	9 139,0
Par ailleurs, la part accordée au Département dans le crédit provisionnel pour la programmation sociale inscrit au budget de la Fonction publique était de	446,5
Soit, au total	9 585,5
Les crédits supplémentaires nets attribués par le feuillet d'ajustement pour 1968 s'élevaient à	(1) 310,2
De sorte que le budget ajusté de 1968 s'élève à	9 895,7

Ces crédits supplémentaires de 310,2 millions ont pour justification essentielle :

- une majoration de 182,7 millions du subsidie accordé aux sociétés de transports urbains, en raison du fait que l'adaptation des tarifs prévue pour la fin de l'année 1967 a dû être reportée au 1^{er} octobre 1968 par suite des événements de la vie politique;
- un relèvement de 128,8 millions de l'intervention accordée à la S.N.C.B.

2. Budget pour 1969.

Les prévisions budgétaires totales s'élèvent à 10 895,6 millions, ce qui constitue une augmentation de 999,9 millions ou 10,1 % par rapport au budget ajusté de 1968.

Les augmentations les plus importantes sont les suivantes :

	En millions de francs.
— Augmentation des crédits relatifs à la rémunération du personnel du Département (programmation sociale, index, recrutements consentis, etc.)	+60,4
— Interventions en faveur de la S.N.C.B.	+776,0
— Subvention aux sociétés de transport urbain	78,7
— Autres postes moins importants, tels que les interventions dans les charges d'intérêt de la Sabena (+11,5 millions), les charges d'intérêt relative aux crédits à la navigation rhénane (+10 millions), les frais d'exploitation de la ligne Ostende-Douvres (+14 millions), l'école d'aviation civile (+24,9 millions) et le tourisme (+8 millions), soit au total	90,9

(1) D'un point de vue budgétaire, les crédits supplémentaires nets s'élèvent à 756,7 millions. Mais il faut en déduire les 446,5 millions que constitue le transfert du crédit provisionnel pour la programmation sociale. L'augmentation réelle est donc de $756,7 - 446,5 = 310,2$ millions, soit 3,2 %.

B. — BUITENGEWONE UITGAVEN.

	Vastleggings- kredieten (In miljoenen franken)	Betalings- kredieten
Voor 1968 werden toegekend ...	5 830	7 270
De nieuwe toelatingen voor 1969 bedragen	(1) 7 837	8 080
dat maakt, in meer	2 007	810

De investeringskredieten die in 1969 aan het Departement werden toegewezen, bedragen 8 227 miljoen.

Door de investeringen op dat niveau te stellen is de Regering tegemoet gekomen aan de bekommernis van de Minister om op een redelijke manier de coördinatie te verwezenlijken tussen de werken waarvan de uitvoering ten laste is van zijn Departement en de werken waarvoor het Departement van Openbare Werken of andere openbare diensten instaan.

Het programma van 1969 bevat nochtans een vaste tranche van 7 338 miljoen en een conditionele tranche van 889 miljoen, die slechts zal vrijgemaakt worden indien de financiële en economische omstandigheden het veroorloven.

Ten overstaan van het in 1968 gerealiseerde programma ten bedrage van 5 884 miljoen, kan men dus zeggen dat het programma voor 1969 (vaste tranche), verhoogd wordt met 7 338—5 884 zijnde 1 454 miljoen.

Bij dat rechtstreeks investeringsprogramma dienen dan nog gevoegd te worden de kredieten voor voorschotten en participaties voor een totaal van 1 077 miljoen, waarvan 750 miljoen voor het Fonds voor scheepsbouw.

II. — Internationale vervoerpolitiek.

Uiteenzetting van de Minister.

Zowel het Europese Parlement als de Interparlementaire Beneluxraad hebben zich met veel aandacht ingelaten met de vervoerpolitiek van de Europese Economische Gemeenschap, van de Benelux Economische Unie en van de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer. Naast hun bezorgdheid omtrent bepaalde concrete punten hebben die organismen zeer speciaal de nadruk gelegd op de noodzaak van een grotere coördinatie van de vervoerpolitiek over de grenzen heen.

In dat verband, moet er dan wel worden op gewezen dat het jaar 1968 eindelijk de aanloop gezien heeft van het gemeenschappelijk vervoerbeleid.

De vraag kan worden gesteld of wij in België wel voorbereid zijn op de totstandkoming van de Europese vervoermarkt. Het is uit volle overtuiging dat de Minister op deze vraag een bevestigend antwoord geeft: België is — abstractie gemaakt van Nederland — het land dat het best op deze internationale vervoermarkt is ingesteld.

Het bevorderen van het internationale vervoer is steeds een van de hoofdbekommernissen geweest van het regeringsbeleid.

Vanzelfsprekend heeft de evolutie, die zowel in de E.E.G. als in Benelux plaats greep, ons genoopt tot een soepele houding om het nationaal beleid op het internationaal beleid af te stemmen. Dat wij in dat opzicht tot compromissen zijn moeten overgaan, hoeft wel geen nader betoog.

(1) Niet inbegrepen 390 miljoen die als vastleggingskredieten werden uitgetrokken op de begroting van de R.L.W.

B. — DEPENSES EXTRAORDINAIRES.

	Crédits d'engagement (En millions de francs)	Crédits de paiement
Pour 1968, ont été accordés	5 830	7 270
Les nouvelles autorisations pour 1969 atteignent	(1) 7 837	8 080
soit, en plus	2 007	810

Les crédits d'investissement attribués au Département en 1969 s'élèvent à 8 227 millions.

En plaçant les investissements à ce niveau, le Gouvernement a rencontré le souci du Ministre d'assurer une coordination raisonnable entre les travaux dont l'exécution est à charge de son Département et les travaux qui dépendent du Département des Travaux publics ou d'autres services publics.

Le programme pour 1969 comporte néanmoins une tranche fixe de 7 338 millions et une tranche conditionnelle de 889 millions, laquelle ne sera libérée que si les conditions économiques et financières le permettent.

Par rapport au programme effectivement réalisé en 1968 (5 884 millions), il est donc permis de dire que le programme 1969 (tranche fixe) a été majoré de 7 338—5 884= 1 454 millions.

A ce programme d'investissement direct, il y a lieu d'ajouter encore des crédits d'avances et de participations pour un total de 1 077 millions, dont 750 millions destinés au Fonds des constructions maritimes.

II. — Politique internationale des transports.

Exposé du Ministre.

Le Parlement européen, ainsi que le Conseil Interparlementaire Consultatif de Benelux se sont préoccupés très attentivement de la politique des transports de la Communauté Economique Européenne, de l'Union Economique du Benelux et de la Conférence européenne des Ministres des Transports. Outre leur souci de certains points concrets, ces organismes ont mis l'accent, en particulier, sur la nécessité d'une coordination plus poussée de la politique des transports au-delà des frontières.

A ce sujet, il y a lieu de signaler que c'est l'année 1968 qui a — enfin — vu le démarrage de la politique commune des transports.

Il est permis de se demander à présent si la Belgique est suffisamment préparée à l'avènement du marché européen des transports. C'est avec conviction que le Ministre entend répondre à cette question par l'affirmative: abstraction faite des Pays-Bas, la Belgique est le pays le mieux préparé à l'instauration de ce marché international des transports.

La promotion du transport international a toujours été l'une des préoccupations essentielles de la politique gouvernementale.

Il va de soi que l'évolution, tant au sein de la C.E.E. que dans le Benelux, nous a contraint d'adopter une attitude souple en vue de l'alignement de notre politique nationale sur la politique internationale. Est-il besoin de démontrer que nous avons dû, en cette matière, recourir à des compromis?

(1) Non compris 390 millions de crédits d'engagement inscrits au budget de la R.V.A.

A. — HET GEMEENSCHAPPELIJK VERVOERBELEID IN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN.

Na de zitting van de Raad van de Ministers van Verkeerswezen van de E.E.G.-landen van 18 en 19 juli 1968, kon gezegd worden dat een werkelijke aanvang werd gemaakt met het communautair vervoerbeleid, zoals voorgeschreven door de artikelen 74 tot en met 84 van het Verdrag van Rome van 1957.

Het bereikte akkoord vormt, m.b.t. de vervoerpolitiek, een beperkt doch coherent programma dat een begin van liberalisatie, van harmonisatie en van organisatie van de vervoermarkt inluidt. Het omvat vier verordeningen en een richtlijn.

1. *Communautair contingent voor het wegvervoer* (Verordening).

Van 1 januari af, wordt een communautair contingent van 1 200 vergunningen ingesteld. Hiermede mag internationaal goederenvervoer tussen de Lid-Staten van de Gemeenschap worden verricht.

Het contingent is als volgt verdeeld: 161 vergunningen voor België, 286 voor Duitsland en Frankrijk, 240 voor Nederland, 194 voor Italië en 33 voor Luxemburg. De 161 aan ons land toegekende vergunningen werden onder onze vervoerders verdeeld op grond van het vervoer dat plaats had naar Frankrijk, Duitsland en Italië tijdens de jaren 1965, 1966 en 1967.

Met dit communautair contingent zal gedurende drie tot vier jaar worden geëxperimenteerd.

2. *Tarifering voor het goederenvervoer over de weg* (Verordening).

Deze verordening is op 1 september 1968 in werking getreden. Ze bepaalt dat de Lid-Staten binnen de twaalf maanden tarieven moeten invoeren voor het internationale goederenvervoer over de weg binnen de Gemeenschap, die gebaseerd zijn op de kostprijs van de vervoerprestaties en rekening houden met de marktsituatie.

De tarieven die gedifferentieerd kunnen zijn volgens de vervoerrelaties en de te vervoeren goederensoorten, zullen een opening hebben van 23 %. Dit betekent dat de vervoerders binnen een marge, die vastgesteld is op 23 % van de bovengrens van het tarief, vrij hun prijzen mogen vaststellen.

Voorts is het, onder bepaalde voorwaarden en mits publicatie, de vervoerders toegelaten bijzondere prijsovereenkomsten — d.w.z. gelegen buiten de tariefmarges — af te sluiten.

Na een experimentele toepassingsperiode van drie tot vier jaar, zal de Raad moeten beslissen over de nadien toe te passen regeling.

3. *Vrijdom van rechten op brandstof bij de grensoverschrijding van bedrijfsautomobielen* (Richtlijn).

Van 1 februari 1969 af moeten de Lid-Staten ten minste 50 l motorbrandstof vrijstellen van recht bij overschrijding van een gemeenschappelijke grens door een in een Lid-Staat geregistreerde bedrijfsauto.

4. *Sociale harmonisatie in het wegvervoer* (Verordening).

De Raad heeft de voorlopige tekst van deze verordening vastgesteld en beslist dat ze in ieder geval op 1 oktober 1969 in werking moet treden.

De verordening is alleen toepasselijk op het internationale vervoer en heeft voornamelijk betrekking op:

— de minimumleeftijd die de autobestuurders moeten hebben;

A. — LA POLITIQUE COMMUNE DES TRANSPORTS DANS LES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES.

Après la session du Conseil des Ministres des Communications des pays de la C.E.E. des 18 et 19 juillet 1968, il était possible de dire qu'une politique commune des transports, telle qu'elle est prescrite par les articles 74 à 84 du Traité de Rome de 1957, avait été inaugurée effectivement.

L'accord ainsi réalisé constitue, sur le plan de la politique des transports, un programme limité mais cohérent, qui inaugure une libéralisation, une harmonisation et une organisation du marché des transports. Il comporte quatre règlements et une directive:

1. *Contingent communautaire pour les transports par route* (Règlement).

A partir du 1^{er} janvier, il est institué un contingent communautaire de 1 200 autorisations. Celles-ci permettent le transport international des marchandises entre les États membres de la Communauté.

Le contingent est réparti comme suit: 161 autorisations pour la Belgique, 286 pour l'Allemagne et la France, 240 pour les Pays-Bas, 194 pour l'Italie et 33 pour le Luxembourg. Les 161 autorisations attribuées à notre pays ont été réparties entre nos transporteurs sur la base des transports effectués à destination de la France, de l'Allemagne et de l'Italie au cours des années 1965, 1966 et 1967.

L'expérience de ce contingent communautaire s'étendra sur trois ou quatre années.

2. *Tarifcation des transports de marchandises par route* (Règlement).

Ce règlement est entré en vigueur le 1^{er} septembre 1968. Il stipule que les États membres doivent instaurer, dans les douze mois, des tarifs pour les transports internationaux de marchandises par route à l'intérieur de la Communauté, basés sur le prix de revient des prestations de transport et tenant compte de la situation du marché.

Les tarifs qui peuvent se différencier selon les relations et la nature des marchandises à transporter auront une fourchette de 23 %. Cela signifie que les transporteurs ont la faculté de fixer librement leurs prix à l'intérieur d'une marge fixée à 23 % de la limite supérieure du tarif.

En outre, les transporteurs sont autorisés, sous certaines conditions et moyennant publication, à conclure des conventions particulières en matière de prix, c'est-à-dire tombant en dehors des fourchettes tarifaires.

Après une période d'application expérimentale de trois à quatre années, le Conseil devra décider du régime dont il sera fait application ultérieurement.

3. *Franchise du carburant des véhicules automobiles utilitaires traversant la frontière* (Directive).

A partir du 1^{er} février 1969, les États membres doivent admettre en franchise au moins 50 l. de carburant lors du passage d'une frontière commune par un véhicule automobile utilitaire immatriculé dans un État membre.

4. *Harmonisation sociale du transport routier* (Règlement).

Le Conseil a établi le texte provisoire de ce règlement et a décidé qu'il devait entrer en vigueur, en tout cas, au 1^{er} octobre 1969.

Le règlement est uniquement applicable aux transports internationaux et porte principalement sur:

— l'âge minimum que doivent avoir les conducteurs d'automobiles;

- de regeling van de dubbele bemanning voor zware en lange voertuigen (hoofdzakelijk samenstellen van goederen voertuigen van meer dan 20 ton);
- de toegelaten rijtijden;
- de minimale rusttijden;
- het bij te houden controleboekje waarin alle werkzaamheden worden opgetekend, derwijze dat controle op de rij- en rusttijden kan geschieden;
- het vaststellen door de Raad, vóór 31 december 1969, van de technische normen waaraan tachografen moeten beantwoorden, om het controleboekje geheel of gedeeltelijk te kunnen vervangen.

Deze eerste verordening op het sociale vlak in het wegvervoer zal in werkelijkheid een driedubbele verbetering van de bestaande toestand met zich medebrengen :

- een verbetering van de sociale arbeidsvoorwaarden der bemanning;
- een verbetering van de verkeersveiligheid;
- een harmonisatie van de concurrentieverhoudingen in het vervoer.

5. Toepassing van mededingingsregels in het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (Verordening).

De verordening n° 17 van 6 februari 1962, genomen ter uitvoering van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag, houdende de toepassing van mededingingsregels met betrekking tot ondernemersafspraken en machtsposities was niet van toepassing op de vervoersector omdat de Raad steeds van mening is geweest dat deze algemene regeling ongeschikt was voor het vervoer wegens de specifieke aspecten ervan.

Sedert 1 juli 1968 is er nu een bijzondere reglementering van kracht voor het vervoer, waardoor het voortaan in de Gemeenschappelijke Markt officieel verboden is misbruik te maken van machtsposities in de vervoersector.

Wat de ondernemersafspraken betreft, zijn vier soorten kartels toegelaten, op voorwaarde dat bepaalde regels in acht worden genomen :

- a) kartels met het oog op de toepassing van technische verbeteringen of technische samenwerking;
- b) groeperingen van wegvervoer- of binnenvaartondernemingen die bepaalde voorwaarden inzake individuele en totale laadcapaciteit in acht nemen;
- c) kartels die tot doel hebben de kwaliteit, de productiviteit of de stabiliteit van het vervoer te verbeteren, mits eveneens de in de specifieke verordening gestelde voorwaarden worden nageleefd;
- d) krisiskartels die tot doel hebben de storingen te beperken die voortvloeien uit de structuur van de vervoermarkt. Deze kartels mogen echter slechts functioneren nadat de Raad uitdrukkelijk het bestaan van een crisistoestand heeft erkend en de Commissie haar voorafgaande goedkeuring heeft verleend. Het verlenen van deze goedkeuring kan gepaard gaan met het opleggen van een aantal voorwaarden.

Ten slotte heeft de Raad besloten besprekingen aan te vatten met de derde Staten die lid zijn van de herziene Akte van Mannheim (Zwitserland en Groot-Brittannië) ten einde tot een uniforme regeling op het gebied van de mededingingsregels te komen voor de gehele Rijnvaart.

**

- la règle du double équipage pour les véhicules longs et lourds (principalement, composition des véhicules de plus de 20 tonnes pour le transport de marchandises);
- les heures de roulage autorisées;
- les périodes de repos minimums;
- la tenue du livret de contrôle dans lequel sont consignées toutes les activités, de sorte que le contrôle des heures de roulage et des périodes de repos peut être effectué;
- la fixation par le Conseil, avant le 31 décembre 1969, des normes techniques auxquelles doivent répondre les bandes enregistreuses pour pouvoir remplacer complètement ou partiellement le livret de contrôle.

Ce premier règlement sur le plan social dans le domaine des transports par route entraînera en fait une triple amélioration de la situation existante :

- une amélioration des conditions de travail de l'équipage;
- une amélioration de la sécurité routière;
- une harmonisation des dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports.

5. Application de règles de concurrence aux secteurs des transports par chemins de fer, par route et par voie navigable (Règlement).

Le règlement n° 17 du 6 février 1962, pris en exécution des articles 85 et 86 du Traité et portant application de règles de concurrence relatives aux ententes et aux positions dominantes n'était pas applicable au secteur des transports, le Conseil ayant toujours estimé que cette réglementation générale était inadéquate en ce qui concerne les transports, en raison des aspects propres à ceux-ci.

Depuis le 1^{er} juillet 1968 est entrée en vigueur, pour les transports, une réglementation spéciale, aux termes de laquelle il est dorénavant officiellement interdit, dans le Marché commun, d'abuser de positions dominantes dans le secteur des transports.

En ce qui concerne les ententes, quatre sortes de cartels sont autorisées, moyennant l'observation de certaines conditions :

- a) cartels en vue de l'application d'améliorations techniques ou d'une coopération technique;
- b) groupements d'entreprises de transport par route ou par voie navigable qui respectent certaines conditions en matière de capacité de chargement individuelle et totale;
- c) cartels qui ont pour but d'améliorer la qualité, la productivité ou la stabilité des transports, pourvu également qu'ils respectent les conditions imposées par la réglementation particulière;
- d) cartels de crise, destinés à limiter les perturbations découlant de la structure du marché des transports. Ces cartels ne peuvent toutefois fonctionner qu'après constatation expresse, par le Conseil, de l'existence d'un état de crise et approbation préalable de la Commission. Cette approbation peut être assortie éventuellement d'un certain nombre de conditions.

Enfin, le Conseil a décidé d'entamer des pourparlers avec les pays tiers signataires de l'Acte de Mannheim révisé (Suisse et Grande-Bretagne), en vue d'aboutir à un règlement uniforme dans le domaine des règles de concurrence pour l'ensemble de la navigation rhénane.

**

Over twee andere kwesties kon, tijdens die juli-zitting, nog geen volledige overeenstemming worden bekomen. Het ging over:

De afschaffing van dubbele belastingen in het internationale vervoer over de weg.

Het doel is het harmoniseren van de concurrentievoorzwaarden door de vervoerders — ongeacht hun nationaliteit — dezelfde verkeersbelasting te doen betalen op éénzelfde internationale relatie, in afwachting dat in de Gemeenschap een overeenkomst kan worden bereikt over de harmonisatie van de nationale verkeersbelastingen en over het aanrekenen van de infrastructuurkosten aan de vervoerondernemingen.

In afwachting dat op dit probleem wordt teruggekomen tijdens de eerstvolgende zitting, heeft de Raad echter reeds beslist dat de restituties die verleend worden op nationale verkeersbelastingen van 15 oktober 1968 af moesten worden afgeschaft. België en Nederland hebben deze beslissing moeten aanvaarden, zoniet zou zelfs een begin van gemeenschappelijk vervoerbeleid niet mogelijk zijn geweest en zou m.b.t. het vervoer iedere Lid-Staat ongestoord nieuwe unilaterale belemmeringen kunnen opleggen.

De steunmaatregelen in de vervoersector.

Het doel van een dergelijke verordening is het preciseren van de steunmaatregelen — en de uitvoeringsmodaliteiten ervan — die overeenkomstig de verdragsbepalingen mogen worden verleend in de vervoersector (art. 77 en 92 tot 94 van het Verdrag).

De Raad is van oordeel geweest dat hij nog niet voldoende ingelicht was over deze zaak. Daarom werd de Commissie verzocht deze kwestie opnieuw ter studie te nemen.

De eerstvolgende Raadszitting zal ook nog de volgende twee punten moeten behandelen:

Verplichtingen van openbare dienst in het vervoer.

Het komt er op neer dat alle verplichtingen van openbare dienst — en met name de exploitatieplicht, de vervoerplicht en de tariefplicht — die niet onontbeerlijk zijn voor het waarborgen van voldoende vervoerprestaties dienen te worden afgeschaft, met uitzondering van de verplichtingen die betrekking hebben op het sociaal reizigersvervoer. Voorts dienen alle openbare dienstverplichtingen die gehandhaafd blijven of in de toekomst worden opgelegd, verplicht financieel te worden gecompenseerd, overeenkomstig gemeenschappelijke methodes die in de verordening moeten worden opgenomen.

Normalisatie van de spoorwegrekeningen.

De normalisatie van de rekeningen, die zal gebeuren mede dank zij het verplicht compenseren van de door de overheid opgelegde lasten of verleende voordelen, heeft tot doel de spoorwegen — op het gebied van de mededinging — op gelijke voet te plaatsen met de andere takken van vervoer.

Ten slotte, mag worden gezegd dat, zo de Raad er in zijn eerstvolgende zitting in slaagt deze vier verordeningen aan te nemen, een tweede belangrijke stap zal zijn gezet op de lange en moeilijke weg van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek.

B. — HET VERVOER IN HET KADER VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAP VOOR KOLEN EN STAAL.

In het kader van het Verdrag van Parijs worden de vervoervraagstukken slechts behandeld in functie van de eisen gesteld door de Gemeenschappelijke Markt voor

Sur deux autres problèmes un accord complet n'a pu encore être obtenu au cours de la session de juillet. Il s'agit de:

La suppression des doubles impositions en matière de taxes sur les véhicules automobiles dans le domaine des transports internationaux par route.

L'objectif est d'harmoniser les conditions de concurrence en faisant payer aux transporteurs — quelle que soit leur nationalité — la même taxe de circulation sur une même relation internationale, en attendant qu'un accord puisse être réalisé, dans la Communauté, sur l'harmonisation des taxes de circulation nationales et sur l'imputation des frais d'infrastructure aux entreprises de transport.

En attendant de revenir à ce problème lors de la prochaine session, le Conseil a décidé dès à présent que les restitutions consenties sur les taxes de circulation nationales devaient être supprimées à partir du 15 octobre 1968. La Belgique et les Pays-Bas ont dû accepter cette décision, sous peine de rendre impossible ne fût-ce qu'un début de politique commune des transports et de voir chaque Etat membre imposer impunément de nouvelles entraves dans le domaine des transports.

Les mesures d'aide dans le secteur des transports.

Le but d'un tel règlement est de préciser les mesures d'aide — ainsi que leurs modalités d'exécution — qui peuvent être octroyées dans le secteur des transports, conformément aux dispositions du Traité (art. 77 et 92 à 94 du Traité).

Le Conseil a estimé qu'il n'était pas encore suffisamment informé concernant cette affaire. Aussi a-t-il demandé à la Commission de reprendre l'étude de cette question.

La prochaine session du Conseil doit également examiner encore les deux points suivants:

Obligations de service public dans le secteur des transports.

Il s'agit, en fait, de supprimer toutes les obligations de service public, en l'occurrence l'obligation d'exploitation, l'obligation de transport et l'obligation tarifaire, qui ne sont pas indispensables pour garantir des prestations de transport suffisantes; sont exceptées, les obligations qui portent sur le transport social de voyageurs. Par ailleurs, toutes les obligations de service public maintenues ou imposées à l'avenir doivent obligatoirement être compensées financièrement, selon des méthodes communes qui doivent figurer dans le règlement.

Normalisation des comptes des chemins de fer.

La normalisation des comptes qui sera réalisée entre autres par la compensation obligatoire des charges imposées ou des avantages octroyés par les pouvoirs publics, a pour but de mettre les chemins de fer, en matière de concurrence sur le même pied que les autres branches de transport.

Enfin, il est permis d'affirmer que si, lors de sa prochaine session, le Conseil réussit à adopter ces quatre règlements, une deuxième étape importante aura été franchie sur la voie longue et difficile de la politique commune en matière de transports.

B. — LE PROBLEME DES TRANSPORTS DANS LE CADRE DE LA COMMUNAUTE EUROPEENNE DU CHARBON ET DE L'ACIER.

Le Traité de Paris n'aborde le problème des transports qu'en fonction des exigences du Marché commun du Charbon et de l'Acier et notamment de l'application de prix de

Kolen en Staal, en met name het toepassen van niet-discriminatoire vrachtprijzen en het verzekeren van een voldoende doorzichtigheid van de vervoermarkt.

Tijdens de afgelopen periode werd aldus o.m. aandacht besteed :

- aan de door de spoorwegen toegepaste minimum-vrachten of minimum berekende afstanden waardoor in bepaalde gevallen het internationale vervoer op een verschillende wijze behandeld wordt. Voor dit vraagstuk wordt nog steeds door de experts naar een gemeenschappelijke oplossing gezocht
- aan de door de Franse, Italiaanse en Duitse spoorwegen toegepaste bijzondere tariefbepalingen voor vervoer van vaste brandstoffen en ijzererts uit Lotharingen, aan tariefverminderingen ten gunste van kolen- en staalproducerende ondernemingen in de Mezzogiorno, en aan bepaald vervoer van of naar het Saarland;
- aan de doorzichtigheid van de spoorwegvrachtprijzen op het communautaire transitovervoer door Oostenrijk en Zwitserland;
- aan de publiciteit van de door het wegvervoer toegepaste vervoerprijzen op de relaties tussen Duitsland en Frankrijk;
- aan de opstelling van een ontwerp-tarief voor het wegvervoer tussen Duitsland, Frankrijk en Luxemburg;
- en ook nog aan een systeem van openbaarmaking van de internationale vrachtprijzen voor kolen en staal over de binnenwateren tussen de havens van de Gemeenschap. Een akkoord werd hieromtrent bereikt, dat thans — voor wat de toepassing ervan op de Rijnvaart betreft — met Zwitserland en met de Centrale Rijnvaartcommissie nog dient te worden besproken. België zal kortelings over een wettelijke basis beschikken om het E.G.K.S.-akkoord betreffende de publiciteit van de vrachtprijzen in de internationale binnenscheepvaart te kunnen toepassen. De Regering diende een wetsontwerp in betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg. Dit ontwerp zal het mogelijk maken onze verplichtingen terzake na te leven.

C. — HET VERVOER IN BENELUXVERBAND.

De Minister herinnert eraan dat het vervoer tussen de drie landen van de Benelux sedert oktober 1962, vrij is van alle kwantitatieve beperkingen, maar dat het nog niet tot een werkelijke integratie van het vervoer in Benelux-verband is gekomen ten gevolge van de uiteenlopende opvattingen die de landen er inzake nationaal vervoerbeleid, op nahouden.

Wat betreft meer bepaald het goederenvervoer over de weg, voorziet het Benelux-verdrag in drie fasen van liberalisatie. De verwezenlijking in oktober 1962 van de eerste fase, die in de vrijmaking van het wegvervoer van goederen tussen de drie Lid-Staten voorzag, is gepaard gegaan met de toepassing van margetarieven, waarvan de eerbiediging aan de nodige controle is onderworpen. Een voorlopig gemeenschappelijk controle-apparaat werkt, in afwachting van de bekrachtiging van een conventie, die reeds werd uitgewerkt en die ertoe strekt een definitieve samenwerking tussen de drie landen inzake controle en tuchtregeling tot stand te brengen.

De bedoelde margetarieven moeten echter worden herzien, al was het maar om ze aan de evolutie van de kostprijzen aan te passen. De werkzaamheden hieromtrent werden echter voorlopig geschorst en dat om reden van de inmiddels aangenomen verordening van de E.G.-Raad van 30 juli 1968 betreffende de invoering van een stelsel van

transport non discriminatoires. Il veut également assurer au marché des transports une clarification suffisante.

Au cours de la période écoulée, l'attention s'est portée notamment :

- sur les minima de perception ou de distance taxée appliqués par les Chemins de fer, ce qui a pour résultat d'établir dans certains cas des discriminations entre les transports internationaux et les transports nationaux. Les experts sont encore en train de rechercher une solution commune à ce problème;
- sur les mesures tarifaires spéciales appliquées par les chemins de fer français, italiens et allemands pour le transport de carburants solides et de minerai de fer de Lorraine, sur les réductions tarifaires en faveur des charbonnages et aciéries du Mezzogiorno et plus particulièrement sur les transports à destination ou en provenance de la Sarre;
- sur la transparence des prix de transport par voie ferrée en ce qui concerne les transports communautaires empruntant en transit l'Autriche ou la Suisse;
- sur la publicité des prix de transport appliqués par les transports routiers en ce qui concerne les transports entre la France et l'Allemagne;
- sur l'établissement d'un projet de tarif pour les transports routiers entre l'Allemagne, la France et le Luxembourg;
- et sur un système de publicité des frêts fluviaux internationaux des transports de charbon et d'acier effectués entre les ports de la Communauté. Un accord a été réalisé sur ce point qui, quant à son application à la navigation rhénane, doit actuellement encore faire l'objet de discussions avec la Suisse et la Commission centrale pour la navigation du Rhin. La Belgique disposera, prochainement d'une base légale lui permettant d'appliquer l'accord C.E.C.A. sur la publicité des prix de transport dans la navigation intérieure internationale. Le Gouvernement a déposé un projet de loi relatif aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable. Ce projet nous permettra de respecter nos obligations en cette matière.

C. — LE PROBLEME DES TRANSPORTS DANS LE CADRE DU BENELUX.

Le Ministre rappelle que les transports entre les trois pays du Benelux ont été libérés de toutes restrictions quantitatives depuis le mois d'octobre 1962, mais qu'une intégration effective des transports dans le Benelux n'a pu être réalisée jusqu'à présent en raison des divergences de vue qui subsistent entre les trois pays en matière de politique nationale des transports.

En ce qui concerne en particulier les transports de marchandises par route, le traité instituant le Benelux prévoit trois phases de libéralisation. La réalisation, en octobre 1962, de la première phase, comportant la libéralisation des transports de marchandises par route entre les trois Etats-membres, allait de pair avec l'instauration de tarifs à fourchettes dont le respect est assuré grâce aux contrôles nécessaires. Un appareil de contrôle commun provisoire fonctionne en attendant la ratification d'une convention qui a déjà été élaborée et qui tend à instaurer une collaboration définitive entre les trois pays en matière de contrôle et de discipline.

Toutefois, ces tarifs à fourchettes doivent faire l'objet d'une révision, ne fût-ce que pour les adapter à l'évolution des prix de revient. Les travaux relatifs à cet objet ont cependant été suspendus provisoirement en raison de l'adoption du règlement du 30 juillet 1968 du Conseil des C.E. relatifs à l'instauration d'un système de tarifs à four-

margtarieven voor het goederenvervoer over de weg tussen de Lid-Statens.

Het Benelux-verdrag voorziet verder in de verwezenlijking van een tweede fase, waarbij vervoerders van elk van de drie landen, zonder onderscheid van nationaliteit, deel zouden kunnen nemen aan het goederenvervoer met derde landen. Aldus zou bijvoorbeeld een Belgische vervoerder in Rotterdam een lading kunnen opnemen voor Duitsland.

Twee recente ontwikkelingen in de organisatie van de Europese vervoermarkt wijzen er nochtans op dat een gedeeltelijke verwezenlijking van de tweede fase van liberalisatie in Benelux-verband mogelijk is. Enerzijds is er de Verordening van de E.E.G.-Raad van 19 juli 1968 houdende de vorming van een communautair contingent van 1 200 vergunningen. Anderzijds werd tussen België, Frankrijk en West-Duitsland een regeling getroffen waarbij vervoerders uit het ene land vervoer mogen verrichten tussen het grondgebied van het ander land en een derde land, mits het vervoer, bij het volgen van de normale route, over het land loopt waar de vervoerder geregistreerd is. Aldus kan een Belgische vervoerder bijvoorbeeld in de Ruhr een lading opnemen, door België rijden, en de goederen afleveren in Parijs.

In het licht van die maatregelen werd dan ook in Benelux-verband aanvaard — met inwerkingtreding op 1 januari 1969 — over te gaan tot een gedeeltelijke verwezenlijking van de tweede fase, naar het voorbeeld van de tussen ons land, Frankrijk en West-Duitsland getroffen regeling. Aldus kan bijvoorbeeld een Nederlandse vervoerder vervoer verrichten tussen Antwerpen en Scandinavië, via Nederland, terwijl een Belgische vervoerder goederen in Rotterdam kan opnemen voor gans Frankrijk, via België.

Wat betreft de verwezenlijking van de derde liberalisatiefase zijn de beperkingen nog in een beginstadium.

Ook de problemen betreffende de zeehavens worden in Benelux-verband niet uit het oog verloren. Artikel 69 van het Benelux-Verdrag geeft de richtlijnen aan voor de samenwerking op dit gebied. Ook artikel 45 van het Schelde-Rijn-Verdrag, waarbij bepaald is dat bijdragen of andere steunmaatregelen, door de overheid verleend ter bevordering van de aanleg of de exploitatie van zeehavens, niet mogen leiden tot verstoring van de mededinging tussen de zeehavens, dient in acht te worden genomen.

In het kader van de uitvoering van deze verdragen wordt een onderzoek gewijd aan de verhoudingen tussen de overheid en de havenautoriteiten en aan de invloed die van deze uitgaat. Ook een studie over de financiële situatie van de voornaamste zeehavens vorderde goed.

D. — HET PLAN LEBER.

Dit plan dat zoveel stof heeft doen opwaaien, werd door de Duitse Minister van Verkeerswezen gelanceerd om het hoofd te bieden aan ernstige vervoerproblemen die zich in Duitsland, zoals overal elders, stellen. De bijzonderste oorzaken van die moeilijkheden zijn o.m. :

- het toenemend deficit van de Deutsche Bundesbahn;
- de steeds stijgende overbezetting van het wegennet;
- de achteruitgang van de openbare vervoerdiensten door de voortdurende stijging van het aantal personenwagens;
- de hoge kostprijzen van het openbaar vervoer;
- de distorsies in de mededinging.

Aangezien men in de E.E.G. tot hertoe nog niet voldoende vorderingen heeft kunnen maken inzake commu-

chettes applicables aux transports de marchandises par route entre les États membres.

Le Traité de Benelux prévoit ensuite la réalisation d'une deuxième phase, au cours de laquelle des transporteurs de chacun des trois pays, sans distinction de nationalité, pourraient participer au transport de marchandises vers et en provenance des pays tiers. Ainsi, un transporteur belge pourrait, par exemple, prendre à Rotterdam un chargement destiné à l'Allemagne.

Deux phases d'évolution récentes de l'organisation du marché européen des transports indiquent toutefois qu'une réalisation partielle de la deuxième phase de la libéralisation au sein du Benelux est possible. D'une part, il y a le Règlement du Conseil de la C.E.E. en date du 19 juillet 1968, relatif à la constitution d'un contingent communautaire de 1 200 autorisations. D'autre part, il a été conclu entre la Belgique, la France et l'Allemagne occidentale un arrangement en vertu duquel des transporteurs de l'un de ces pays sont autorisés à effectuer des transports entre le territoire de l'autre pays et un troisième pays, à condition que ces transports, acheminés par la route normale, traversent le pays où le transporteur est enregistré. C'est ainsi qu'un transporteur belge peut, par exemple, prendre un chargement dans la région de la Ruhr, traverser la Belgique et livrer les marchandises à Paris.

A la lumière de ces mesures, il a dès lors été admis dans le cadre de Benelux, de procéder — avec entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1969 — à une réalisation partielle de la seconde phase, à l'exemple du règlement intervenu entre notre pays, la France et l'Allemagne occidentale. Un transporteur néerlandais est ainsi habilité à effectuer des transports entre Anvers et la Scandinavie via les Pays-Bas, tandis qu'un transporteur belge peut prendre en charge à Rotterdam des marchandises à destination de la France entière, via la Belgique.

En ce qui concerne la réalisation de la troisième phase de la libéralisation, les discussions en sont encore toujours au stade initial.

D'autre part, les problèmes relatifs aux ports de mer de Benelux ne sont pas perdus de vue. L'article 69 du Traité instituant le Benelux donne des directives en ce qui concerne la coopération en ce domaine. En outre, il convient de respecter l'article 45 du Traité au sujet de la liaison entre l'Escaut et le Rhin, lequel prévoit que des subventions ou d'autres mesures de soutien consenties par les pouvoirs publics en vue de promouvoir l'aménagement ou l'exploitation de ports de mer ne peuvent fausser les conditions de concurrence entre les ports de mer.

Dans le cadre de l'exécution de ces traités, une étude a été consacrée aux rapports entre les pouvoirs publics et les autorités portuaires ainsi qu'à l'influence que ceux-ci exercent sur celles-là. Une autre étude relative à la situation financière des principaux ports de mer a progressé d'une manière satisfaisante.

D. — LE PLAN LEBER.

Ce plan, qui a suscité de nombreux commentaires, a été lancé par le Ministre allemand des Communications en vue de faire face aux problèmes sérieux qui se posent en matière de transport aussi bien en Allemagne que partout ailleurs. Les principales raisons de ces difficultés sont notamment :

- le déficit croissant de la Deutsche Bundesbahn;
- l'encombrement croissant du réseau routier;
- la régression des services de transport publics à la suite de l'augmentation continue du nombre de voitures;
- les prix de revient élevés du transport public;
- les distorsions dans la concurrence.

Etant donné qu'à la C.E.E. on n'a pas encore réalisé, jusqu'à présent, des progrès suffisants en matière de solu-

nautaire oplossingen voor de sanering van de vervoersector, heeft de Duitse Minister van Verkeer gemeend niet langer meer te kunnen wachten en heeft hij aan zijn Parlement een nationaal saneringsprogramma voor het vervoer voorgelegd. Dit programma, dat zijn naam draagt, heeft betrekking op de periode 1968-1972 en kwam oorspronkelijk hierop neer :

1. *Op het gebied van de spoorwegen.*

— Het verlenen van 2,55 miljard DM subsidies per jaar voor het verrichten van nieuwe investeringen om de Deutsche Bundesbahn (D.B.) te moderniseren, voornamelijk voor het vervoer van grote containers, van kangoeroevervoer (vervoer per spoor van opleggers), alsmede voor het bevorderen van spoorweg aansluitingen ten behoeve van de industrie, de zeehavens en de vliegvelden.

— Het sluiten van 6 500 km deficitair spoorweglijnen.
— De vermindering van het personeel effectief met 82 000 eenheden.
— Het verlenen van bepaalde fiscale voordelen aan de D.B.

2. *Op het gebied van het wegvervoer.*

— Het takseren vanaf 1 juli 1968 van alle goederenvervoer over de weg met voertuigen die een laadvermogen hebben van meer dan 4 ton. Het lokale beroepsvervoer (straal van 50 km) zou vrijstelling van taksen bekomen.

Bovendien zou er op de vervoerrelaties van en naar de Duitse zeehavens alleen taks te betalen zijn op het gedeelte van de vervoer afstand dat de 170 km overschrijdt.

— 27 goederensoorten die 28 % van het lange afstandsvervoer vertegenwoordigen, zouden vanaf 1 juli 1970 alleen nog tot het lokale vervoer over de weg (straal van 50 km) worden toegelaten.

— Het globale wegvervoeraanbod zou ingekrompen worden overeenkomstig voorgaand vervoerverbod.

— Verbetering van de verkeersveiligheid door de minimum motorkracht der vrachtwagens van 6 op 8 DIN PK per ton te brengen vanaf 1 januari 1971 om aldus het optrekvermogen der zware vrachtwagens tijdens het inhalen en op helingen gevoelig te verbeteren.

3. *Op het gebied van de binnenvaart.*

— Het toepassen van de Duitse binnenlandse vrachtprijzen op het Duitse gedeelte van de Rijn in het internationale vervoer.

— Het invoeren van een capaciteitsregeling door een sloopregeling en door het stilleggen van schepen tegen vergoeding. Hiervoor zullen bijdragen worden geëist van de Duitse en buitenlandse schippers die deelnemen aan het vervoer op het Duitse gedeelte van de waterwegen.

4. *Op het gebied van het personenvervoer.*

— Reorganisatie van het bezoldigd reizigersvervoer door vrijwillige of verplichte samenwerking of fusie van vervoerondernemingen.

5. *Op het gebied van de mededinging.*

— Het verbeteren van de concurrentiepositie van de Duitse Noordzeehavens t.o.v. de Beneluxhavens door :

a) een verhoging van de tolgelden met 15 % op de waterwegen, uitgezonderd op de relaties van en naar de Duitse zeehavens;

tions communautaires en vue de l'assainissement du secteur des transports, le Ministre allemand des Communications a cru ne pouvoir attendre davantage et a soumis à son Parlement un programme national d'assainissement du transport. Ce programme, qui porte son nom, concerne la période 1968-1972 et se résumait initialement aux points suivants :

1. *En ce qui concerne les chemins de fer.*

— Accorder un subside de 2,55 milliards de DM par an pour de nouveaux investissements destinés à moderniser la Deutsche Bundesbahn (D.B.), principalement en vue du transport de grands containers, du transport kangourou (transport par chemin de fer de remorques), ainsi que pour la promotion des raccordements aux chemins de fer pour les besoins de l'industrie, des ports de mer et des champs d'aviation.

— Supprimer 6 500 km de lignes ferroviaires déficitaires.
— Diminuer de 82 000 unités l'effectif du personnel.

— Accorder certains avantages fiscaux à la D.B.

2. *En ce qui concerne le transport par route.*

— Taxer à partir du 1^{er} juillet 1968 tout transport de marchandises par la route au moyen de véhicules ayant une capacité de charge de plus de 4 tonnes. Le transport professionnel local (rayon de 50 km) obtiendrait une exemption de ces taxes.

En outre, pour les transports au départ de et vers les ports de mer allemands, la taxe ne serait due que sur la partie de la distance de transport qui dépasse 170 km.

— 27 espèces de marchandises, représentant 28 % du transport à longue distance, ne seraient plus admises, à dater du 1^{er} juillet 1970, qu'au transport local par la route (rayon de 50 km).

— L'offre globale de transport par la route serait réduite, conformément à l'interdiction de transport prévue ci-dessus.

— Amélioration de la sécurité routière en portant, à partir du 1^{er} janvier 1971, de 6 à 8 DIN PK par tonne la puissance des moteurs des camions et en vue d'améliorer sensiblement la puissance de traction des véhicules lourds au cours des dépassements et dans les côtes.

3. *En ce qui concerne la batellerie.*

— Application des prix de fret intérieurs allemands à la partie allemande du Rhin, dans le transport international.

— Instauration d'une réglementation en matière de capacité en prévoyant des règles de démolition et en immobilisant des bateaux moyennant indemnité. A cette fin des cotisations seront exigées des bateliers allemands et étrangers qui prennent part au transport sur la partie allemande des voies d'eau.

4. *En ce qui concerne le transport de personnes.*

— Réorganisation du transport rémunéré de voyageurs par une coopération ou fusion, volontaire ou obligatoire, des entreprises de transport.

5. *En ce qui concerne la concurrence.*

— Amélioration de la position compétitive des ports allemands de la mer du Nord vis-à-vis des ports du Benelux par :

a) une augmentation de 15 % de droits de péage sur les voies d'eau, exception faite des transports au départ de et vers les ports de mer allemands;

b) de vrijstelling van taks op het wegvervoer op een afstand van 170 km voor de transporten van en naar de Duitse zeehavens;

c) het beperken tot 50 liter van de toegelaten brandstof in de reservoirs van wegvervoertuigen bij het binnenrijden in Duitsland;

d) het afremmen van de bilaterale wegvervoercontingenten met Nederland en België;

e) het bekomen van de afschaffing der in Nederland en België bestaande verminderingen op de verkeersbelasting in het internationale wegvervoer.

— Het toerekenen der infrastructuurkosten aan de diverse categorieën van gebruikers van de verkeersinfrastructuren.

Dit algemene programma inzake vervoer zou door verscheidene en afzonderlijke uitvoeringsmaatregelen worden toegepast.

Tot hiertoe heeft de Duitse Regering de Commissie van de Europese Gemeenschappen en de overige Lid-Staten kennis gegeven van zes wetsontwerpen.

Advies van de Commissie van de Europese Gemeenschappen.

De Commissie heeft, na raadpleging van de Lid-Staten, haar advies gegeven.

Sommige van de door Duitsland overwogen maatregelen zullen de verschillen tussen het nationale beleid van de Lid-Staten nog doen toenemen, zodat de verwezenlijking van het communautaire vervoerbeleid nog zal worden bemoeilijkt. Andere maatregelen daarentegen lijken bovendien onverenigbaar te zijn met de E.E.G.-Verdragsverplichtingen.

De Commissie heeft dan ook de Duitse Bondsrepubliek aanbevolen af te zien van :

a) de speciale belasting op het beroepsvervoer en op het eigen vervoer over de weg;

b) het verbod bepaalde goederen te vervoeren over de weg;

c) de tariefregeling voor de internationale binnenvaart.

Het vierde wetsontwerp betreffende de verbetering van de personenvervoerdiensten in sommige gebieden doet geen moeilijkheden rijzen.

Over het vijfde wetsontwerp dat een minimum trekvermogen aan de bedrijfsvoertuigen wil opleggen, heeft de Commissie gunstig advies uitgebracht. (Evenwel zullen ook de andere landen die richting moeten uitgaan. Een algemeen Europees akkoord ware zeker wenselijk.)

De Commissie heeft tevens een gunstig advies uitgebracht over het zesde wetsontwerp waarbij de Staat verplicht wordt om de D.B. financieel te compenseren bij te lage opgelegde tarieven.

De Commissie heeft Duitsland echter verzocht om in het kader van de studie van een communautair vervoerbeleid, samen met de andere Lid-Staten te zoeken naar meer gepaste oplossingen voor de sanering van de vervoermarkt.

De kritiek t.o.v. het Leberplan die ook in Duitsland geuit werd, heeft belangrijke wijzigingen en een gevoelige vertraging van de goedkeuring ervan veroorzaakt.

Tijdens de parlementaire procedure in de Bundestag — procedure die nog steeds aan de gang is — worden talrijke amendementen besproken, zodanig dat nog onzekerheid bestaat omtrent de definitieve vorm die het Leberplan uiteindelijk zal aannemen.

b) une exemption de taxe pour le transport par route sur une distance de 170 km pour les transports au départ de et vers les ports allemands;

c) la limitation à 50 litres de la quantité de carburant autorisée dans le réservoir des véhicules lors de leur entrée en Allemagne;

d) la limitation des contingents bilatéraux de transport par route avec les Pays-Bas et la Belgique;

e) l'obtention de la suppression des réductions de taxe de circulation qui sont en vigueur aux Pays-Bas et en Belgique pour le transport international par route.

— L'imputation des frais d'infrastructure aux diverses catégories d'utilisateurs des infrastructures destinées à la circulation.

Ce programme général d'une politique des transports serait appliqué au moyen d'une série de mesures d'exécution distinctes.

Jusqu'à présent, le Gouvernement allemand a communiqué six projets de loi à la Commission de la C.E.E. et aux autres États membres.

Avis de la Commission de la C.E.E.

La Commission, après consultation des États membres, a donné son avis.

Certaines des mesures envisagées par l'Allemagne auront pour conséquence d'augmenter encore les divergences entre les politiques nationales des États membres, compliquant de ce fait encore davantage la réalisation de la politique des transports communautaires. D'autres mesures paraissent, en outre, incompatibles avec les obligations du Traité de la C.E.E.

Dès lors, la Commission a recommandé à la République fédérale allemande de renoncer à :

a) la taxe spéciale sur les transports professionnels et personnels par route;

b) l'interdiction de transporter certaines marchandises par la route;

c) la réglementation tarifaire pour la batellerie internationale.

Le quatrième projet de loi concernant l'amélioration des services de transports de personnes en certains domaines ne suscite aucune difficulté.

En ce qui concerne le cinquième projet de loi, tendant à imposer aux véhicules à usage professionnel une puissance minimum, la Commission a émis un avis favorable. (Toutefois, il est indispensable que les autres pays s'engagent également dans cette voie. Il faudrait pouvoir arriver en ce domaine à un accord européen général.)

La Commission a également émis un avis favorable sur le sixième projet de loi, qui oblige l'État à une compensation financière de la D.B. en cas d'imposition de tarifs trop bas.

Toutefois, la Commission a prié l'Allemagne de rechercher, dans le cadre d'une étude d'une politique communautaire des transports et avec l'aide des autres États membres, des solutions plus adéquates en vue d'assainir le marché des transports.

Les critiques vis-à-vis du plan Leber, formulées également en Allemagne, ont abouti à des modifications fort importantes et ont occasionné un retard sensible dans l'approbation de ce plan.

Au cours de la procédure parlementaire au Bundestag, laquelle est toujours en cours, de nombreux amendements sont discutés, de sorte qu'il subsiste encore de l'incertitude quant à la forme définitive qu'aura finalement le plan Leber.

Alleszins staat het vast, vermits die maatregelen reeds door de Bundestag werden aanvaard, dat een « Beförderungsteuer » zal worden ingevoerd, nl. 1 Pfennig per ton-kilometer voor het beroepsvervoer en 3 tot 5 Pfennig voor het eigen vervoer. Van deze belasting zal o.m. vrijgesteld worden :

- het vervoer met motorrijtuigen waarvan het nuttig laadvermogen lager is dan 4 ton;
- het gecombineerd vervoer waarvan de goederen in de vrachtwagen of in de container gedeeltelijk per spoor of per binnenschip worden vervoerd in Duitsland;
- verhuizingen, gebruikt verpakkingsmateriaal en palletten;
- vervoer van melk, vis, groenten, fruit, levende dieren, vlees, graan, meel en ruw hout;
- vervoer van goederen naar of van West-Berlijn.

Wat twee voor België belangrijke maatregelen betreft, nl. de vrijstelling van vervoerbelasting voor het grensvervoer en voor het vervoer komende van of gaande naar de Duitse zeehavens, ontbreken nog andere gegevens.

Een zeer belangrijke wijziging die in het Leberplan werd aangebracht, bestaat hierin dat afgezien werd van het verbod bepaalde goederen over de weg te vervoeren.

De invoerbepijking tot 50 liter brandstof in de reservoirs van bedrijfsvoertuigen wordt door Duitsland (zoals trouwens ook door Frankrijk) reeds toegepast.

Op het gebied van de binnenvaart zou de sloopregeling in alle geval worden toegepast. Men hoopt aldus binnenschepen met een totaal laadvermogen van 100 000 T te kunnen slopen.

Besluit.

Tot besluit kan worden gezegd dat de basisgedachte van het Leberplan gehandhaafd werd, nl. een door de overheid sterk georiënteerde verdeling van het vervoer tussen de diverse vervoermiddelen.

Het is deze basisgedachte die op de meeste kritiek is gestuit vermits de gedirigeerde verdeling van het vervoer onder de diverse vervoermiddelen in feite neerkomt op een verschuiving van de trafiek van het wegvervoer naar de spoorweg.

Waar wel wijziging is ingetreden, is in de middelen die worden aangewend om deze nieuwe trafiekverdeling in de hand te werken.

Het ware verkeerd het Leberplan louter negatief te beoordelen en te veroordelen. Verscheidene zaken die zich voordoen in het internationale vervoer zitten ook ons sedert jaren dwars.

Het Belgisch standpunt terzake is steeds geweest dat de E.E.G. het meest passende kader is om onze rechten inzake het internationaal vervoer te vrijwaren.

Het staat vast dat in vrijwel alle landen de organisatie van de vervoermarkt nog vatbaar is voor grondige verbeteringen.

Bij het beoordelen van het Leberplan mag men dus niet uit het oog verliezen dat het programma van Minister Leber in de eerste plaats een ordening van de Duitse vervoermarkt beoogt en dat voor vele aspecten van het plan het hier om een interne Duitse aangelegenheid gaat.

Toch is waakzaamheid geboden om de Belgische vervoerbelangen ook voor de toekomst te vrijwaren.

De toute manière, il est certain, puisque ces mesures ont déjà été adoptées par le Bundestag, qu'une « Beförderungsteuer » sera instaurée, à savoir 1 Pfennig par tonne-kilomètre pour le transport professionnel et 3 à 5 Pfennig pour le transport personnel. Seront notamment exemptés de cette taxe :

- les transports au moyen de véhicules à moteur dont la charge utile est inférieure à 4 tonnes;
- les transports combinés au cours desquels les marchandises contenues dans le camion ou dans le container sont partiellement transportées en Allemagne par chemin de fer ou par bateau d'intérieur;
- les déménagements, le matériel d'emballage utilisé et les palettes;
- les transports de lait, de poisson, de légumes, de fruits, d'animaux vivants, de viande, de céréales, de farine et de bois brut;
- les transports de marchandises au départ de ou vers Berlin-Ouest.

Pour ce qui est de deux mesures d'importance pour la Belgique, c'est-à-dire l'exonération de taxe de transports pour les transports frontaliers et pour le transport au départ de et vers les ports allemands, des renseignements plus détaillés font encore défaut.

Une modification fort importante apportée au plan Leber consiste dans la renonciation à l'interdiction de transporter par la route certaines marchandises.

La limitation à 50 litres de la quantité de carburant dont l'importation est autorisée dans les réservoirs des véhicules à usage professionnel est déjà appliquée par l'Allemagne (tout comme par la France également, d'ailleurs).

En ce qui concerne la batellerie, le régime prévu en matière de démolitions serait appliqué de toute façon. On espère de la sorte pouvoir démolir des bateaux d'intérieur à concurrence d'un tonnage total de 100 000 T.

Conclusion.

En conclusion, il est permis de dire qu'à été maintenue l'idée de base du plan Leber, c'est-à-dire une répartition, nettement orientée par les autorités, des transports entre les divers moyens de transport.

C'est cette idée de base qui s'est heurtée à la majorité des critiques, toute répartition dirigée des transports entre les divers moyens de transport équivalant pratiquement à un glissement du transport routier vers le chemin de fer.

Ce qui a été modifié, ce sont les moyens utilisés pour promouvoir cette répartition nouvelle du trafic.

Se serait une erreur que de juger le plan Leber de façon purement négative et de le condamner. Bien des choses se présentent en matière de transport international qui ne nous conviennent guère.

La position belge a toujours été que la C.E.E. est le cadre le plus adéquat pour sauvegarder nos droits en matière de transport international.

Il est certain que dans la plupart des pays l'organisation du marché des transports peut encore être fondamentalement améliorée.

En jugeant le plan Leber, on ne peut donc perdre de vue que le programme du Ministre Leber vise en premier lieu à organiser le marché des transports allemands et qu'à de nombreux égards, il s'agit en l'occurrence d'une affaire allemande d'ordre interne.

Toutefois, la vigilance s'impose en vue de sauvegarder les intérêts belges également quant à l'avenir.

F. — GEVOLGTREKKINGEN VOOR EEN NATIONAAL COHERENT VERVOERBELEID.

1. Behoeftte aan coördinatie op het nationaal vlak.

De grote les die moet getrokken worden uit de jongste gebeurtenissen en ontwikkelingen in verband met de activiteiten van de internationale organisaties, is dat het accent bij het vervoerbeleid voor alle landen stilaan overschuift naar het internationale vlak.

Bij het uitstippelen van het nationaal vervoerbeleid, wordt iedere Minister van Verkeer van de zes Lid-Staten geconfronteerd met bepaalde verplichtingen die voortvloeien uit de uitvoering van het Verdrag van Rome.

Dit alles maakt het eveneens noodzakelijk in eigen huis-houding orde te scheppen. Daarom heeft de Minister in 1966 reeds 8 objectieven voor een nationaal vervoerbeleid vastgelegd. Zij zijn opgenomen in het verslag van de heer Claeys over de begroting 1967.

Een van deze objectieven beoogt de verwezenlijking van economisch verantwoorde investeringen en het lijkt volstrekt noodzakelijk daarop de investeringspolitiek af te stemmen en de gewenste coördinatie te verwezenlijken. In het bijzonder zullen het aanrekenen van de infrastructuurkosten aan de gebruikers of het voorzien van eventuele compensaties om tot een evenwichtige concurrentie op dat gebied tussen de verschillende vervoertakken te komen, aan onze investeringspolitiek een nieuw uitzicht geven.

De organen die thans reeds bestaan voor het verwezenlijken van een coördinatie, hetzij onder vorm van ministeriële comités of van werkgroepen op ambtelijk niveau, of nog van instellingen zoals het Programmatiebureau, zullen in de toekomst in dit verband een nieuwe rol te spelen hebben. Het onderlinge verband tussen de diverse maatregelen die in de onderscheidene ministeries en administraties getroffen worden, krijgt daarbij een zeer groot belang.

Een coherent, geïntegreerd vervoerbeleid wordt niet alleen door de werking van de Economische Gemeenschap in het brandpunt van de actualiteit gesteld. Ook de ontwikkeling van nieuwe vervoertechnieken en de enorme expansie van de bestaande technieken — men denke maar aan het in de vaart brengen van reuzetankers — verlenen aan de vraagstukken van coördinatie steeds meer belang.

Als voorbeeld haalt de Minister de recente evolutie aan inzake het containervervoer.

2. Het containervervoer: een typische internationale vervoermethode.

In het licht van de zeer snelle evolutie die het containervervoer gedurende de laatste jaren in de wereld en meer bepaald in Europa heeft gekend, is het inderdaad niet overbodig bij deze betrekkelijk nieuwe techniek even te blijven stilstaan.

Als staatschef van deze evolutie meent de Minister de trafiek van containers in de haven van Antwerpen voor ogen te mogen houden en de cijfers te vergelijken van de laatste drie jaren tijdens het eerste semester. In aantal werden respectievelijk in 1966: 20 900, in 1967: 25 300 en in 1968: 30 700 containers geladen en gelost. In tonnage uitgedrukt vertegenwoordigt dit voor 1966: 130 000 ton, voor 1967: 208 000 ton en voor 1968: 300 200 ton. De cijfers voor het ganse jaar 1968 zullen dus wel uitwijzen dat meer dan 600 000 ton goederen in containers werden verhandeld.

Zoals men weet werd gans het zevende havendok, in de onmiddellijke nabijheid van de grote zeeluis van Zandvliet, voor de containers-overslag voorbehouden. Aldus staan 3 700 m kaaien met zeven portaalkranen ter beschikking van de containerschepen.

E. — CONSIDERATIONS SUR UNE POLITIQUE NATIONALE COHERENTE EN MATIERE DE TRANSPORTS.

1. Nécessité d'une coordination sur le plan national.

Le principal enseignement qu'il convient de tirer des récents événements et développements ayant trait aux activités des organisations internationales est que, dans le domaine de la politique des transports, il s'opère, petit à petit, pour tous les pays, un déplacement vers le plan international.

Chaque Ministre des Communications des six Etats membres se heurte actuellement, lorsqu'il s'agit de préciser la politique nationale en matière de transports, à certaines obligations qui découlent de l'exécution du Traité de Rome.

Tout cela rend également nécessaire de mettre de l'ordre dans notre propre gestion. C'est pourquoi, dès 1966 déjà, le Ministre a assigné 8 objectifs à une politique nationale en matière de transports. Ces objectifs sont repris dans le rapport de M. Claeys sur le budget pour 1967.

L'un de ces objectifs concerne la réalisation d'investissements justifiés du point de vue économique, et il apparaît absolument nécessaire d'orienter la politique d'investissement dans cette direction et de réaliser la coordination souhaitée. L'imputation des coûts d'infrastructure aux utilisateurs ou la détermination de compensations éventuelles en vue d'arriver, sur ce plan, à la réalisation d'une concurrence équilibrée entre les différentes branches du secteur des transports, conféreront un aspect nouveau à notre politique d'investissements.

Les organes déjà existants pour la réalisation d'une coordination, que ce soit sous la forme de comités ministériels, de groupes de travail composés de fonctionnaires, ou encore d'organismes tels que le Bureau de programmation sociale, auront, sous ce rapport, à assumer un rôle nouveau à l'avenir. La cohésion entre les diverses mesures qui sont prises dans les différents Ministères et Administrations revêt à cet égard une grande importance.

Ce n'est pas du seul fait du fonctionnement de la Communauté Européenne qu'une politique cohérente et intégrée en matière de transports vient à se situer à l'avant plan de l'actualité. Le développement de techniques de transport et l'énorme expansion des techniques existantes — il suffit de songer à la mise en circulation de camions citernes géants — confèrent toujours plus d'importance aux problèmes de la coordination.

A titre d'exemple, le Ministre cite la récente évolution dans le domaine des transports par containers.

2. Les transports par containers: méthode typique de transports internationaux.

A la lumière de l'évolution très rapide que le transport par container a connue au cours des dernières années dans le monde et, plus particulièrement en Europe, il n'est, certes, pas inutile de s'appesantir quelque peu sur cette technique relativement récente.

Comme critère de cette évolution, le Ministre croit pouvoir s'en tenir au trafic par containers dans le port d'Anvers et comparer les chiffres des trois dernières années au cours du premier semestre. Le nombre de containers qui ont été chargés et déchargés s'élève respectivement à 20 900 en 1966, à 25 300 en 1967 et à 30 700 en 1968. Cela représente, en tonnage: 130 000 tonnes en 1966, 208 000 tonnes en 1967 et 300 200 tonnes en 1968. Les chiffres globaux relatifs à l'ensemble de l'année 1968 indiqueront donc clairement que plus de 600 000 tonnes de marchandises ont été transportées par containers.

Il est notoire que toute la septième darse, située à proximité immédiate de la grande écluse maritime de Zandvliet, a été réservée au transbordement des containers. Ainsi, 3 700 m de quais équipés sont mis à la disposition des navires porte-containers.

Wanneer men daarbij nog rekening houdt met de hieraan palende spoorweg-container-terminal en de nodige wegverbindingen, dan kan men vooropstellen dat de haven van Antwerpen, inzake infra- en superstructuur, voor lange tijd aan de behoeften van de container-behandeling zal voldoen.

Zo de haven van Antwerpen inzake container-overslag hoofdzakelijk afgestemd is op intercontinentale trafiek, dan is de « container-terminal » van Zeebrugge in de eerste plaats gericht op de verbinding tussen Groot-Brittannië en het Europese vasteland. Deze twee haven-terminals vullen elkander dus aan.

Kenmerkend voor deze haven-terminal is dat hij niet alleen te lande hoofdzakelijk op aan- en afvoer per spoor is afgestemd, maar eveneens dat de container-lijdienst tussen Harwich en Zeebrugge bij middel van aan de Britse spoorwegen behorende containerschepen wordt verricht.

De noodzakelijke samenwerking tussen de diverse spoorwegmaatschappijen heeft gelukkig niet lang op zich laten wachten. Niet alleen werden volgens volkomen nieuwe normen rechtstreekse internationale tarieven vastgesteld, maar tevens zijn de voornaamste Europese vervoermaatschappijen overgegaan tot de oprichting in december 1967, van de samenwerkende vennootschap « Internationale vennootschap voor het vervoer met containers », afgekort « Intercontainer » genaamd. Deze maatschappij van Belgisch recht heeft haar sociale zetel in Brussel, terwijl de algemene directie in Bazel is gevestigd. Naar het voorbeeld van het sinds jaren met succes werkende « Interfrigo » coördineert « Intercontainer » al de spoorwegdiensten van de aangesloten landen bij het internationaal vervoer van containers per spoor, inbegrepen de terminale trajecten.

**

VRAGEN EN ANTWOORDEN.

A. — HET GEMEENSCHAPPELIJK VERVOERBELEID IN DE EUROPESE GEMEENSCHAP.

Vraag.

De wegvervoerders van het zuiden van de provincie Luxemburg zijn voor hun vervoer naar de haven van Antwerpen benadeeld t.o.v. de Luxemburgse vervoerders die de taks van 7 % niet betalen en de gasoil F 1,16 minder betalen.

Welke maatregelen beoogt de Regering te nemen om daaraan te verhelpen?

Antwoord.

Het gestelde probleem is een kwestie die in het kader van de geleidelijke totstandkoming van de vervoerpolitiek in de E.E.G. een oplossing moet vinden en meer bepaald door de harmonisatie van de fiscale taksen die zeer verschillend zijn in de zes landen.

De Commissie van de E.E.G. heeft desbetreffend reeds ontwerpen voorbereid, dit in uitvoering van de beslissing van de Ministerraad van 17 en 18 december 1967.

B. — HET LEBERPLAN.

Vraag.

Het Leberplan voorziet in een sloopfonds waartoe ook buitenlandse schippers moeten bijdragen.

De Minister heeft echter verklaard dat de buitenlandse schippers niet in aanmerking zouden komen voor de sloop-premie.

Een lid meent te weten dat ze dat wel kunnen.

Lorsqu'on tient compte, en outre, du « container-terminal » ferroviaire voisin et des liaisons routières nécessaires, il est possible d'affirmer que le port d'Anvers, en ce qui concerne l'infrastructure et la superstructure, suffira encore pendant de longues années aux besoins de la technique des containers.

Alors que le port d'Anvers, en ce qui concerne le transbordement de containers, est surtout axé sur le trafic intercontinental, le « container-terminal » de Zeebrugge est, avant tout, axé sur la liaison entre la Grande-Bretagne et le continent européen. Ces deux « terminals » portuaires se complètent dès lors.

L'une des caractéristiques de ce « terminal » portuaire réside, non seulement dans le fait qu'à terre principalement, il soit conçu en fonction d'arrivages et de départs par chemin de fer, mais aussi dans le fait que le transport régulier de containers entre Harwich et Zeebrugge soit assuré par des navires transporteurs de containers appartenant aux chemins de fer britanniques.

La coopération nécessaire entre les diverses sociétés de chemin de fer ne s'est heureusement pas fait attendre longtemps. Non seulement des tarifs internationaux directs ont été établis en fonction de normes complètement nouvelles, mais les principales sociétés européennes de transport ont encore procédé au mois de décembre 1967 à la création de la société coopérative « Société internationale de transport par containers », en abrégé « Intercontainer ». Cette société de droit belge a son siège à Bruxelles, alors que sa direction générale est établie à Bâle. A l'instar d'« Interfrigo », qui fonctionne avec succès depuis de nombreuses années, « Intercontainer » coordonne tous les services ferroviaires des pays qui adhèrent au transport international de containers par voie ferrée, y compris les trajets terminaux.

**

QUESTIONS ET REPONSES.

A. — LA POLITIQUE COMMUNE DES TRANSPORTS AU SEIN DE LA COMMUNAUTE EUROPEENNE.

Question.

Les transporteurs routiers du sud de la province de Luxembourg sont désavantagés en ce qui concerne leurs transports vers le port d'Anvers, par rapport aux transporteurs luxembourgeois qui n'ont pas à acquitter la taxe de 7 % et paient le gasoil F 1,16 moins cher.

Quelles mesures le Gouvernement compte-t-il prendre en vue de remédier à cette situation?

Réponse.

Le problème posé est une question qui doit trouver une solution dans le cadre de l'instauration progressive de la politique des transports à l'échelle de la C.E.E., plus spécialement par l'harmonisation des taxes fiscales qui sont très diversifiées dans les six pays.

La Commission de la C.E.E. a déjà préparé des projets à ce sujet, ceci en exécution de la décision du Conseil des Ministres des 17 et 18 décembre 1967.

B. — LE PLAN LEBER.

Question.

Le plan Leber prévoit un fonds de démolition auquel les bateliers étrangers devront également contribuer.

Le Ministre a toutefois déclaré que les bateliers étrangers n'entreront pas en ligne de compte pour l'obtention de la prime à la démolition.

Un membre croit savoir qu'il en sera cependant ainsi.

Antwoord.

Wat het probleem van de slooppremie betreft, heeft de Minister in zijn inleidende uiteenzetting uitsluitend melding gemaakt van het advies dat op 31 januari 1968 door de Commissie van de E.E.G. werd uitgebracht. Dit advies had vanzelfsprekend betrekking op het oorspronkelijk Duits wetsonwerp dat in zijn artikel 1, n° 16, de buitenlandse binnenschippers dwong bij te dragen tot het slooffonds wanneer zij deelnemen aan de Duitse binnenscheepvaart maar ze nochtans uitsloot van het genot van de slooppremie.

Ten gevolge van dit advies heeft de Duitse Regering het wetsonwerp gewijzigd om te vermijden dat het ontwerp strijdig zou zijn met artikel 76 van het Verdrag van Rome.

Alle buitenlandse schippers die een reis in Duitsland verrichten, betalen een bijdrage in het slooffonds, bijdrage die door de Duitse Minister van Verkeer wordt bepaald en maximum 2 % van de vracht mag belopen. De buitenlandse schippers kunnen genieten van de slooppremie op voorwaarde dat zij sinds 1 januari 1967 hoofdzakelijk aan het Duits binnenlands verkeer hebben deelgenomen. Indien aldus theoretisch voor de buitenlandse schippers de mogelijkheid bestaat van de slooppremie te genieten, dan moet wel worden gezegd dat in de praktijk weinig buitenlandse schippers aanspraak zullen kunnen maken op de Duitse slooppremie.

Vraag.

Een ander punt van het plan-Leber heeft betrekking op de belasting per ton-km die reeds in voege zou moeten zijn sedert 1 januari jl.

Het betreft hier een maatregel die zonder onderscheid de Belgische en buitenlandse vervoerders schijnt te treffen. In verband met het door de invoering van die belasting nagestreefde doel zij evenwel opgemerkt dat het accent werd verlegd; de inning van die belasting heeft niet meer in de eerste plaats tot doel het vervoer te doen afvloeien naar de « Bundesbahn », maar wel het wegvervoer in ruimere mate te doen bijdragen in de kosten van het herstel van de wegen die heel wat sneller verslijten ingevolge de aanwending van zware vervoermiddelen. Een gelijkaardige belasting wordt trouwens geïnd in Frankrijk, waar zij bekend is onder de benaming « taxe sur l'essieu ».

Aldus heeft de Bondsregering haar houding trouwens afgestemd op sommige door de E.E.G. gedane suggesties.

Vanzelfsprekend bestaat nog steeds de tendens om het verkeer naar de Duitse havens te bevoordelen, o.m. door vrijstellingsmaatregelen.

Antwoord.

Aan de Duitse havens is inderdaad bij de uitvoering van het Leberplan een bijzonder regime voorbehouden bij de toepassing van de transporttaks, in die zin dat het vervoer naar en van de Duitse zeehavens op de eerste 170 km vrijgesteld is van het betalen van die taks.

Ter staving van die maatregelen doen de Duitse autoriteiten opmerken dat voor het vervoer bv. via de Benelux-havens eveneens over een gedeelte van het afgelegde parcours, nl. tot aan de Duitse grens, geen transporttaks wordt betaald. Dit gedeelte tot aan de Duitse grens werd gemiddeld op 170 km geschat.

Deze thesis werd door diverse Lid-Staten, in het bijzonder door België en Nederland, aangevochten tijdens de consultatie-vergadering die over het Leberplan door de Commissie werd ingericht. Weliswaar moet worden toegegeven dat — afgezien van de forfaitaire bepaling van de afstand van 170 km — de gelijkschakeling van de concu-

Réponse.

Dans son exposé introductif, le Ministre a uniquement mentionné, en ce qui concerne le problème de la prime à la démolition, l'avis émis le 31 janvier 1968 par la Commission de la C.E.E. Cet avis se rapportait évidemment au projet de loi allemand initial qui, en son article 1^{er}, n° 16, obligeait les bateliers étrangers à contribuer au fonds de démolition lorsqu'ils participent à la navigation intérieure en Allemagne, mais les excluait cependant du bénéfice de la prime à la démolition.

A la suite de cet avis, le Gouvernement allemand a modifié le projet de loi, afin d'éviter qu'il ne soit en contradiction avec l'article 76 du Traité de Rome.

Tous les bateliers étrangers effectuant un voyage en Allemagne paient une contribution au fonds de démolition; cette contribution est déterminée par le Ministre allemand des Communications et peut être au maximum de 2 % de la valeur des marchandises transportées. Les bateliers étrangers peuvent bénéficier de la prime à la démolition, à condition que depuis le 1^{er} janvier 1967 ils aient pris part en ordre principal au trafic intérieur allemand. Si théoriquement les bateliers étrangers ont ainsi la possibilité de bénéficier de la prime à la démolition, il faut bien dire qu'en pratique peu de bateliers étrangers pourront prétendre à la prime allemande de démolition.

Question.

Un autre point du plan Leber concerne la taxe par tonne-km, qui aurait déjà dû être appliquée depuis le 1^{er} janvier dernier.

Il s'agit, en l'occurrence, d'une mesure qui semble frapper indistinctement les transporteurs belges et étrangers. Cependant, il y a lieu de souligner qu'en ce qui concerne le but poursuivi par l'établissement de cette taxe, l'accent a été déplacé; la perception de celle-ci ne vise plus en premier lieu l'orientation du transport vers la « Bundesbahn », mais l'intervention, dans une proportion plus considérable, des transports routiers dans les frais de réfection des routes dont l'usure est activée considérablement par l'utilisation de trafics lourds. Une taxe analogue est d'ailleurs perçue en France, et est connue sous la dénomination de « taxe sur l'essieu ».

Ainsi le Gouvernement fédéral s'est d'ailleurs conformé à certaines suggestions faites par la C.E.E.

Reste évidemment la tendance à favoriser le trafic vers les ports allemands, notamment par des mesures d'exonération.

Réponse.

Le plan Leber réserve, en effet, un régime spécial aux ports allemands dans l'application de la taxe sur les transports, en ce sens que le transport vers et en provenance des ports maritimes allemands est exonéré du paiement de cette taxe pour les premiers 170 km.

Pour justifier ces mesures, les autorités allemandes font remarquer que pour le transport, par exemple via les ports du Benelux, il n'est également pas payé de taxe sur les transports pour une partie du parcours, c'est-à-dire jusqu'à la frontière allemande. Cette partie du parcours jusqu'à la frontière allemande a été évaluée en moyenne à 170 km.

Cette thèse a été contestée par différents Etats membres, principalement par la Belgique et les Pays-Bas, lors de la réunion consultative qui a été organisée par la Commission au sujet du plan Leber. Il faut certes admettre que — abstraction faite de la stipulation forfaitaire concernant la distance de 170 km — l'égalisation de la concurrence pour

rentie voor het vervoer via de Duitse of de Benelux-zeehavens voor de Duitse Regering een na te streven objectief kan zijn. Maar de Belgische afvaardiging op de voornoemde consultatie-vergadering heeft beklemtoond dat een dergelijke maatregel een gevaar kan betekenen voor de gezonde concurrentie in de handel en de nijverheid. Een produkt in één van de E.E.G.-landen vervaardigd en naar Duitsland vervoerd, zou over de volledige afstand van het vervoer in Duitsland aan de transporttaks zijn onderworpen, terwijl een gelijkaardig produkt, buiten de E.E.G. vervaardigd en via een Duitse haven ingevoerd, voor 170 km van de vrijstelling van de transporttaks zou genieten.

De Commissie heeft in haar advies van 31 januari 1968 deze stelling van de Belgische delegatie bijgetreden. Zij heeft er de Duitse Regering uitdrukkelijk op gewezen dat de vrijstelling van 170 km, strijdig kan zijn met artikel 92 van het Verdrag van Rome. Zij heeft tevens de mededeling van het Duitse wetsontwerp daaromtrent beschouwd als zijnde een communicatie die gedaan werd overeenkomstig artikel 92, § 3, van het Verdrag, en die derhalve moet leiden tot een onderzoek door de Commissie van de gevolgen van de door de Duitse Regering genomen maatregel.

Vraag.

Hoe zouden de in het Leberplan voorgestelde maatregelen — o.m. deze betreffende de samenwerking van de verschillende vervoermiddelen en de fiscale ontlastingen — de vrije concurrentie kunnen aantasten en wat is daarin strijdig met de belangen van het wegvervoer?

In welke mate — procentueel — zouden deze maatregelen een terugslag kunnen hebben op het Belgisch wegvervoer?

Antwoord.

In het Leberplan wordt de concurrentie tussen de vervoermiddelen vanzelfsprekend en vooral beïnvloed door de fiscale maatregelen.

Op dit gebied is voor de diverse vervoermiddelen tot dusver niet klaar uitgemaakt welke de verhouding is tussen de infrastructuurkosten die normaal ten laste van het vervoer komen en de fiscale lasten die aan het vervoer worden opgelegd. De Commissie verricht thans terzake teststudies. Al naar gelang van de tegenstrijdige doctrines die in dit verband worden verdedigd, beschouwen sommigen de Duitse maatregelen ofwel als een stap op de weg naar de gelijkstelling van de concurrentie tussen de verschillende vervoermiddelen of als een poging om kunstmatig in te grijpen in de trafikverdeling tussen die vervoermiddelen.

Wat de terugslag op het Belgisch wegvervoer van en naar Duitsland betreft, zal de Duitse fiscale maatregel zeker de kosten verzwaren. Dit element valt moeilijk in percentages uit te drukken vermits de terugslag van de transporttaks afhangt van de afstand, van de aard van het vervoer en van de vervoerprijs. Allezins mag daarbij niet uit het oog worden verloren dat het Belgisch wegvervoer van en naar Duitsland niet optreedt in een vrije markt, maar in een gecontingenteerde markt.

Vraag.

Op welke manier heeft het Leberplan reeds een terugslag of zou het een terugslag kunnen hebben op de contingenten inzake vervoervergunningen? Welk is in dit verband het standpunt van ons land? Is dit plan in ditzelfde opzicht niet strijdig met de maatregelen die in het raam van de E.E.G. overwogen worden of reeds getroffen zijn?

le transport via des ports maritimes d'Allemagne ou de Benelux peut être un objectif valable pour le Gouvernement allemand. Mais la délégation belge à cette réunion consultative a mis l'accent sur le fait qu'une telle mesure pourrait fausser la concurrence dans le commerce et l'industrie. Un produit fabriqué dans un pays de la C.E.E. et transporté en Allemagne serait assujéti à la taxe sur les transports pour toute la longueur du parcours en Allemagne, tandis qu'un produit semblable fabriqué en dehors de la C.E.E. et importé via un port allemand bénéficierait d'une exonération de la taxe sur les transports sur un trajet de 170 km.

Dans son avis du 31 janvier 1968, la Commission s'est ralliée au point de vue de la délégation belge. Elle a formellement attiré l'attention du Gouvernement allemand sur le fait que l'exonération des 170 km pourrait être contraire à l'article 92 du Traité de Rome. En outre, elle a considéré la communication du projet de loi allemand à ce sujet comme une communication faite conformément à l'article 92, § 3, du Traité; cette communication doit donner lieu à un examen, par la Commission, des conséquences de la mesure prise par le Gouvernement allemand.

Question.

En quoi les mesures prévues par le plan Leber — notamment dans les domaines de la coopération des différents modes de transports et des dégrèvements fiscaux — pourraient-elles porter atteinte à la libre concurrence et sont-elles contraires aux intérêts des transports par route?

Dans quelle mesure — en pourcentages — affecteraient-elles les transports routiers belges?

Réponse.

Dans le plan Leber, la concurrence entre les différents moyens de transport est évidemment influencée par les mesures fiscales.

En ce domaine, il n'a pas été établi jusqu'à présent, pour les différents moyens de transport, quelle est la proportion entre les frais d'infrastructure, normalement à charge du transport, et les charges fiscales imposées au transport. A ce sujet, la Commission procède actuellement à des études sur tests. En fonction des doctrines contradictoires qui sont défendues à ce sujet, les uns considèrent les mesures allemandes comme une étape dans la voie de l'égalisation de la concurrence entre les différents moyens de transports, les autres comme une tentative d'intervenir artificiellement dans la répartition du trafic entre ces moyens de transport.

En ce qui concerne l'incidence sur le trafic routier belge en provenance de et vers l'Allemagne, la mesure fiscale allemande alourdira certainement les frais. Il est difficile d'exprimer cet élément en pourcentages, puisque l'incidence de la taxe sur les transports dépend de la distance, de la nature du transport et du prix de celui-ci. On ne peut, de toute manière, pas perdre de vue à ce sujet que le transport routier belge en provenance de et vers l'Allemagne n'a pas lieu dans un régime de marché libre, mais dans un marché contingenté.

Question.

En quoi le plan Leber a-t-il déjà ou pourrait-il avoir une incidence sur les contingents d'autorisations de transports? Quelle est à cet égard la position de notre pays? Le plan n'est-il pas, au même point de vue, contraire aux mesures envisagées ou prises dans le cadre de la C.E.E.?

Antwoord.

Het Leberplan heeft geen terugslag gehad op het Belgisch-Duits contingent, noch wat de omvang van het contingent betreft, noch wat de wijze van gebruik van de vergunningen betreft. De Belgische Regering blijft er naar streven — in het bijzonder gelet op de uitbreiding van het container-vervoer — dat het Belgisch-Duits contingent zo precies mogelijk aan de vervoerbehoefden zou worden aangepast.

Wat de Belgische-Duitse contingentering betreft, moet ten slotte worden aangestipt dat het Leberplan niet kan worden beschouwd als zijnde in strijd te zijn met de maatregelen die in de E.E.G. werden genomen of worden overwogen. Duitsland heeft normaal, zoals de overige E.E.G.-landen, op 1 januari 1969 het multilateraal contingent in werking gesteld. Inzake de bilaterale akkoorden voorziet de E.E.G. alleen in consultaties met het oog op de aanpassing van de contingenten aan de verkeersbehoefden.

Vraag.

Welke terugslag heeft dit nieuwe aspect van het probleem, met name dat van de contingenten, op de vervoerprijzen?

Is het juist dat onze nationale wegtransportindustrie uit deze toestand profijt zou gehaald hebben inzonderheid ten dele van Nederland?

Er schijnt zich een merkwaardige gebeurtenis te hebben voorgedaan op het ogenblik van het invoeren van de vergunningsbeperkingen welke voor de Nederlandse wegtransporteurs gelden sinds de tweede trimester van 1968. In België zouden de vervoerprijzen immers gestegen zijn: deze stijging zou te wijten zijn aan het feit dat de activiteiten van de Nederlandse vervoerders verminderd zijn daar ze niet meer, zoals voorheen, bepaalde Belgische uitvoertransporten op zich konden nemen welke tot op dat ogenblik ontsnapten aan de Belgische vervoerders.

Heeft die stijging van de vervoerprijzen nog geen terugslag gehad of zal ze die niet hebben op de prijzen van onze nationale markt en dit zowel bij de in- als bij de uitvoer?

Antwoord.

Het is de Minister niet mogelijk nader in te gaan op de Nederlands-Duitse verhoudingen inzake het bilateraal goederenvervoer over de weg tussen die twee landen.

Inzake de terugslag op de vervoerprijzen, zij aangestipt dat het Belgisch-Duits contingent, zowel voor als na het toepassen van het Leberplan, zodanig is vastgesteld geworden dat van Belgische zijde een optimaal gebruik wordt gemaakt van de geboden vervoermogelijkheden. Dit verklaart waarom het streven naar een verruiming van het contingent steeds van België is uitgegaan.

Het is trouwens moeilijk uit te maken of bepaalde fluctuaties in de vervoerprijzen die zich eventueel zouden kunnen voordoen, veeleer het gevolg zijn van het algemeen conjunctuurverloop, dan wel van bijzondere omstandigheden zoals de Duits-Nederlandse moeilijkheden.

Vraag.

Hebben de getroffen of overwogen maatregelen inzake capaciteit, motorkracht en technische voorzieningen (i.v.m. geluid, luchtbevoeding) van de voertuigen geen schadelijke gevolgen voor onze vervoerders?

Stemmen die maatregelen overeen met indentieke of gelijkaardige maatregelen die overwogen worden in ons land

Réponse.

Le plan Leber n'a pas eu d'incidence sur le contingent belgo-allemand, ni en ce qui concerne l'envergure du contingent, ni en ce qui concerne le mode d'utilisation des autorisations. Le Gouvernement belge continue à avoir pour but — plus spécialement vu le développement du transport par containers — d'adapter autant que possible le contingent belgo-allemand aux besoins en matière de transports.

Finalement, il y a encore lieu de signaler qu'en ce qui concerne le contingentement belgo-allemand, le plan Leber ne peut pas être considéré comme étant contraire aux mesures prises ou envisagées à la C.E.E. L'Allemagne a mis en vigueur, de façon normale, tout comme les autres pays de la C.E.E., le contingent multilatéral et ce, à la date du 1^{er} janvier 1969. En ce qui concerne les accords bilatéraux, la C.E.E. prévoit uniquement des consultations en vue de l'adaptation des contingents aux besoins en matière de transports.

Question.

Quelle est la répercussion de ce nouvel aspect du problème (contingents) dans le domaine des prix des transports?

Est-il exact que notre industrie nationale des transports par route aurait bénéficié du nouvel état de choses au détriment notamment des Pays-Bas?

Un événement remarquable semble s'être produit lors de l'introduction des restrictions d'autorisations qui frappent les transporteurs néerlandais depuis le deuxième trimestre de 1968. En effet, une hausse des prix des transports routiers se serait manifestée en Belgique: elle s'expliquerait par le fait que les transporteurs néerlandais se verraient restreints dans leurs activités et ne pourraient, comme avant, prendre à leur charge certaines exportations belges qui, jusqu'alors, échappaient aux transporteurs belges.

L'augmentation des prix des transports n'a-t-elle pas eu déjà ou ne pourrait-elle pas avoir d'effets sur les prix de certains produits, tant à l'importation qu'à l'exportation, sur notre marché national?

Réponse.

Il est impossible au Ministre de faire de plus amples déclarations au sujet des relations entre les Pays-Bas et l'Allemagne en matière de transport bilatéral de marchandises par route entre ces deux pays.

En ce qui concerne les répercussions sur les prix des transports, il convient de signaler que le contingent belgo-allemand, tant avant qu'après l'application du plan Leber, a été fixé de manière telle qu'il a été fait, du côté belge, une utilisation maximale des possibilités de transport ainsi offertes. Ceci explique pourquoi la Belgique a toujours été la première à rechercher l'élargissement du contingent.

Il est d'ailleurs difficile de déceler si certaines fluctuations qui pourraient se produire dans les prix des transports sont la conséquence de l'évolution générale de la conjoncture, plutôt que de circonstances particulières, telles les difficultés entre l'Allemagne et les Pays-Bas.

Question.

Ne résulte-t-il pas d'effets dommageables pour nos transporteurs des mesures déjà prises ou envisagées en ce qui concerne la capacité, la puissance motrice, le conditionnement technique (bruit, pollution de l'air) des véhicules?

Ces mesures s'accordent-elles avec des mesures identiques ou analogues qui seraient envisagées dans notre propre pays,

of in andere landen, of zelfs in al de landen van de Gemeenschappelijke Markt en in al de landen die openstaan voor het internationaal wegvervoer van goederen?

Antwoord.

Voor de aangehaalde technische bepalingen (capaciteit, motorcracht, geluidsbestrijding) wordt een ruim internationaal akkoord nagestreefd. De Duitse maatregelen liggen ongetwijfeld in de lijn van hetgeen ook in andere landen wordt beoogd inzake het bevorderen van een grotere verkeersveiligheid, het bestrijden van het lawaai en van de luchtvervuiling en, algemeen gezien, het bevorderen van een vlotter verkeer.

Vraag.

Is het juist dat de eenzijdig door de Bondsrepubliek getroffen maatregelen de in EEG-verband uitgewerkte gemeenschappelijke vervoerpolitiek in het gedrang brengen (b.v. op het punt van de anti-kartelreglementering)?

Uit de reacties van de leidende kringen van de Gemeenschap blijkt niet, dat zij zich erg ongerust maken, over het Leberplan. Is dit juist gezien?

Antwoord.

Over het onthaal dat het Leberplan bij de Commissie van de E.E.G. is te beurt gevallen, heeft de Minister uitvoering in zijn uiteenzetting uitgeweid. Op sommige maatregelen werd door de Commissie kritiek uitgebracht; andere daarentegen lagen in de lijn van de algemene tendens die in de E.E.G. bij het opstellen van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek tot uiting kwam. In het algemeen heeft de Commissie erkend dat de toestand van de Duitse vervoermarkt wel ingrijpende maatregelen vergde. Zij betreurde evenwel dat bepaalde maatregelen de grote verschillen die in de vervoerpolitiek van de diverse E.E.G.-landen bestaan, nog verder accentueerden.

Vraag.

Sommige maatregelen die sterk gelijken op sommige maatregelen van het Leberplan, worden eveneens in België bestudeerd of zijn er reeds van kracht; zulks geldt meer bepaald voor sommige maatregelen i.v.m. de rationalisatie en de automatisering van het spoorwegnet en de aanpassing ervan aan moderne transporttechnieken (vervoer van containers; vervoer per spoor en over de weg enz.). Zijn er in het Leberplan geen andere maatregelen voorzien, waardoor wij ons zouden kunnen laten inspireren?

Antwoord.

België volgt niet alleen aandachtig het Leberplan en in het bijzonder de praktische uitwerking van de in dit plan voorziene maatregelen, maar ook de omvangrijke programma's inzake nationale vervoerpolitiek die in diverse landen (bijvoorbeeld Groot-Brittannië en Frankrijk), worden overwogen, respectievelijk uitgevoerd. Deze maatregelen inzake vervoerpolitiek geven aanleiding tot confrontaties niet alleen in de E.E.G., maar ook op een ruimere schaal in de Europese Conferentie van de Ministers van Verkeer die 18 Europese landen groepeerd. Bij een en ander speelt ons land een actieve rol.

Vraag.

Hoe ziet de Regering, afgezien van de uitvoering van nieuwe infrastructuurwerken, de oplossing van het vraag-

dans d'autres pays, voire dans l'ensemble du Marché commun et dans l'ensemble des pays ouverts au trafic international de marchandises par route?

Réponse.

Pour les dispositions techniques citées (capacité, puissance motrice, lutte contre le bruit), on s'efforce d'obtenir un large accord international. Les mesures allemandes se situent incontestablement dans la ligne de ce qui est également envisagé dans d'autres pays en vue de promouvoir une sécurité routière accrue, la lutte contre le bruit et la pollution de l'air et, d'une façon plus générale, en vue de promouvoir un écoulement plus aisé du trafic.

Question.

Est-il exact que les mesures unilatérales prises par la République fédérale portent atteinte à la politique commune des transports, conçue dans le cadre de la C.E.E. (p.ex. au point de vue de la réglementation anti-cartel)?

A en croire les réactions des milieux dirigeants de la Communauté, le plan Leber ne leur causerait pas de soucis majeurs. Est-ce exact?

Réponse.

Dans son exposé, le Ministre a déjà parlé longuement de la façon dont le plan Leber a été accueilli par la Commission de la C.E.E. La Commission a critiqué certaines mesures; d'autres, par contre, se situaient dans la ligne de la tendance générale qui s'est manifestée à la C.E.E. lors de l'élaboration d'une politique commune en matière de transports. La Commission a reconnu en général que la situation du marché allemand des transports nécessitait effectivement de profondes modifications. Elle a néanmoins regretté que certaines de ces mesures accentuaient encore davantage les grandes différences existant dans la politique des transports des divers pays de la C.E.E.

Question.

Des mesures analogues à certaines mesures du plan Leber sont également à l'étude ou déjà mises à exécution en Belgique; ceci est vrai plus particulièrement pour la rationalisation et l'automatisation du réseau ferroviaire et son adaptation à des techniques de transport moderne (transport de containers, transport rail-route, etc.). N'y-a-t-il pas dans le plan Leber d'autres mesures dont nous pourrions nous inspirer utilement?

Réponse.

La Belgique est non seulement attentive au plan Leber et, plus spécialement, à l'exécution pratique des mesures que contient le plan, mais également aux larges programmes ayant trait à la politique nationale en matière de transports qui sont envisagés et exécutés dans les divers pays respectifs (p. ex. en Grande-Bretagne et en France). Ces mesures en matière de politique des transports provoquent des affrontements non seulement au sein de la C.E.E. mais également sur une plus vaste échelle, à la Conférence européenne des Ministres des Communications, groupant 18 pays européens. Notre pays joue un rôle actif, tant dans l'une que dans l'autre.

Question.

Comment le Gouvernement envisage-t-il, en dehors de nouveaux travaux d'infrastructure, de résoudre le problème

stuk van de verzadiging van ons wegennet, o.m. door het zwaar verkeer bij voorkeur op sommige uren van de dag te concentreren of door het te verbieden tijdens de week-ends en op feestdagen?

Het ware eveneens interessant de financiële vooruitzichten op halflange termijn te kennen met betrekking tot het onderhoud, het herstel en de modernisering van het wegennet in verband met de slijtage en de veroudering van de infrastructuur.

Hoeveel bedraagt het aandeel van het zware vervoer in de geleidelijke en bestendige beschadiging van het wegennet?

Is het deel der belastingen dat dit verkeer treft, in overeenstemming met de kosten die het veroorzaakt?

Antwoord.

De gestelde vragen gaan hoofdzakelijk het Ministerie van Openbare Werken aan.

Wat betreft het probleem van de overbelasting van het wegennet en de gedane suggesties inzake concentratie van de trafiek of rijverbod voor vrachtwagens op bepaalde dagen, is het duidelijk dat bij het nemen van eventuele initiatieven, België rekening moet houden met de repercussies op het internationaal vervoer. Dergelijke problemen moeten dan ook bij voorkeur in een internationaal kader worden opgelost, of alleszins het voorwerp uitmaken van internationale overleg.

Over de verhouding tussen de fiscale lasten en de infrastructuurkosten lijkt het voorbarig zich uit te spreken. Afgezien van het feit dat het Belgisch fiscaal stelsel in wezen deze band niet kent, zijn aan deze materie nog veel geschilpunten verbonden. Het is juist dat in de Verenigde Staten gepoogd werd uit te maken wat het aandeel van het zwaar vervoer is in de beschadiging van het wegdek. Maar ook deze zogenaamde ASSHO-tests worden nog, terecht of ten onrechte, van verschillende zijden betwist. Anderzijds voert de E.E.G. omvangrijke studies uit omtrent de toerekening van de infrastructuurkosten, ondermeer met de piloot-studie Parijs-Le Havre die ook van Belgische zijde actief wordt gevolgd.

III. — Het baan- en wegvervoer.

Uiteenzetting van de Minister.

A. — DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN.

Een belangrijk gedeelte van het verslag van de Commissie van Verkeerswezen over de begroting van 1967 werd gewijd aan het spoorwegbeleid. Ook vandaag is dit nog het lezen waard.

Maar toch lijkt het gewenst even te herinneren aan de voornaamste principes die aan dit beleid ten grondslag liggen. Zij zijn:

1° De spoorweg blijft een voorname rol vervullen in ons industrieel, economisch en sociaal leven.

In een door concurrentie beheerste vervoermarkt, ligt de rol van de spoorweg nu vooral in het massavervoer en in transport over grote afstand.

2° Deze functie vergt dat de exploitatieconceptie van het net wordt herdacht, in functie van een commercieel en industrieel beheer.

3° Een grondige hervorming van de exploitatiestructuur van het net is onvermijdelijk.

4° De aanpassing van zijn techniek aan de voortschrijdende automatisering, zou het de spoorweg mogelijk moeten maken, de kostprijs te drukken en de productiviteit op te voeren.

de la saturation de notre réseau routier, notamment en concentrant le trafic lourd de préférence sur certaines heures de la journée ou en l'interdisant les week-ends et jours fériés?

Il serait intéressant aussi de connaître, à moyenne échéance, les prévisions dans le domaine financier en ce qui concerne l'entretien, la réfection et la modernisation du réseau routier existant, face à l'usure et au vieillissement de l'infrastructure.

Quelle est la part du trafic lourd dans la détérioration progressive et constante du réseau routier?

La partie des taxes frappant ce trafic, est-elle proportionnelle aux frais qu'elle entraîne?

Réponse.

Les questions posées concernent principalement le Ministère des Travaux publics.

En ce qui concerne le problème de la surcharge du réseau routier et les suggestions qui ont été faites au sujet de la concentration du trafic ou de l'interdiction de circuler, faites à certaines dates aux camions, il est certain que la Belgique ne peut prendre d'initiative en cette matière sans être en même temps attentive à ses répercussions sur les transports internationaux. De tels problèmes doivent, dès lors, être résolus de préférence dans un cadre international ou faire du moins l'objet d'une consultation à l'échelle internationale.

Il semble prématuré de se prononcer sur le rapport entre les charges fiscales et les frais d'infrastructure. Indépendamment du fait que le régime fiscal belge ignore par essence ce rapport, cette matière comporte encore de nombreux points litigieux. On a, certes, essayé aux Etats-Unis de déterminer quelle est la part du trafic lourd dans la détérioration du revêtement des routes. Mais la valeur de ces tests, dits tests ASSHO, est encore contestée à tort ou à raison. D'autre part, la C.E.E. procède à d'amples études concernant l'imputation des frais d'infrastructure; tel est notamment le cas pour l'étude pilote Paris-Le Havre, que la Belgique également suit avec beaucoup d'attention.

III. — Les transports routiers.

Exposé du Ministre.

A. — LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES.

Une partie importante du rapport de la Commission des Communications sur le budget pour 1967 a été consacrée à la politique ferroviaire. Aujourd'hui encore, il mérite d'être relu.

Il paraît souhaitable cependant de rappeler les principes majeurs qui se trouvent à la base de cette politique:

1° Les chemins de fer continuent à jouer un rôle essentiel dans les domaines industriel, économique et social.

Dans un marché des transports dominé par la concurrence, les chemins de fer ont surtout à jouer un rôle dans le transport de marchandises en vrac ainsi que dans le transport à longue distance.

2° Cette mission exige la révision des conditions d'exploitation du réseau en fonction d'une gestion commerciale et industrielle.

3° Une réforme approfondie des structures de l'exploitation du réseau est indispensable.

4° L'adaptation de la technique au développement de l'automatisation devrait permettre aux chemins de fer de comprimer les prix de revient et d'accroître la productivité.

Daartoe, moeten echter de nodige investeringskapitalen beschikbaar zijn.

5° Het spoorwegprobleem is niet op te lossen alleen binnen het kader van de spoorweg zelf. Het is eveneens een kwestie van algemene vervoerpolitiek.

6° In dit kader is het verwezenlijken van gelijke concurrentievoorwaarden van uitzonderlijk belang.

Van overwegende betekenis zijn in dat verband, de egalisatie inzake infrastructuurkosten, de regeling van de openbare dienstverplichtingen en de normalisatie van de spoorwegrekeningen.

7° De op de begroting voorkomende Staatstussenkomsten voor de exploitatierekening van de N.M.B.S., mogen niet worden aangezien als een verkapte tussenkomst in een exploitatietekort.

In afwachting van de normalisatie der rekeningen moeten zij aangezien worden als een dan nog onvolledige vergoeding voor prestaties of lasten die in het verleden door de overheid werden opgelegd.

Tot daar, zeer beknopt, de grote krachtlijnen van de spoorwegpolitiek.

Belangrijke vraagstukken komen echter thans de reeds bestaande problemen aanvullen.

Daarom zullen nu slechts de specifieke verwezenlijkingen en problemen worden behandeld.

I. — Modernisering.

1. Resultaten en gevolgen van de omschakeling van het tractie- en reizigersmaterieel.

Om de economische doeltreffendheid te meten van de omschakeling, die in 1959 aangevat werd en nu beëindigd is kan het volstaan met de volgende cijfers :

- a) 1 524 stoomlocomotieven werden vanaf 1958, geleidelijk aan vervangen door slechts 820 elektrische locomotieven, elektrische automotrices en diesellocomotieven;
- b) het park van 2 538 houten reizigersrijtuigen dat in 1958 nog bestond, werd vervangen door 784 metalen rijtuigen en 156 dubbele elektrische automotrices.

Bij het beëindigen van deze omschakeling rezen echter problemen die zich op een dubbel vlak stellen :

- a) de vooruitzichten inzake grote snelheden en het in lijn brengen van steeds meer krachtige locomotieven;
- b) het probleem van onze constructienijverheid van rijdend spoorwagematerieel die, in de eerstkomende jaren, geen belangrijke bestellingen meer moest verwachten.

2. Het probleem van de hoge snelheden en de positie van de constructienijverheid voor rijdend tractiematerieel.

Sommige grote spoorwegnetten, zijn reeds tot verwezenlijkingen op het gebied van hoge snelheden overgegaan.

De twee toonaangevende spoorwegverenigingen, de Internationale Vereniging van het Spoorwegcongres en de Internationale Spoorwegunie, hebben er, in juni 1968 te Wenen, een symposium over gehouden.

Dit symposium heeft aangetoond dat de politiek van de zeer hoge snelheden een volledig nieuwe infrastructuur vereist en dat zij economisch alleen verantwoord is voor ver-

Il faut toutefois que, pour atteindre cet objectif, les moyens d'investissement nécessaires soient disponibles.

5° Le problème ferroviaire ne peut être résolu dans le seul cadre des chemins de fer eux-mêmes. C'est à la fois une question de politique générale des transports.

6° Dans ce cadre, la mise en place de conditions concurrentielles égales est d'une importance exceptionnelle.

A ce sujet, l'égalisation des charges d'infrastructure, le règlement des obligations imposées aux services publics et la normalisation des comptes ferroviaires sont de la dernière importance.

7° Les subventions de l'État au compte exploitation de la S.N.C.B. ne peuvent être considérées comme étant une intervention déguisée dans un déficit d'exploitation.

En attendant la normalisation des comptes, elles doivent être considérées comme une indemnisation, d'ailleurs incomplète, de prestations ou de charges imposées par les pouvoirs publics dans le passé.

Voilà, en bref, les grandes lignes de force de la politique ferroviaire.

De nouveaux problèmes importants sont toutefois venus s'ajouter actuellement aux difficultés que nous connaissions déjà.

C'est pourquoi ne seront traités ci-après que les réalisations et problèmes spécifiques.

I. — Modernisation.

1. Résultats et conséquences de la reconversion du matériel de traction et du matériel « voyageurs ».

Les chiffres suivants suffiront à apprécier à sa juste valeur l'efficacité économique de la reconversion entamée en 1959 et achevée aujourd'hui :

- a) à partir de 1958, 1 524 locomotives à vapeur ont été progressivement mises hors service et 820 locomotives électriques, automotrices électriques et locomotives diesel ont suffi à les remplacer;
- b) pour ce qui est des voitures de voyageurs, le parc de 2 538 wagons de bois, qui existait encore en 1958, a été remplacé par 784 wagons métalliques et 156 automotrices électriques doubles.

Lors de la phase finale de cette reconversion, certains problèmes sont toutefois apparus; ils se situent sur deux plans :

- a) les perspectives en ce qui concerne les grandes vitesses et la mise en service de locomotives toujours plus puissantes;
- b) les problèmes qui se posent à nos ateliers de construction de matériel ferroviaire roulant qui, dans les prochaines années, ne devaient plus s'attendre à des commandes importantes.

2. Le problème des grandes vitesses et la situation de l'industrie de matériel de traction roulant.

Certains grands réseaux ferroviaires ont déjà atteint le stade des réalisations dans le domaine des vitesses élevées.

Les deux principales associations ferroviaires, l'Association internationale du Congrès des Chemins de fer et l'Union internationale des Chemins de fer, ont organisé à Vienne, en juin 1968, un symposium à ce sujet.

Celui-ci a montré que la réalisation d'une politique de vitesses très élevées requiert une infrastructure entièrement nouvelle qui ne se justifie, du point de vue économique, que

bindingen over lange afstanden zonder tussenstilstanden en met zeer belangrijk verkeer over de ganse reisweg.

Bij de transponering van deze conclusies op ons land, valt het op dat de norm « lange afstanden zonder tussenstilstanden » maar in geringe mate op ons spoorwegnet wordt weergevonden.

De vraag stelt zich of de infrastructuurkosten die uit het opdrijven van de snelheid tot een zeer hoog peil zouden kunnen voortvloeien, niet buiten verhouding zullen zijn tot de tijdwinsten die kunnen gemaakt worden.

Het vraagstuk van de zeer hoge snelheden moet dus alleszins met de vereiste omzichtigheid worden benaderd.

En het is daarom dat de Belgische Spoorwegen hun inspanningen eerst blijven richten op een verhoging van de commerciële snelheid van de treinen door verbeteringen van het lijntracé en een verhoging van het specifiek vermogen der tractietuigen, evenals op een verbetering van het door het rijdend materieel geboden comfort en op een grotere frekwentie der verbindingen.

De N.M.B.S. volgt de studiën en de verwezenlijkingen inzake hoge snelheid met de meeste aandacht en heeft zowel in haar eigen belang als in het belang van de constructienijverheid voor rijdend spoorwagematerieel ook een aangepast proefprogramma uitgewerkt dat getuigt van een degelijk en weldoordacht inzicht in het probleem.

De beëindiging van de omschakeling van het tractiematerieel had immers tot gevolg dat de instandhouding van een waardevol studiebureau van het belangrijkste werkhuys uit de privé-sector, in het gedrang kwam.

Bovendien is het zeker van belang dat de Belgische nijverheid klaar zou staan met een eigen product, wanneer, wellicht over enkele jaren, de Europese spoorwegnetten tot de constructie in serie van krachtige, snelle locomotieven zullen overgaan.

3. Studie en proefnemingen inzake elektrische locomotieven.

Het hiernavolgend programma van studies en proefnemingen wordt uitgewerkt :

a) de privé-nijverheid (La Brugeoise et Nivelles met A.C.E.C.) ontwerpt een elektrische locomotief die beantwoordt aan de volgende voorwaarden :

- de locomotief moet vierstromig zijn;
- het vereist vermogen dient 7 000 P.K. te bedragen;
- de locomotief moet een maximumsnelheid van 200 km/u met een last van 450 t kunnen bereiken;
- de vierstromige locomotief moet zodanig opgevat worden dat door eenvoudige weglating van toestellen, ze als éénstroomlocomotief kan vervaardigd worden en de laatste technische verbeteringen moeten er op aangebracht kunnen worden;

b) door de betrokkene constructeurs worden op het net van de Deutsche Bundesbahn proefritten bij 200 km/u uitgevoerd met een locomotief van de Zwitserse Bondsspoorwegen.

c) een bestaande serie-locomotief van de Belgische spoorwegen wordt aangepast om een Belgische transmissie bij 200 km/u te beproeven;

d) met deze verbouwde N.M.B.S.-locomotief zouden proefritten gedaan worden tussen Gent en Aalter, traject dat speciaal wordt uitgerust om tegen 200 km/u te kunnen rijden.

pour des liaisons à longue distance sans arrêts intermédiaires et pour autant que le trafic soit intense sur tout le parcours.

Si l'on applique ces conclusions à notre pays, on constate que la norme « longue distance sans arrêts intermédiaires » ne se présente que rarement sur notre réseau ferroviaire.

Aussi la question se pose-t-elle de savoir si les dépenses d'infrastructure qu'il faudrait consentir pour atteindre des vitesses très élevées ne seraient pas disproportionnées par rapport au gain de temps qu'il serait possible d'en attendre.

Le problème des très hautes vitesses doit donc être envisagé, en toute hypothèse, avec la prudence voulue.

Et c'est pourquoi les chemins de fer belges préfèrent actuellement orienter leurs efforts vers une accélération de la vitesse commerciale des trains, en perfectionnant le tracé des lignes, en développant la puissance spécifique des véhicules de traction, en améliorant le confort offert par le matériel roulant et en augmentant la fréquence des liaisons.

La S.N.C.B. suit avec la plus grande attention les études et les réalisations faites dans le domaine des vitesses élevées; elle a, elle aussi, élaboré un programme d'essais adapté aux conditions de notre réseau et qui témoigne d'une connaissance approfondie du problème, considéré tant dans son intérêt propre que dans l'intérêt de l'industrie du matériel ferroviaire roulant.

En effet, la reconversion du matériel de traction étant terminée, l'existence même du précieux bureau d'études de l'entreprise la plus importante du secteur privé s'est trouvée compromise.

En outre, il ne sera pas sans intérêt pour l'industriel belge de disposer d'un produit qui sorte de ses ateliers lorsque, dans quelques années peut-être, les réseaux ferroviaires européens entreprendront la construction en série de locomotives puissantes et rapides.

3. Etudes et essais en matière de locomotives électriques.

Le programme d'études et d'essais ci-après a été élaboré :

a) l'industrie privée (La Brugeoise et Nivelles, conjointement avec les A.C.E.C.) crée une locomotive électrique répondant aux caractéristiques suivantes :

- la locomotive doit être quadriphasée;
- la puissance doit atteindre 7.000 CV;
- la locomotive doit pouvoir atteindre une vitesse de pointe de 200 km/h avec une charge de 450 t;
- cette locomotive quadriphasée doit être conçue de telle manière que, par la simple omission de certains appareils, elle puisse être fabriquée comme une locomotive monophasée et elle doit disposer des derniers perfectionnements techniques;

b) les constructeurs intéressés procèdent à des essais à 200 km/h sur le réseau de la Deutsche Bundesbahn avec une locomotive des Chemins de fer fédéraux suisses;

c) une locomotive de série existante des Chemins de fer belges est adaptée pour l'essai d'une transmission belge à 200 km/h;

d) avec cette locomotive transformée de la S.N.C.B., des essais seraient effectués entre Gand et Aalter, ce trajet étant spécialement adapté pour permettre de circuler à 200 km h.

4. Studie en proefneming inzake diesellocomotieven.

De huidige diesellocomotieven van de N.M.B.S. hebben een vermogen dat ligt tussen 1 400 en 1 950 P.K.

De Raad van Beheer van de N.M.B.S. heeft beslist één door de Belgische nijverheid (Cockerill-Ougrée-Providence en A.C.E.C.) bestudeerde dieselmotor van 4 000 P.K. — die reeds proef draait — te monteren op een bestaande locomotief en deze laatste, in haar eigen werkplaatsen, aan te passen om tot een onberispelijke stabiliteit bij een snelheid van 140 km/u te komen.

5. De tewerkstelling in de constructienijverheid voor tractie- en vervoermaterieel en de klassieke spoorwegbestellingen.

Wegens de beëindiging van de omschakeling van het locomotieven- en rijtuigenpark van de N.M.B.S. zullen er, in de eerstkomende jaren althans, geen belangrijke bestellingen van klassieke tractie- en vervoermiddelen voor reizigers meer geplaatst worden.

Er stelde zich derhalve een dringend overgangs-probleem en met name dit van een minimale werkverschaffing voor het gespecialiseerd uitvoeringspersoneel van de betrokken werkhuizen.

Deze kwestie werd als volgt geregeld :

a) Na onderhandelingen met het Ministerie van Economische Zaken, werd, begin 1968, een vervroegde bestelling van 15 elektrische locomotieven nodig voor de lijn Namen-Luik, geplaatst.

b) Begin 1969 is, op het normale tijdstip, opdracht gegeven voor de aanbouw van 30 elektrische automotrices.

c) Een derde maatregel waarover op dit ogenblik praktisch beslist is, bestaat erin een tweede reeks van 15 nieuwe elektrische locomotieven te bouwen, andermaal als vervroegde levering, maar dan in het vooruitzicht van de elektrificatie van het vak Sint-Niklaas-Gent tegen einde 1973, evenals van de constructie van de antennes in het Luikse.

d) Buiten deze maatregelen die meer bepaald voor de werkhuizen voor elektrisch tractie- en vervoermaterieel voor reizigers belang vertonen, is er ten slotte nog de uitvoering van het vijfjarenprogramma voor de modernisatie van de goederenwagens, waarover uitvoerig werd gehandeld in het kader van het wetsontwerp dat in december l.l. door het Parlement werd goedgekeurd.

e) Van de privé-nijverheid wordt verwacht dat zij de omschakeling van haar traditionele spoorwegactiviteit verder doorvoert.

6. Andere modernisaties — Ordinatoren.

a) De Nationale Maatschappij bestudeert de instelling van een radioverbinding tussen de treinbestuurders en een vaste toezichtspost.

Met het doel de beste uitrusting te kunnen kiezen, is tussen Schaarbeek en Antwerpen een eerste toepassing op beperkte schaal verwezenlijkt geworden. Deze proefneming heeft het belang van radioverbindingen bevestigd.

De totale investeringsuitgave wordt geraamd op 125 miljoen. De jaarlijkse bezuiniging aan exploitatieuitgaven zou ± 7 miljoen bedragen.

b) Een tweede uiterst belangrijke proefneming die, op dit ogenblik geleidelijk operationeel wordt, betreft de uitrusting met ordinateuren van vier vormingsstations voor goederentreinen : Antwerpen, Schaarbeek, Ronet en Stockem.

4. Etudes et essais des locomotives Diesel.

Les locomotives diesel actuelles de la S.N.C.B. ont une puissance variant entre 1 400 et 1 950 CV.

Le Conseil d'administration de la S.N.C.B. a décidé de faire monter sur une locomotive existante un moteur diesel de 4 000 CV dont l'étude a été faite par l'industrie belge (Cockerill-Ougrée-Providence et A.C.E.C.) et qui est déjà aux essais. Cette locomotive serait adaptée dans les ateliers mêmes de la Société afin de lui assurer une stabilité irréprochable à une vitesse de 140 km/h.

5. L'emploi dans l'industrie de la construction de matériel de traction et de transport et les commandes ferroviaires classiques.

La reconversion du parc des locomotives et des voitures de la S.N.C.B. étant terminée, il n'y aura plus, du moins dans les prochaines années, de commandes importantes de moyens classiques de traction et de transport pour voyageurs.

Il s'est posé dès lors un problème aigu de transition, à savoir celui d'assurer une occupation minimum au personnel d'exécution spécialisé des ateliers intéressés.

Cette question a été réglée comme suit :

a) Après pourparlers avec le Ministère des Affaires économiques, une commande anticipée de 15 locomotives électriques destinées à la ligne Namur-Liège a été placée au début de l'année 1968.

b) Au début de l'année 1969 et à l'époque normale, ordre sera donné pour la construction de 30 automotrices électriques.

c) Une troisième mesure qui, à l'heure actuelle, est pratiquement décidée, concerne la construction d'une deuxième série de 15 nouvelles locomotives électriques, une fois de plus à titre de livraison anticipée, mais en vue, cette fois, de l'électrification du tronçon Saint-Nicolas-Gand en 1973, ainsi que de la construction des antennes dans la région liégeoise.

d) Enfin, indépendamment de ces mesures intéressantes plus spécialement les ateliers de matériel de traction électrique et de matériel de « voyageurs », il y a encore l'exécution du programme quinquennal de modernisation des wagons de marchandises, programme qui a fait l'objet d'une discussion approfondie dans le cadre du projet de loi adopté par le Parlement en décembre dernier.

e) On attend de l'industrie privée qu'elle poursuive la reconversion de ses activités ferroviaires traditionnelles.

6. Autres modernisations — Ordinateurs.

a) La Société nationale étudie la création d'une radio-communication entre les conducteurs de trains et un poste de contrôle fixe.

Afin de pouvoir choisir le meilleur appareillage, la première application en a été faite, à une échelle réduite, entre Schaarbeek et Anvers. Cet essai a confirmé l'importance des radiocommunications.

Les dépenses d'investissement sont estimées à 125 millions au total. Une économie annuelle de ± 7 millions de francs serait ainsi réalisée sur les frais d'exploitation.

b) Une deuxième expérience extrêmement importante, qui, à l'heure actuelle, devient peu à peu opérationnelle, porte sur l'installation d'ordinateurs dans quatre gares de formation pour trains de marchandises : Anvers, Schaarbeek, Ronet et Stockem.

Deze proefneming betekent meteen de start van een volledige automatisatie van het beheer van het goederenverkeer, niet alleen in ons land, maar zelfs in Europa.

Mede dank zij de verbinding tussen een net van verreschrijvers in de gewone stations, de industriële ordinateuren in de vormingsstations en het centrale brein, zal het mogelijk worden zich op elk ogenblik, van waar dit ook en in een minimum van tijd, een totaal beeld te vormen van om het even welk detail van de vervoerverrichting.

c) In aansluiting daarmee haalt de Minister nog een voorbeeld aan dat een idee kan geven over de enorme mogelijkheden om met ordinateuren het rendement der intellectuele prestaties te verhogen.

De prestaties van het rijdend personeel en materieel zijn opgenomen in zogenoemde beurtregelingen zodat bij voorbaat geweten is welke treinritten zij dag na dag zullen moeten verzekeren. Deze beurtregelingen worden opgemaakt door specialisten met de betrachting een zo economisch mogelijk rendement te bereiken.

Welnu, het door een ordinator uitgevoerd operationeel onderzoek aan wie twee groepen van dergelijke beurtregelingen werden toevertrouwd, heeft uitgewezen dat op die beurtregelingen, dank zij een optimaal rendement, een besparing op de jaarlijkse exploitatiekosten kon verwezenlijkt worden van 20 miljoen frank voor elk van de twee groepen.

II. — Rationalisatie.

Op het gebied van de rationalisatie werd voortgezet wat in de loop der voorgaande jaren reeds was aangevangen :

- de politiek van inschakeling van de privé-nijverheid voor de vernieuwingswerken aan de spoorbanen en voor het reinigen van reizigersrijtuigen;
- de proef die nog aan de gang is, aangaande de afschaffing van de controle aan de uitgang van sommige belangrijke stations;
- de sluiting van onvoldoende renderende goederenkoeven : 36 in 1968;
- de aanpassing op zaterdag en zondag van trein- en autobusdiensten aan de verminderde cliënteel;
- de fusie, de verdwijning of de deklassering van uitvoeringsdiensten ten gevolge van de voortschrijdende modernisatie;
- het op een enkel spoor brengen van of het opheffen van elk spoorverkeer op sommige baanvakken.

III. — Reductie van het personeelseffectief.

1. Op 1 januari 1969 bedroeg het personeelseffectief van de N.M.B.S. 55 407 man.

Per 1 januari 1968 bedroeg dat cijfer 56 583.

In 1968 is het effectief dus teruggelopen met 1 176 man, daar waar een vermindering van 1 200 was geprogrammeerd.

2. In vergelijking met 1 juli 1958, is de personeelssterkte verminderd met 22 509 man (77 916—55 407).

3. Voor 1969 is voorzien dat het personeelseffectief eveneens met circa 1 000 man zou verminderen.

IV. — Aanpassing van de handelspraktijken.

De handelspraktijken van de N.M.B.S. waren niet aangepast aan de eisen en de noodwendigheden van een moderne handelsconceptie.

Daarin is, aldus de Minister, thans een gunstige kentering gekomen.

Cet essai représente le début de l'automatisation complète de la gestion du trafic « marchandises », non seulement dans notre pays, mais même en Europe.

Grâce aussi à la liaison entre le réseau des téléscripteurs installés dans les gares ordinaires, les ordinateurs industriels, dont sont dotées les gares de formation, et le cerveau central il deviendra possible d'obtenir à tout moment, d'où que ce soit et dans un minimum de temps, une image totale des opérations de transport jusque dans les moindres détails.

c) Dans le même ordre d'idées, le Ministre cite un exemple qui permet de se rendre compte des possibilités énormes qu'il y a d'augmenter, à l'aide des ordinateurs, le rendement des prestations intellectuelles.

Les prestations du personnel et du matériel roulant sont reprises dans ce qui s'appelle des roulements, qui permettent de savoir d'avance à quels trajets de trains ils seront affectés jour après jour. Ces roulements sont établis par des spécialistes en vue d'obtenir un rendement aussi économique que possible.

Or, la recherche opérationnelle exécutée par un ordinateur, auquel on avait confié l'établissement de deux groupes de ces roulements, a démontré que, grâce à un rendement optimum, il était possible, pour ces roulements, de réaliser sur les frais d'exploitation annuels une économie de 20 millions de francs pour chacun des deux groupes.

II. — Rationalisation.

Sur le plan de la rationalisation, on a poursuivi ce qui avait été entrepris au cours des années précédentes :

- politique d'association du secteur privé aux travaux de renouvellement des voies et au nettoyage des voitures pour voyageurs;
- expérience, toujours en cours, de suppression du contrôle à la sortie de certaines gares importantes;
- fermeture de cours de marchandises insuffisamment rentables : il y a eu 36 fermetures en 1968;
- adaptation, le samedi et le dimanche, des services ferroviaires et des services d'autobus à la diminution de la clientèle;
- fusion, disparition ou déclassement de services d'exécution, par suite des progrès de la modernisation;
- mise à voie unique ou suppression de tout trafic ferroviaire sur certaines lignes.

III. — Réduction des effectifs.

1. Au 1^{er} janvier 1969, les effectifs du personnel de la S.N.C.B. s'élevaient à 55 407 unités.

Au 1^{er} janvier 1968, ce chiffre était de 56 583 unités.

En 1968, les effectifs ont dès lors diminué de 1 176 unités, alors qu'une réduction de 1 200 unités avait été prévue par le programme.

2. Par rapport au 1^{er} juillet 1958, les effectifs ont diminué de 22 509 unités (77 916—55 407).

3. Pour 1969, il est prévu que les effectifs du personnel seront à nouveau réduits de 1 000 unités environ.

IV. — Adaptation de la gestion commerciale.

La gestion commerciale de la S.N.C.B. n'était plus adaptée aux exigences et aux nécessités d'une conception commerciale moderne.

Le Ministre estime qu'une évolution heureuse s'est produite actuellement dans ce domaine.

De beslissing is genomen om geleidelijk aan de handelsagentschappen grondig te hervormen.

De uitvoeringsmaatregelen van deze hervorming worden geleidelijk aan verwezenlijkt.

V. — Het probleem van de verzekering-gezondheidszorgen van het spoorwegpersoneel.

Overeenkomstig de bepalingen van de besluitwet van 28 december 1944 op de maatschappelijke zekerheid, is het spoorwegpersoneel niet onderworpen aan deze besluitwet op voorwaarde nochtans dat de Maatschappij zelf ten minste dezelfde voordelen verstrekt.

Zo wordt de verzekering-gezondheidszorgen van het personeel, van de gepensioneerden en van hun familieleden verstrekt via de Kas der Sociale Werken, die gestijfd wordt door bijdragen van de betrokkenen en van de Maatschappij als werkgever.

Dat stelsel gaf lange tijd geen aanleiding tot enige moeilijkheid.

Maar, in 1963, werden twee wetten gestemd, deze van 9 augustus (de zogeheten wet Leburton) op de ziekte- en invaliditeitsverzekering en deze van 23 december (de zogeheten wet Custers) op de ziekenhuizen.

Vermits de N.M.B.S. wettelijk verplicht is ten minste dezelfde voordelen toe te kennen, hebben deze wetten, door de verhoging der uitgaven die er uit voortvloeit, het financieel evenwicht van de Kas der Sociale Werken verbroken.

Daarbij kwam dat de N.M.B.S. oordeelde dat zij, voor de bedoelde verzekering, als werkgever niet méér moest bijdragen dan om het even welke andere werkgever.

Rekening houdend met die verschillende elementen, heeft de Regering erin toegestemd voor het dienstjaar 1965 voor de eerste maal in een tussenkomstaandeel te voorzien voor de verzekering-gezondheidszorgen van het spoorwegpersoneel.

Thans is de toestand zo, dat voor 1968, de Kas van de Sociale Werken een Staats tussenkomst heeft ontvangen van 225+18 (bijkrediet) dit is 243 miljoen.

Voor 1969 zal het financieel probleem zich niet stellen, daar er een feitelijke oplossing is aangegeven mede dank zij de inschrijving, onder artikel 22.03 van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen, van een krediet van 479 miljoen frank.

De Minister beijvert zich om tot een definitieve regeling te komen. Daarbij gaat hij uit van de gewijzigde statuten die op 8 januari l.l. door de Nationale paritaire commissie van de N.M.B.S. werden goedgekeurd en die principieel het volgende inhouden :

- de Kas van de Gezondheidszorgen komt tussen in de kosten overeenkomstig de bepalingen die van toepassing zijn in het algemeen wettelijk stelsel;
- het personeel in werkelijke dienst draagt bij zoals de aangeslotenen in het algemeen wettelijk regime (en het Staatspersoneel);
- de gepensioneerden dragen bij zoals de Staatsgepensioneerden (er is geen bijdrage in het algemeen wettelijk regime);
- de N.M.B.S.-werkgever betaalt een bijdrage zoals alle werkgevers dat doen en in het bijzonder zoals de Staat dat doet voor zijn personeel;
- de Kas moet, op grond van het solidariteitsbeginsel, ten slotte kunnen beschikken over een financiële tussenkomst zoals de andere nationale mutualiteitsverenigingen.

Il a été décidé de procéder progressivement à un profond remaniement des agences commerciales.

Les mesures d'exécution de cette réforme seront prises peu à peu.

V. — Le problème de l'assurance soins de santé du personnel des chemins de fer.

Aux termes des dispositions de l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 relatif à la sécurité sociale, le personnel des chemins de fer n'est pas soumis à cet arrêté-loi, à la condition toutefois que la Société elle-même accorde au moins des avantages identiques.

C'est ainsi que l'assurance soins de santé du personnel, des pensionnés et des membres de leurs familles est fournie à l'intervention de la Caisse des œuvres sociales, alimentée par des cotisations des intéressés et de la Société agissant en qualité d'employeur.

Longtemps, ce régime n'a suscité aucune difficulté.

Mais, en 1963, intervient le vote de deux lois, celle du 9 août (la loi dite Leburton) relative à l'assurance maladie-invalidité et celle du 23 décembre (la loi dite Custers) sur les hôpitaux.

La S.N.C.B. ayant légalement l'obligation d'accorder au moins les mêmes avantages, l'équilibre financier de la Caisse des œuvres sociales a été rompu par suite de l'augmentation des dépenses résultant des deux lois précitées.

En outre, la S.N.C.B. a estimé qu'en ce qui concerne l'assurance en question, elle n'avait pas à accorder d'intervention supérieure à celle de n'importe quel autre employeur.

Tenant compte de ces divers éléments, le Gouvernement a consenti, la première fois pour l'exercice 1965, à accorder au personnel des chemins de fer une part d'intervention pour l'assurance soins de santé.

A l'heure actuelle, la situation se présente comme suit : la Caisse des œuvres sociales a obtenu, pour 1968, une intervention de l'Etat de 225+18 (crédit supplémentaire) soit 243 millions.

En 1969, le problème financier ne se posera pas, étant donné qu'une solution de fait y a été donnée en inscrivant notamment à l'article 22.03 du budget du Ministère des Communications un crédit de 479 millions de francs.

Le Ministre s'attache maintenant à trouver une solution définitive. Il se base, pour ce faire, sur les statuts modifiés, tels qu'ils ont été approuvés le 8 janvier dernier par la Commission paritaire nationale de la S.N.C.B. et qui, en principe, prévoient ce qui suit :

- la Caisse des soins de santé intervient dans les frais, conformément aux dispositions qui sont d'application dans le régime légal général;
- le personnel en service effectif cotise comme les affiliés au régime légal général (et le personnel de l'Etat);
- les pensionnés cotisent comme les pensionnés de l'Etat (le régime légal général ne prévoit aucune cotisation);
- la S.N.C.B., employeur, paye une cotisation comme le font tous les employeurs et, en particulier, l'Etat pour son personnel;
- enfin, en raison du principe de solidarité, la Caisse doit pouvoir disposer d'une intervention financière, comme les autres unions nationales de mutualité.

VI. — De financiële toestand.

1. Het dienstjaar 1968.

1° De begroting van 1968, zoals zij door de Raad van Beheer van de N.M.B.S. werd goedgekeurd, vertoonde een mali van 535 miljoen frank.

Die begroting was opgemaakt geworden :

a) in de veronderstelling dat de scheepvaartrechten zouden zijn aangepast, hetgeen het de N.M.B.S. zou mogelijk gemaakt hebben op haar beurt een tariefaanpassing door te voeren, die zowat 100 miljoen zou hebben opgebracht.

De aanpassing van de scheepvaartrechten heeft echter vooralsnog geen toepassing gevonden en de Regering is derhalve verplicht geweest een bedrag van 100 miljoen frank, via het feuilleton der bijkredieten toe te kennen;

b) met een Staatstussenkomst van slechts 225 miljoen frank voor de verzekering-gezondheidszorgen van de spoorwegmannen en de gepensioneerden, daar waar de N.M.B.S. 455 miljoen frank had aangevraagd.

2° De vermoedelijke resultaten wijzen echter uit dat het mali van het dienstjaar 1968 amper 25 miljoen zal bedragen in plaats van de voorziene 535 miljoen.

2. Het dienstjaar 1969.

Hoe doet zich nu de begroting voor van 1969 die in de maand december door de Raad van Beheer werd goedgekeurd ?

Het exploitatiemali wordt geraamd op 211 miljoen frank.

Ten opzichte van het vermoedelijk resultaat van 1968 (mali van 25 miljoen) betekent dit een ongunstige evolutie (het mali verhoogt met 186 miljoen).

Voor die evolutie is er, in grote trekken, slechts één enkele reden te geven: de N.M.B.S. heeft beslist haar dotatie voor het vernieuwingsfonds, met eigen middelen, te vermeerderen met 150 miljoen in 1969. Wanneer men rekening houdt met de verhoging van de arbeidslonen en van de kostprijs der materialen, dan lijkt deze aanpassing verantwoord.

3. Staatstussenkomsten.

Bekijkt men nu de Staatstussenkomsten op de gewone begroting, dan stelt men vast dat deze verhogen als volgt :

1968	...	...	...	...	...	7 473 miljoen frank
1969	...	...	...	...	...	8 249 miljoen frank

Verhoging 776 miljoen frank

Deze verhoging wordt verantwoord door :

- 1° de aanpassing die voortvloeit uit de toepassing van de formule voor de berekening van de compensatievergoeding voor overtallige pensioenlast: +135 miljoen;
- 2° de feitelijke oplossing gegeven aan het probleem van de verzekering-gezondheidszorgen: +236 miljoen;
- 3° het ten laste nemen door de Staat van de regeringsmaatregelen m.b.t. de sociale programmatie 1969 voor het geheel van de openbare sector: +375 miljoen.

VII. — Normalisatie van de rekeningen.

De normalisatie is de operatie, waarbij alle verplichtingen en lasten van openbare dienst die éézijdig op de spoorweg-exploitatie drukken, volgens aangepaste formules, financieel en boekhoudkundig worden geneutraliseerd.

VI. — La situation financière.

1. L'exercice 1968.

1° Le budget pour 1968, tel qu'il avait été approuvé par le Conseil d'administration de la S.N.C.B., se soldait par un mali de 535 millions de francs.

Le budget avait été établi :

a) dans l'hypothèse que les droits de navigation seraient ajustés, ce qui permettait à la S.N.C.B. de procéder, pour sa part, à une adaptation tarifaire, dont le produit aurait été de 100 millions de francs.

L'ajustement des droits de navigation n'a toutefois pas encore eu lieu jusqu'à présent et, dès lors, le Gouvernement s'est vu dans l'obligation d'accorder, par la voie du feuilleton des crédits supplémentaires, une intervention d'un montant de 100 millions de francs;

b) sur la base d'une intervention de l'Etat d'un montant de 225 millions de francs seulement pour l'assurance-soins de santé des cheminots et des pensionnés, alors que la S.N.C.B. avait demandé 455 millions de francs.

2° Les résultats probables permettent toutefois de constater que, pour l'exercice 1968, le mali ne sera que de 25 millions au lieu des 535 millions escomptés.

2. L'exercice 1969.

Comment se présente le budget pour 1969 approuvé par le Conseil d'administration au mois de décembre dernier ?

Le déficit d'exploitation est estimé à 211 millions de francs.

Par rapport au résultat probable de 1968 (mali de 25 millions), cela représente une évolution défavorable (augmentation du mali de 186 millions).

En s'en tenant aux grandes lignes, il n'est possible de donner qu'une seule raison pour justifier cette évolution: la S.N.C.B. a décidé d'augmenter sa dotation pour 1969 au fonds de renouvellement de 150 millions en moyens propres. S'il est tenu compte de l'augmentation du coût de la main-d'œuvre et des matériaux, cet ajustement semble se justifier.

3. Interventions de l'Etat.

Si l'on considère les interventions de l'Etat prévues au budget ordinaire, on constate l'augmentation suivante :

1968	...	...	...	...	...	7 473 millions de francs
1969	...	...	...	...	...	8 249 millions de francs

Augmentation 776 millions de francs

Cette augmentation se justifie comme suit :

- 1° ajustement résultant de l'application de la formule pour le calcul de l'indemnité de compensation pour la charge excédentaire en matière de pensions: +135 millions;
- 2° solution de fait donnée au problème de l'assurance-soins de santé: +236 millions;
- 3° prise en charge par l'Etat des mesures gouvernementales en rapport avec la programmation sociale pour 1969 pour l'ensemble du secteur public: +375 millions.

VII. — Normalisation des comptes.

La normalisation est une opération qui consiste à neutraliser financièrement et sur le plan comptable, selon des formules adéquates, toutes les obligations et les charges d'un service public qui pèsent unilatéralement sur l'exploitation des chemins de fer.

Dit betekent dat de spoorweg wordt ontlast van de financiële terugslag van de verplichtingen en lasten die hem op de een of de andere wijze werden opgelegd en die hij alleen te dragen heeft. Aldus wordt een grote stap gezet in het realiseren van gelijke concurrentievoorwaarden voor alle vervoertakken.

Behalve voor twee posten (extra-wettelijk kindergeld en het al dan niet ten laste nemen van de fiscale lasten voor werken van eerste aanleg) is de werkgroep het volkomen eens kunnen worden over de circa 30 eventuele normalisatieposten die haar werden voorgelegd.

Ook was de werkgroep niet tot een volledig akkoord gekomen over de vorm van de controle die door de Staat moest uitgeoefend worden indien de normalisatie zou worden toegepast.

Inmiddels echter heeft de vorige Regering einde 1967, de kwestie van de controle opgelost.

Er blijven dus nog enkele meningsverschillen over sommige normalisatieposten. De Minister zal die trachten bij te leggen en daarna zal het verslag van de werkgroep aan de Commissieleden kunnen worden medegedeeld.

VIII. — Besluit.

Wij staan op de drempel van een merkwaardige wetenschappelijke en technische vooruitgang: het probleem van de hoge snelheden en dat van de inschakeling van ordinateuren in het exploitatiebeleid moeten onze volle aandacht hebben.

Betreffende de positie van de spoorweg in het algemeen kader van een concurrentiële markt, zijn er thans gunstige vooruitzichten zodat een eerste en belangrijke sanering in 1970 zal kunnen worden doorgevoerd mede, dank zij de normalisatie der rekeningen.

B. — HET OPENBAAR STEDELIJK VERVOER.

De toestand van de maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer bekommert ons, want de inspanningen gedaan door de verantwoordelijke leiding van de betrokken maatschappijen kunnen tot gevolg hebben dat de verslechting van de financiële resultaten hoogstens wordt afgeremd. Men moet er dus rekening mede houden dat Staatssubsidiëring in de toekomst noodzakelijk zal blijven.

I. — De fundamentele oorzaken van de huidige toestand.

Zoals uit het verslag van juni 1967 van de werkgroep « Financien-Verkeerswezen » kan worden opgemaakt, is de toestand van de maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer in hoofdzaak toe te schrijven aan vier fundamentele oorzaken, te weten:

- de gestadige en progressieve daling van het aantal reizigers;
- de bestendige verhoging van de lonen en sociale lasten;
- de verzwaring van de fiscale lasten;
- het onevenwicht dat gaandeweg is ontstaan tussen de tarieven en de reële kostprijzen die de tarieven normaal zouden moeten dekken.

II. — De daling van de cliënteel.

Sammier uitgedrukt kan men dus zeggen dat de eerste en voornaamste fundamentele reden van de moeilijke toestand van het openbaar stedelijk vervoer te zoeken is:

- in de vermindering van het globaal aantal vervoerde reizigers en

Ceci signifie que les chemins de fer sont déchargés de l'incidence financière des obligations et charges qui lui ont été imposées d'une manière ou d'une autre et qu'ils sont seuls à devoir supporter. Ainsi, un grand pas est fait en vue de la réalisation de conditions de concurrence égales pour toutes les branches des transports.

A l'exception de deux postes (allocations familiales extra-légales et prise en charge ou refus de prise en charge des impôts afférents à des travaux de premier établissement), le groupe de travail a pu tomber d'accord sur les quelque 30 postes susceptibles d'être normalisés qui lui ont été soumis.

Par contre, le groupe de travail n'a pu se mettre complètement), le groupe de travail a pu tomber d'accord sur les quelque 30 postes susceptibles d'être normalisés qui lui ont été soumis.

Mais, entre-temps, le Gouvernement précédent a réglé la question du contrôle à la fin de l'année 1967.

Il ne subsiste donc plus que quelques divergences de vues au sujet de certains postes de normalisation. Le Ministre s'efforcera d'y trouver une solution, et le rapport du groupe de travail pourra alors être communiqué aux membres de la Commission.

VIII. — Conclusion.

Nous sommes à la veille d'un progrès scientifique et technique remarquable: le problème des grandes vitesses et celui de l'intégration des ordinateurs dans l'exploitation doivent retenir toute notre attention.

Les prévisions en ce qui concerne la position des chemins de fer dans le cadre général d'un marché de libre concurrence sont actuellement favorables, ce qui permettra d'opérer un premier assainissement important en 1970 grâce aussi à la normalisation des comptes.

B. — LES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS.

La situation des sociétés de transport urbain en commun nous préoccupe, car les efforts des dirigeants responsables des sociétés intéressées peuvent tout au plus avoir pour effet de freiner la détérioration des résultats financiers. Il faudra, dès lors, tenir compte du fait que le subventionnement par l'Etat continuera d'être nécessaire à l'avenir.

I. — Les causes fondamentales de la situation actuelle.

Il résulte du rapport du mois de juin 1967 du groupe de travail « Finances-Communications » que la situation des sociétés de transport urbain en commun est surtout due à quatre causes fondamentales, notamment:

- la diminution permanente et progressive du nombre des voyageurs;
- l'augmentation constante des salaires et des charges;
- l'accroissement des charges fiscales;
- le déséquilibre qui est né progressivement entre les tarifs et le coût réel que ces tarifs devraient normalement couvrir.

II. — La diminution de la clientèle.

En résumé, il est donc permis de dire que la première et principale cause fondamentale de la situation difficile des transports publics urbains est à rechercher:

- dans la diminution du nombre total des voyageurs transportés et,

— in de binnen dat kader, de verhoudingsgewijze al te gevoelige daling van één bepaalde categorie van de cliënteel, met name de gewone reizigers.

1. De oorzaken van die daling.

Die toestand met zijn vele problemen welke men dagelijks aan de lijve ondervindt, is geleidelijk aan en onvermijdelijk gegroeid uit twee hoofdfactoren :

- de verandering in de structuren van het bedrijfsleven en van de woongelegenheden;
- de verandering in de structuur van het vervoerwezen zelf.

a) In de eerste plaats tekent zich inderdaad al maar scherper een concentratie af van het economische leven in de grote steden en in de onmiddellijke nabijheid ervan, terwijl met de ontwikkeling en de verbetering van de transport- en communicatiemiddelen, het zwaartepunt van de residentiële bevolking meer en meer van de oorspronkelijke stadskern verwijderd geraakt.

Theoretisch gezien, is dergelijk verschijnsel geen nadeel voor de gemeenschappelijke vervoermiddelen. Normaal gesproken zouden deze er overigens baat moeten bij vinden.

b) Maar de praktijk leert dat een steeds groter aantal personen voor al hun verplaatsingen gebruik maken van hun eigen voertuig.

Het gemotoriseerd individueel vervoer heeft dus de samenstelling van het verkeer grondig gewijzigd.

Wel maakt de grote massa verder gebruik van het openbaar vervoer en dat alleszins voor de geregeld woon-, werk- of schoolverplaatsingen. Een verkeersstudie heeft namelijk uitgewezen dat voor een gemiddelde werkdag in de Brusselse agglomeratie, het aantal verplaatsingen met een gemeenschappelijk transportmiddel 650 000 belooft, waarvan twee derde geregelde verplaatsingen zijn, terwijl het aantal verplaatsingen met een eigen wagen de 500 000 bereikt, waarvan een derde geregelde verplaatsingen.

Men mag nochtans aannemen dat de motorisering verder zal gaan mede dank zij de verbetering van de levensstandaard, de toenemende verwijdering van de woonwijken der grote agglomeraties en, binnen de agglomeratie, de ontwikkeling van de tertiaire sector ten aanzien van de nijverheidssector.

1. De gevolgen.

a) De modernisering van het individueel vervoer is een grote bedreiging voor een redelijke afwikkeling van het verkeer in onze steden.

Twee voorbeelden om dat te verduidelijken :

- uit verkeerstellingen blijkt dat het gemiddeld aantal reizigers in de stad vervoerd, zowat 1,4 per individueel autovoertuig bedraagt. Een enkel tramrijtuig waarin op de spitsuren 103 personen plaatsnemen, vervoert dus evenveel reizigers als 75 privé-wagens.
- het individueel transportmiddel eist een ruime parkeeropervlakte van 12 tot 16 m², dat meestal op de openbare weg wordt ingenomen en aldus aan het rijdend verkeer wordt onttrokken.

Ten opzichte van een normale afwikkeling van het verkeer bieden de gemeenschappelijke vervoermiddelen ontegensprekelijk een voordeel ten overstaan van het individuele vervoer.

— à l'intérieur de ce contexte, dans la diminution proportionnellement trop marquée d'une catégorie déterminée de la clientèle : celle des voyageurs ordinaires.

1. Les origines de cette diminution.

Cette situation, avec les nombreux problèmes journaliers y afférents, s'est formée progressivement et inéluctablement au départ de deux éléments principaux :

- les changements intervenus dans les structures de l'économie et de l'habitat;
- les changements intervenus dans les structures mêmes des transports.

a) On constate en effet la concentration progressive des activités économiques dans les grandes villes et à proximité immédiate de celles-ci, tandis qu'à la suite du développement et de l'amélioration des moyens de transport et de communication, les centres résidentiels de fixation de la population s'éloignent de plus en plus du noyau urbain initial.

Théoriquement, ce phénomène ne devrait pas causer un préjudice aux transports en commun, qui normalement devraient en profiter.

b) L'expérience a toutefois démontré qu'un nombre toujours croissant de personnes font usage de leur propre véhicule pour tous leurs déplacements.

Le transport individuel motorisé a donc changé profondément la constitution du trafic.

La grande masse continue à faire usage des transports publics, tout au moins pour ses déplacements réguliers entre le domicile et le lieu de travail ou l'école. Une étude du trafic a démontré, en effet, que pendant un jour ouvrable moyen le nombre de déplacements à l'intervention des transports en commun s'élève, dans l'agglomération bruxelloise, à 650 000, dont les deux tiers constituent des déplacements réguliers, tandis que les déplacements à bord d'une voiture personnelle s'élèvent à 500 000, dont un tiers constitue des déplacements réguliers.

On peut pourtant admettre que la motorisation continuera à se développer grâce à l'amélioration du niveau de vie, à l'éloignement croissant des quartiers résidentiels des grandes agglomérations et au développement du secteur tertiaire par rapport au secteur industriel dans les agglomérations elles-mêmes.

2. Les conséquences.

a) La motorisation des transports individuels menace sérieusement l'écoulement raisonnable du trafic de nos grandes villes.

Deux exemples sont de nature à illustrer ce fait :

- Des recensements du trafic ont démontré que la moyenne des voyageurs en trafic urbain est d'environ 1,4 par véhicule automobile individuel. Un seul véhicule de tramway dans lequel, aux heures de pointe, 103 personnes prennent place, peut donc transporter le même nombre de voyageurs que 75 voitures privées.
- Le moyen de locomotion individuel nécessite une superficie de stationnement de 12 à 16 m², occupée la plupart du temps sur la voie publique et soustraite dès lors au trafic roulant.

En vue de l'écoulement normal du trafic, les moyens de transport en commun offrent indiscutablement un avantage sur les transports individuels.

b) Het gemotoriseerd individueel transport is op de spitsuren vaak zo druk dat het verkeer praktisch wordt lamgelegd door talrijke opstoppen en belemmeringen.

Overall is de snelheid zeer laag of het nu privé-wagens of gemeenschappelijke vervoermiddelen betreft.

c) De normale afwikkeling van het vervoer heeft ook tot gevolg dat zich van nu af aan het probleem stelt van de nadelige terugslag op het economisch leven van de stadscentra, waar bepaalde wijken de historische centra vormen van de zakenwereld, van het cultuurleven en van de administratieve bedrijvigheid.

d) Men moet uiteindelijk daarbij bedenken dat de terugslag van de huidige verkeersstand in het bijzonder op het openbaar stedelijk vervoer des te feller is dat dit vervoer gebonden is aan onveranderlijke trajecten en genoopt wordt tot geregelde en verplichte haltes.

De niet-naleving van de uurregelingen is er o.m. de oorzaak van dat gebruikers naar het individueel vervoer worden afgeleid. Dat heeft een rechtstreeks gevolg op de ontvangsten van maatschappijen en dat betekent tegelijkertijd dat aldus nog meer belemmeringen op de openbare weg worden veroorzaakt.

De onregelmatigheid en de daling van de bedrijfssnelheden van het openbaar vervoer zijn ten slotte de oorzaak van een voortdurende stijging van de exploitatiekosten.

III. — De middelen om de toestand te verhelpen.

a) Een reorganisatie van de vervoermiddelen is vereist.

Zij dient derwijze opgevat te worden dat een evenwicht tussen individueel en openbaar vervoer wordt tot stand gebracht, hetgeen veronderstelt dat de openbare vervoermiddelen aan de gebruikers dezelfde voordelen kunnen bieden als die welke bij het gebruik van de eigen wagen worden nagestreefd: snelheid, frequentie, regelmatigheid, comfort.

Het meest doeltreffende middel is gelegen in de scheiding van de verkeersvormen waardoor het openbaar vervoer gevrijwaard wordt van de nadelige invloeden van het individueel vervoer en omgekeerd.

Die scheiding kan gebeuren op verticaal vlak (ondergrond of tunnel) of op horizontaal vlak (eigen bedding of voorbehouden stroken op de openbare weg).

b) Stand der verwezenlijkingen.

Het is met dat inzicht en met die visie op de problematiek van de verkeersstand in de grote agglomeraties en van de daaruit voortvloeiende degradatie van de toestand van de stedelijke vervoermaatschappijen dat commissies voor Brussel, Luik, Gent, Antwerpen en Charleroi werden opgericht die tot taak hadden voor elke agglomeratie afzonderlijk, de exploitatietechniek van het gemeenschappelijk vervoer te bestuderen en de toepassing ervan in plannen om te zetten.

De Minister heeft reeds vroeger over die plannen inlichtingen verstrekt.

Welke is nu de stand van zaken?

a) In 1969 zullen er alvast werken voor 1 835 miljoen frank kunnen worden vastgelegd, daar waar, in 1968, de vastleggingen beperkt waren tot 1 180 miljoen frank.

b) Te Brussel en zonder daarom reeds te kunnen spreken van een specifieke metro-exploitatie, zal de tunnel van de as Oost-West tussen het Jubelpark en de Vismarkt in bedrijf worden genomen op het einde van dit jaar.

b) Aux heures de pointe, le transport individuel motorisé est souvent tellement dense que le trafic est pratiquement paralysé par de nombreux embouteillages et encombrements.

La vitesse est très réduite partout, qu'il s'agisse de voitures privées ou de moyens de transport en commun.

c) L'écoulement normal du trafic pose, dès à présent, le problème de l'effet préjudiciable sur la vie économique des centres urbains, dans lesquels certains quartiers constituent les centres historiques du monde des affaires, de la vie culturelle et l'activité administrative.

d) Enfin, il y a lieu de prendre en considération que les répercussions de la situation actuelle du trafic, plus particulièrement sur les transports publics urbains, sont d'autant plus graves que ces transports sont liés à des trajets invariables et qu'ils sont tenus à des arrêts réguliers et obligatoires.

La non-observation des horaires est l'une des raisons pour lesquelles les usagers s'orientent vers le transport individuel, ce qui a une influence directe sur les recettes des sociétés et se traduit par une augmentation accrue des encombrements de la voie publique.

L'irrégularité et la diminution de la vitesse de régime des transports publics sont, enfin, la cause de l'augmentation constante des frais d'exploitation.

III. — Les moyens permettant de remédier à la situation.

a) Une réorganisation des moyens de transports est nécessaire.

Elle doit être conçue de manière à réaliser un équilibre entre les transports individuels et les transports publics, ce qui suppose que les transports publics puissent offrir aux usagers les mêmes avantages que ceux qu'ils recherchent dans l'utilisation de leur propre voiture: vitesse, fréquence, régularité, confort.

Or, le moyen le plus efficace réside dans la séparation des modes de circulation, de manière que les transports publics soient préservés des effets néfastes des transports individuels et vice versa.

Cette séparation peut être réalisée verticalement (en souterrain ou tunnel) ou horizontalement (en site propre ou sur bandes de roulement réservées de la voie publique).

b) Etat des réalisations.

C'est dans ce but et compte tenu de cette vision des problèmes qui se posent en matière de trafic dans les grandes agglomérations ainsi que de la dégradation de la situation des sociétés de transports urbains qui en découle, que des commissions ont été créées pour Bruxelles, Liège, Gand, Anvers et Charleroi avec pour mission, dans chaque agglomération séparément, de diriger la technique d'exploitation des transports en commun et de planifier son application.

Le Ministre a déjà précédemment fourni des informations au sujet de ces projets.

Quelle est actuellement la situation?

a) En 1969, il est certain qu'il sera possible d'entreprendre l'exécution de travaux représentant 1 835 millions de francs d'engagement, alors qu'en 1968 ceux-ci étaient limités à 1 180 millions de francs.

b) A Bruxelles, sans qu'il soit pour autant possible de parler déjà d'une véritable exploitation d'un réseau métropolitain, le tunnel de l'axe Est-Ouest entre le Parc du Cinquantenaire et le Marché aux Poissons entrera en service à la fin de la présente année.

Op de kleine ring mag het in dienst stellen van de afge-
werkte tunnel tussen de Fricksquare en de Lakenwevers-
straat verwacht worden tegen midden 1970.

Van het vaste globaal bedrag van 1 835 miljoen frank
aan vastleggingen voor dit jaar, werd aan Brussel 1 230 mil-
joen frank toegewezen.

Dit laatste bedrag is bestemd om :

- een eerste werk (Montgomerysquare) aan te vangen voor
de verlenging van de Oost-West-as naar het oosten
(richting Tomberg);
- te beginnen met de werken van het station aan het
Rogierplein voor de lijn van de Kleine Ring en van de
Noord-Zuidlijn;
- eventueel en in aansluiting met de aanleg van de
E5 weg tussen Brussel en Luik, deel te hebben in de
verkeerswisselaar van de Reyerslaan;
- de gebouwde tunnels af te werken en uit te rusten inzake
electrische verlichting, signalisatie enz.;
- voor de trams een eigen bedding aan te leggen op een
vijftal lanen.

c) Antwerpen krijgt alvast 264 miljoen frank. Daarmede
worden verdere detailstudies bekostigd, de aanleg van eigen
beddingen, maar ook de eerste werken op het kruispunt van
de Keizerlei en de Frankrijklei voor de eerste premetro-
aslijn die het Centraalstation met de Groenplaats zal ver-
binden.

d) Voor Luik is 179 miljoen frank voorzien.

Naast verschillende studiewerken, is een deel van dit
bedrag ook reeds voorbestemd om te beginnen met de ontel-
gingen en voorbereidende werken voor de omvorming
van de Sint-Lambertplaats, waarover de laatste tijd heel wat
te doen is geweest.

e) Charleroi mag dit jaar op 120 miljoen frank rekenen.
In dit bedrag is 100 miljoen voorzien voor de aanvang van
de werken van de eerste ondergrondse aslijn die het station
van « Charleroi-Sud » zal verbinden met dit van « Charle-
roi-Ouest ».

f) Voor Gent ten slotte is 33 miljoen frank uitgetrokken,
waarvan 20 miljoen voor de eerste aanpassingswerken van
het openbaar rioleringsnet.

IV. — Financiële toestand van de maatschappijen voor stedelijk ver- voer.

Voor 1969 werd de subsidie aan de maatschappijen voor
stedelijk vervoer verhoogd met 78,7 miljoen ten opzichte
van 1968.

Het bedrag is 685,5 miljoen frank, verdeeld als volgt :

Brussel	452,7 miljoen,
Antwerpen	98,4 miljoen,
Luik	73,1 miljoen,
Charleroi	106,0 miljoen,
Gent	34,3 miljoen,
Verviers	16,4 miljoen.

Sur la petite ceinture, il est permis d'escompter la mise en
service, vers le milieu de l'année 1970, du tunnel terminé
entre le square Frick et la rue des Drapiers.

Sur le montant global fixe de 1 835 millions d'engage-
ments pour la présente année, 1 230 millions de francs iront
à Bruxelles.

Ce dernier montant est destiné :

- à commencer les premiers travaux (square Montgomery)
en vue du prolongement de l'axe Est-Ouest vers l'Est
(direction Tomberg);
- à commencer les travaux de la gare de la place Rogier,
affectée à la ligne de la petite ceinture et à la ligne Nord-
Sud;
- éventuellement, à obtenir également, à l'occasion de la
construction de l'autoroute E5 entre Bruxelles et Liège,
de prendre part à la construction de l'échangeur du
boulevard Reyers;
- à parachever les tunnels construits et à équiper ces der-
niers en ce qui concerne l'éclairage électrique, la signa-
lisation, etc.;
- à mettre les trams en site propre dans quelque cinq
avenues.

c) Anvers obtient de toute façon 264 millions de francs.
Ce montant servira à financer des études de détails, la mise
en site propre et également les premiers ouvrages au
croisement De Keyserlei-Frankrijklei pour la première ligne
axiale du pré-métro, qui reliera la Gare centrale à la Groen-
plaats.

d) Pour Liège, il est prévu 179 millions de francs.

Une partie de ce montant a, indépendamment d'une affec-
tation à divers travaux d'étude, été réservée dès à présent
en vue de commencer les premières expropriations et des
travaux préparatoires à la transformation de la place Saint-
Lambert, dont il a été fréquemment question ces derniers
temps.

e) Charleroi aura droit cette année à un montant de 120
millions de francs. Sur ce montant, il est prévu 100 millions
de francs pour les premiers travaux de la première ligne
axiale souterraine reliant la gare de Charleroi-Sud à celle
de Charleroi-Ouest.

f) Pour Gand, enfin, ont été inscrits 33 millions de
francs, dont 20 millions destinés aux travaux préparatoires
d'aménagement du réseau d'égouts.

IV. — Situation financière des sociétés de transports urbains.

Pour l'exercice 1969, le subside aux sociétés de transports
urbains a été augmenté de 78,7 millions par rapport à
l'exercice 1968.

Le montant est de 685,5 millions de francs, se répartissant
comme suit :

Bruxelles	452,7 millions,
Anvers	98,4 millions,
Liège	73,1 millions,
Charleroi	106,0 millions,
Gand	34,3 millions,
Verviers	16,4 millions.

C. — DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPORWEGEN.

I. — Exploitatieconcept.

Reeds vroeger is er op gewezen dat de N.M.V.B. geconfronteerd wordt met dezelfde problemen als de stedelijke netten.

Nochtans heeft deze Maatschappij minder strenge verplichtingen, in deze zin dat de buitenstedelijke en interstedelijke diensten niet onderworpen zijn aan strikte imperatieven inzake frekwentie.

Jaren geleden is de N.M.V.B. reeds begonnen met de hervorming van haar exploitatie.

Men constateert dat bijna het gehele spoornet door autobussen is vervangen en dat zelfs in de stedelijke centra deze voertuigen door slechts één man bediend worden.

Belangrijke besparingen kunnen derhalve niet meer verwacht worden.

Voor sommige spoorlijnen die nog bestaan in de provincies Antwerpen, Brabant en Henegouwen, heeft de N.M.V.B. voorstellen tot vervanging door autobussen ingediend.

Deze voorstellen worden door de diensten van het Departement bestudeerd en, mits gunstig advies, geleidelijk aan verwezenlijkt.

II. — Exploitatieresultaten.

Tot en met 1964 is de N.M.V.B. er in gelukt met boni te werken.

Maar vanaf 1965 is men gekomen tot een excédent van de uitgaven, te weten :

1 miljoen in 1965;
25 miljoen in 1966;
67 miljoen in 1967.

Zonder vermindering van de dotaties aan het hernieuwingsfonds zou deze achteruitgang nog belangrijker zijn geweest.

Het ziet er naar uit dat het dienstjaar 1968 zal worden afgesloten met een nadelig saldo van nagenoeg 125 miljoen frank.

Voor 1969 wordt, op dit ogenblik, een deficit voorzien van 150 miljoen frank.

Deze ommekeer is in hoofdzaak te wijten aan de verhoging van de exploitatie-uitgaven en voornamelijk van de fiscale lasten.

Men kan dan ook de vraag stellen of uiteindelijk de N.M.V.B. in de eerstkomende jaren eveneens geen beroep zal moeten doen op Staatssubsidie.

D. — HET BEZOLDIGD VERVOER VAN PERSONEN OVER DE WEG.

I. — Autocars.

Het verslag over de begroting 1967 behandelde uitvoerig de maatregelen die getroffen werden om de veiligheid van de autocardiens te verhogen.

Thans wordt de laatste hand gelegd aan een ontwerp van koninklijk besluit houdende verplichting een tachograaf aan te brengen in de autocars en de autobussen alsmede in vrachtwagens die een bepaald gewicht overtreffen.

*
**

C. — LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER VICINAUX.

I. — Conception de l'exploitation.

Antérieurement déjà, il a été signalé que la S.N.C.V. se trouve confrontée avec les mêmes problèmes que les réseaux urbains.

Cette société a des obligations moins lourdes, en ce sens que les services desservant la banlieue et les services interurbains ne sont pas tenus à des impératifs stricts en matière de fréquence.

Depuis des années déjà, la S.N.C.V. a entrepris de réformer son exploitation.

On constate que la quasi-totalité du réseau ferroviaire est remplacée par des autobus et que, même dans les centres urbains, ces véhicules sont desservis par un seul agent.

En conséquence, aucune économie importante ne peut plus être escomptée.

La S.N.C.V. a présenté des propositions de remplacement, par des autobus, de certaines lignes de chemin de fer subsistant dans les provinces d'Anvers, de Brabant et de Hainaut.

Ces propositions sont étudiées par les services du Département et, sur avis favorable, elles seront réalisées progressivement.

II. — Résultats d'exploitation.

Jusqu'en 1964 inclus, la S.N.C.V. a réussi à clôturer chaque exercice par un boni.

Mais, à partir de 1965, il y a eu un excédent de dépenses, à savoir :

1 million en 1965;
25 millions en 1966;
67 millions en 1967.

Sans la réduction des dotations au fonds de renouvellement, ce recul eût été encore plus marqué.

Il semble que l'exercice 1968 se clôturera par un solde négatif de quelque 125 millions de francs.

Pour 1969, un déficit de 150 millions de francs est prévu pour l'instant.

Ce revirement est essentiellement imputable à l'augmentation des dépenses d'exploitation et, surtout, des charges fiscales.

Il est, dès lors, permis de se demander si en définitive la S.N.C.V. ne devra pas, dans les prochaines années, avoir également recours au subventionnement par l'Etat.

D. — LE TRANSPORT REMUNÉRE DE PERSONNES PAR LA ROUTE.

I. — Autocars.

Le rapport sur le budget pour 1967 traitait abondamment des mesures prises en vue d'accroître la sécurité des services d'autocars.

On termine actuellement la mise au point du projet d'arrêté royal portant obligation de placer un tachygraphe sur les autocars et les autobus ainsi que sur les camions excédant un poids déterminé.

*
**

De Minister wijst er op dat onze autocarbedrijven in 1968 geen goed seizoen hebben gekend.

De vooruitzichten voor 1969 zijn al niet veel beter.

De oorzaken daarvan zijn :

1° de steeds zwaarder wordende exploitatielasten ingevolge de verhoging van de lonen en wedden, van de verzekeringskosten, van de belastingen (voornamelijk op de brandstof);

2° de eventuele vermindering van de potentiële cliënteel ingevolge de zeer gevoelige aangroei van het privéwagenvoerpark en — voor reizen over lange afstand — wegens de toenemende concurrentie van de luchtvaart;

3° de deviezenbeperking waarmede Engelse en andere buitenlandse toeristen hebben af te rekenen, de algemene economische conjunctuur, de terugslag van de crisis in het Midden-Oosten en van de jongste gebeurtenissen in Midden-Europa;

4° het feit, dat in ons land, de autocarsector zeer artistiek gestructureerd is.

Er moet gestreefd worden naar een rationeler gebruik van het wagenpark.

Eveneens, in overleg met de Federatie en steeds in de optiek van sanering wordt getracht de toegang tot het beroep te regelen op grond van objectieve criteria. Dit probleem zou trouwens op het communautaire vlak moeten geregeld worden in het kader van de E.E.G., zoals is geschied voor de rij- en rusttijd, die werd vastgesteld in het communautair reglement dat op 1 oktober 1969 in werking zal treden.

II. — Openbare autobusdiensten.

Door de betrokken Nationale Federatie werden drie middelen aanbevolen om een promotie van de gemeenschappelijke vervoermiddelen te verwezenlijken :

1° een betere informatie van het publiek over de werkelijke kosten van het privé-voertuig ten overstaan van het gemeenschappelijk vervoer;

2° het uitwerken van een stedenbouwkundig beleid ertoe strekkend bepaalde wegen uitsluitend te bestemmen voor de voertuigen die het gemeenschappelijk vervoer verzekeren en voor de taxi's, en het vastleggen van een strenge reglementering inzake het parkeren op de openbare weg (bv. uitbreiding van de blauwe zone met doeltreffende controle);

3° het nastreven van een beleid waardoor een aantrekkelijker en meer comfortabel gebruik van het gemeenschappelijk vervoer wordt bereikt.

De Minister beklemtoont dan ook :

- dat het aangewezen is, in steden, het streekvervoer en stedelijk vervoer zo nauw mogelijk te doen samenwerken, en desgevallend een werkelijke integratie te verwezenlijken, te beginnen met dienstregeling, tarieven en abonnementen;
- dat alleen een combinatie van eigen auto's, van openbare vervoermiddelen en van taxi's, de mogelijkheid zal verschaffen, het vervoer in de beste voorwaarden te organiseren;
- dat het openbaar vervoer zijn eigen rijstrook dient te krijgen, hetzij aan de oppervlakte, hetzij in de ondergrond, omdat alleen daardoor dit vervoer kan worden bevrijd van de verlamdende invloed van het privévervoer;
- dat de herziening der statuten van de N.M.V.B. en van de maatschappijen van stedelijk vervoer, een actueel probleem is.

Le Ministre a déclaré que nos exploitants d'autocars n'ont pas connu une bonne saison en 1968.

Les perspectives ne sont guère meilleures pour 1969.

Les motifs de cette situation sont les suivants :

1° l'accroissement ininterrompu des charges d'exploitation, par suite de la hausse des salaires, des primes d'assurances et des taxes (principalement sur le carburant);

2° la diminution probable de la clientèle potentielle, en raison de l'accroissement très sensible du parc des véhicules privés et — pour les voyages à longue distance — de la concurrence croissante des transports aériens;

3° les restrictions dans le mouvement des devises, affectant les déplacements des touristes étrangers et en particulier des Britanniques, la conjoncture économique en général, les répercussions de la crise du Moyen-Orient et des événements récents d'Europe centrale;

4° la structure artisanale, très marquée dans notre pays, du secteur des transports par autocars.

Il faut s'attacher à rationaliser l'emploi du parc automobile.

En outre, on s'efforce, d'un commun accord avec la Fédération, et toujours dans l'optique de l'assainissement du secteur, de subordonner l'accès à la profession à des critères objectifs. Ce problème devrait d'ailleurs être réglé sur le plan communautaire, dans le cadre de la C.E.E., comme cela s'est fait pour déterminer la durée des temps de conduite et des temps de repos, désormais fixée par le règlement communautaire qui entrera en vigueur le 1^{er} octobre 1969.

II. — Services publics d'autobus.

La Fédération nationale intéressée a recommandé la mise en œuvre de trois méthodes en vue de réaliser une promotion des moyens de transport en commun :

1° une meilleure information du public quant au coût réel du véhicule privé par rapport au transport en commun;

2° l'élaboration d'une politique d'urbanisme visant à réserver certaines voies à la circulation des véhicules assurant les transports en commun et des taxis, ainsi que l'application d'une réglementation stricte en matière de stationnement sur la voie publique (par exemple, extension de la zone bleue et contrôle efficace);

3° la poursuite d'une politique tendant à rendre l'utilisation des transports en commun plus attractive et plus confortable.

En conséquence, le Ministre a mis l'accent sur le fait :

- qu'il s'indique, dans les villes, d'arriver à une coopération aussi étroite que possible entre les transports vicinaux et les transports urbains et, le cas échéant, de réaliser une véritable intégration, en commençant par les horaires, les tarifs et les abonnements;
- que seule la combinaison « voitures privées, taxis et moyens de transport en commun » offrira la possibilité d'organiser les transports dans les conditions les meilleures;
- qu'il faut réserver aux transports publics une bande de circulation qui leur soit propre, soit en surface, soit souterraine, parce que c'est la seule façon de les soustraire à l'influence paralysante de la circulation des véhicules privés;
- que la révision des statuts de la S.N.C.B. et des sociétés de transports urbains constitue un problème d'actualité.

III. — Bijzondere autobusdiensten.

Het spreekt vanzelf dat deze sector nog altijd de ongunstige terugslag ondervindt van de moeilijkheden waarmee tal van bedrijven in ons land te kampen hebben.

Het probleem van de leefbaarheid van de bijzondere autobusdiensten is zich gaandeweg zeer scherp gaan stellen in het havengebied te Antwerpen.

Om aan deze moeilijkheden het hoofd te kunnen bieden, werd een Commissie opgericht samengesteld uit vertegenwoordigers van het Departement, van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, van de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Antwerpen en van de Antwerpse sectie van de Nationale Federatie der Autobus-exploitanten.

Een experiment is nu aan gang en de Minister hoopt dat het moge lukken vooral ook omdat dit experiment eventueel in andere gewesten van het land zou kunnen worden toegepast.

Hetzelfde probleem stelt zich ook — en soms scherper — inzake leerlingenvervoer.

De opgedane ondervinding heeft geleerd dat rekening moet worden gehouden met de prioriteitsregels die besloten liggen in de wet van 1962 en waarop de gevestigde vervoerondernemingen zich kunnen beroepen om uiteindelijk te komen tot een samenhangende en verkeerseconomisch verantwoorde politiek inzake leerlingenvervoer.

IV. — Taxi's.

Ingevolge de langdurige politieke crisis van vorig jaar, kon het taxiprobleem niet met de gewenste voorrang worden behandeld.

Er werd opnieuw contact opgenomen met de betrokken departementen ten einde :

- een oplossing, op regeringsniveau, te vinden en desgevallend een afvaardiging van de steden en gemeenten te horen bij de voorbereidende bespreking van het voorontwerp van wet (en reglement) dat de huidige reglementering zal moeten vervangen;
- het wetsontwerp op te stellen die de gekozen oplossing zal concretiseren.

Daar al die werken niet konden klaar komen in de loop van 1968, moest de wet van 10 mei 1967, betreffende de opschorting van het verlenen van iedere nieuwe taxiconcessie tot en met 31 december 1968, worden verlengd — mits enkele aanpassingen — tot einde juni 1969. Niets wordt onverlet gelaten om vóór die datum klaar te komen met een nieuwe wettekst.

E. — HET BEZOLDIGD VERVOER VAN GOEDEREN OVER DE WEG.

In verband met de noodzakelijke saneringsmaatregelen heeft de Minister bij de bespreking van vorige begrotingen hoofdzakelijk gesproken van :

- I. — De herziening van de reglementering.
- II. — De toegang tot het beroep.
- III. — De samenwerking tussen de Nationale Federatie der Baanvoerders en de Administratie.
- IV. — De tarieven.
- V. — De controle.

Hoever staat het nu met die verschillende maatregelen ?

III. — Services spéciaux d'autobus.

Il est évident que ce secteur subit toujours les répercussions défavorables des difficultés auxquelles nombre d'entreprises de notre pays ont à faire face.

C'est dans la zone portuaire d'Anvers que le problème de la viabilité des services spéciaux d'autobus a pris progressivement un caractère très aigu.

Afin de pouvoir faire face à ces difficultés a été constituée une Commission composée de délégués du Département, de la Société nationale des chemins de fer vicinaux, de la Société des transports intercommunaux d'Anvers et de la section anversoise de la Fédération nationale des exploitants d'autobus.

Une expérience est actuellement en cours et le Ministre espère qu'elle pourra réussir, principalement parce qu'elle pourrait alors servir d'exemple pour une application éventuelle dans d'autres régions du pays.

Le même problème se pose, de manière parfois plus aiguë encore, en ce qui concerne le transport scolaire.

L'expérience acquise a appris à tenir compte des règles de priorité prévues dans la loi de 1962, règles dont les entreprises de transport établies peuvent se prévaloir pour réaliser en fin de compte une politique des transports scolaires cohérente et justifiée sur le plan de l'économie des transports en général.

IV. — Taxis.

La longue crise politique que nous avons connue l'an dernier n'a pas permis d'examiner le problème des taxis en lui accordant la priorité requise.

De nouveaux contacts ont été pris avec les départements compétents en vue :

- de trouver une solution au niveau gouvernemental et, le cas échéant, d'entendre une délégation des villes et communes au cours des discussions préparatoires sur l'avant-projet de loi (et de règlement) destiné à remplacer la réglementation actuelle;
- de rédiger le projet de loi de telle façon qu'il concrétise la solution adoptée.

Comme tous les travaux n'ont pu être achevés dans le courant de l'année 1968, il a fallu proroger jusqu'à la fin du mois de juin 1969 — moyennant quelques adaptations — la loi du 10 mai 1967 suspendant jusqu'au 31 décembre 1968 inclus l'octroi de toute nouvelle concession de taxis. Rien n'est négligé pour arriver à mettre au point avant cette date un nouveau texte de loi.

E. — LE TRANSPORT REMUNERE DE MARCHANDISES PAR LA ROUTE.

En ce qui concerne les mesures d'assainissement indispensables, le Ministre a, lors de la discussion de budgets antérieurs, principalement traité des sujets suivants :

- I. — La revision de la réglementation.
- II. — L'accès à la profession.
- III. — La coopération entre la Fédération nationale des transporteurs routiers et l'Administration.
- IV. — Les tarifs.
- V. — Le contrôle.

Qu'en est-il actuellement de ces différentes mesures ?

I. — De herziening van het algemeen reglement op het bezoldigd baanvervoer.

Bij koninklijk besluit van 11 september 1967 gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 13 oktober 1967 is een nieuw reglement van kracht geworden.

Wegens de snelle economische en technische evolutie was het noodzakelijk gebleken het algemeen reglement van 1960 op talrijke punten grondig te wijzigen.

De bijzonderste wijzigingen hebben betrekking op :

- 1° het in huur geven of nemen van voertuigen;
- 2° het overdragen van vergunningen;
- 3° de criteria voor overgang van lokaal vervoer (d.i. in een kring van 25 km) naar nationaal vervoer.

II. — De toegang tot het beroep.

Hier gaat het uiteraard over de vakbekwaamheid.

Deze vakbekwaamheid situeert zich op een dubbel vlak :

- a) ten aanzien van het nationaal vervoer, wat een aanpassing vergt van de wet van 1 augustus 1960;
- b) ten aanzien van het internationaal vervoer wat kan gebeuren in uitvoering van artikel 6, 3°, van de wet van 1 augustus 1960.

Bij ministerieel besluit van 7 maart 1967 werd het brevet voor internationale vakbekwaamheid ingesteld.

Dit brevet zal verplichtend zijn vanaf 1 juli 1969.

III. — Samenwerking tussen de Nationale Federatie der Baanvervoerders en de Administratie.

Er weze aan herinnerd dat op 4 mei 1966 de V.Z.W. « Instituut voor Baantransport » werd opgericht.

Het is samengesteld uit afgevaardigden van de beroepsvervoerders en uit ambtenaren van het Bestuur van het Vervoer en van de Algemene Diensten van het Departement; de secretaris-generaal zit de Commissie voor.

Het Instituut houdt zich reeds op een doeltreffende wijze bezig met de verspreiding en de organisatie van vakbekwaamheidscursussen.

Voorts zal het statistieken verzamelen en studies uitwerken zowel van technische, economische, sociologische als juridische aard.

Alhoewel tijdens de beginperiode de uitvoering van het ministerieel besluit van 7 maart 1967 op de internationale vakbekwaamheid heel wat tijd in beslag nam, is het Instituut eveneens begonnen met controle uit te oefenen op de naleving van de verplichtingen opgelegd in het kader van het E.G.K.S.-Verdrag betreffende de publiciteit van de vervoerprijzen.

De Minister herinnert eraan dat de werkingskosten van dit organisme gedekt worden door een bijdrage vanwege de gemachtigde vervoerders, aan wie trouwens de werking van het Instituut uiteraard ten goede komt.

IV. — Tarieven.

Op het stuk van de tarificatie, zij aangestipt dat thans een reële basis is gelegd voor de uitwerking van een georganiseerde tarievenpolitiek inzake bezoldigd baanvervoer in het kader van de Zes.

Op 18 juli jl. werd inderdaad in de Europese Gemeenschap een reglement aangenomen betreffende het instellen van een marge-tarifiering; het vaststellen van die margetarieven moet gebeuren ten laatste een jaar na het in werking treden van dit reglement, dus tegen 1 september 1969.

I. — Revision du règlement général sur le transport rémunéré par route.

Un nouveau règlement est entré en vigueur par arrêté royal en date du 11 septembre 1967, publié au *Moniteur belge* du 13 octobre 1967.

En raison de l'évolution économique et technique rapide, il était apparu indispensable de modifier profondément le règlement général de 1960 sur de nombreux points.

Les principales modifications se rapportent à :

- 1° la location ou la prise en location de véhicules;
- 2° le transfert d'autorisations;
- 3° les critères de passage du transport local (c'est-à-dire le transport dans un rayon de 25 km) au transport national.

II. — Accès à la profession.

L'essentiel ici, c'est la compétence professionnelle.

Celle-ci se situe sur un double plan :

- a) en ce qui concerne le transport national, ce qui implique une adaptation de la loi du 1^{er} août 1960;
- b) en ce qui concerne le transport international, ce qui peut se faire dès à présent en application de l'article 6, 3°, de la loi du 1^{er} août 1960.

L'arrêté ministériel du 7 mars 1967, a instauré le brevet de compétence professionnelle internationale.

Ce brevet sera obligatoire à partir du 1^{er} juillet 1969.

III. — Collaboration entre la Fédération nationale des transporteurs routiers et l'Administration.

Rappelons que l'A.S.B.L. « Institut des transports routiers » a été fondée le 4 mai 1966.

Cet Institut se compose de délégués des transporteurs professionnels et de fonctionnaires de l'Administration des Transports et des Services généraux du Département; le secrétaire général est président de la Commission.

L'Institut s'occupe déjà efficacement de la diffusion et de l'organisation de cours de spécialisation professionnelle.

En outre, il rassemblera des statistiques et réalisera des études de nature aussi bien technique ou économique que sociologique ou juridique.

Bien qu'au cours de la période initiale, l'exécution de l'arrêté royal du 7 mars 1967 sur la compétence professionnelle internationale ait pris assez bien de temps, l'Institut a commencé à contrôler également le respect des obligations imposées par le Traité de la C.E.C.A. sur la publicité des prix du transport.

Le Ministre a rappelé que les frais de fonctionnement de cet organisme sont couverts par une cotisation payée par les transporteurs autorisés, lesquels d'ailleurs, de par leur profession, tirent profit des activités de l'Institut.

IV. — Tarifs.

En ce qui concerne la tarification, il est à observer qu'à l'heure actuelle se trouvent posés les fondements d'une politique tarifaire organisée en matière de transport rémunéré par route dans le cadre des Six.

En effet, la Communauté européenne a adopté le 18 juillet dernier un règlement sur la mise en place d'une tarification à fourchette; ces tarifs à fourchette doivent être fixés au plus tard un an après l'entrée en vigueur de ce règlement, soit pour le 1^{er} septembre 1969.

De Commissie van de E.E.G. werkt thans een ontwerp van tarificatie uit waarbij tevens een uniforme goederen-nomenclatuur en goederenclassificatie wordt opgesteld.

Die werkzaamheden moeten tegen 1 juli 1969 zijn beëindigd.

Alhoewel een herziening en aanpassing van de Benelux-tarieven, evenals de totstandkoming van een tarifiering op nationaal vlak, dringend zouden moeten gerealiseerd worden, zal de werkgroep die met deze taken is belast zich moeten steunen op de beslissingen die in het kader van de Zes zullen worden genomen, zo men inderdaad een zekere harmonisatie tussen de nationale en internationale tarifieringen, wil tot stand brengen.

V. — De controle.

Mede dank zij de restructuratie van het personeelskader van het Bestuur van het Vervoer (koninklijk besluit van 10 mei 1967 en 16 februari 1968) kon het effectief van de baancontroleurs gevoelig worden verhoogd. Ook konden bijkomende betrekkingen van adjunct-inspecteur worden opgericht.

Het Bestuur van het Vervoer kan nu beschikken over :

31 adjunct-inspecteurs, waarvan er 9 de taak van verificateur-boekhouder vervullen;

56 baancontroleurs.

*
**

Welke zijn nu de andere maatregelen die het Departement binnen afzienbare tijd wil verwezenlijkt zien ?

Te dien aanzien mag wel melding worden gemaakt van :

1° de uitvoeringsmodaliteiten van de wet van 6 juni 1967 houdende statuut van de tussenpersonen in het vervoer;

2° de herziening van de wet van 1 augustus 1960.

Er zij vermeld dat de herziene wet van 1960 niet meer uitsluitend van toepassing zal zijn op het bezoldigd baanvervoer als dusdanig maar eveneens op het baantransport van goederen dat onder het regime eigen rekening verzekerd wordt.

3. *Moraliteits- en financiële waarborgen voor internationaal en nationaal vervoer.*

Om de drie jaar zullen al de vervoerders verzocht worden een recent bewijs van goed zedelijk gedrag voor te leggen.

Een te zwaar strafregister zal voor advies voorgelegd worden aan de Commissie voor Wegvervoer en dit overeenkomstig de in het algemeen reglement van 11 september 1967 voorziene procedure.

Aan de internationale vervoerders wordt thans reeds gevraagd een zekerheid te stellen naar rato van het hen toegewezen aantal internationale machtigingen.

Deze zekerheid mag eventueel worden vervangen door een bankgarantie of de waarborg van een daartoe erkende verzekeringsmaatschappij.

La Commission de la C.E.E. œuvre actuellement à l'élaboration d'un projet de tarification contenant également une nomenclature et une classification uniformes des marchandises.

Ces travaux doivent être terminés pour le 1^{er} juillet 1969.

Bien que la revision et l'adaptation des tarifs du Benelux, de même que la réalisation d'une tarification nationale, devraient être réalisées d'urgence, le groupe de travail chargé de ces missions devra se baser sur les décisions qui seront prises dans le cadre des Six, si l'on entend mettre sur pied une certaine harmonisation des tarifications nationales et internationales.

V. — Le contrôle.

C'est également grâce à la restructuration du cadre du personnel de l'Administration des Transports (arrêtés royaux des 10 mai 1967 et 16 février 1968) qu'il a été possible de renforcer sensiblement les effectifs des contrôleurs de la voie. On a également pu créer des places supplémentaires d'inspecteur adjoint.

L'Administration des Transports dispose actuellement de :

31 inspecteurs adjoints, dont 9 remplissent les fonctions de vérificateur comptable;

56 contrôleurs de la voie.

*
**

Quelles sont à présent les autres mesures que le Département entend réaliser à bref délai ?

Il est possible de mentionner à cet égard :

1° les modalités d'exécution de la loi du 6 juin 1967 portant statut des intermédiaires en matière de transport;

2° la revision de la loi du 1^{er} août 1960.

Il y a lieu de signaler qu'après sa revision, la loi de 1960 ne sera plus exclusivement applicable au transport rémunéré de choses par route comme tel, mais aussi au transport de marchandises par route effectué sous le régime des transports pour compte personnel.

3. *Garanties morales et financières pour le transport international et national.*

Tous les trois ans, tous les transporteurs seront invités à produire un certificat récent de bonne vie et mœurs.

Tout casier judiciaire par trop chargé sera soumis pour avis à la Commission des Transports, conformément à la procédure prévue dans le règlement général du 11 septembre 1967.

Les transporteurs internationaux sont, dès à présent, invités à verser une caution au prorata du nombre d'autorisations internationales qui leur sont attribuées.

A cette caution peut éventuellement se substituer une garantie bancaire ou la garantie d'une compagnie d'assurance reconnue à cette fin.

F. — DE VERKEERSVEILIGHEID.

Ons autopark is, in minder dan tien jaar, verdubbeld en in 1968 werd de kaap der 2 miljoen voertuigen overschreden. Een zo snelle expansie brengt vanzelfsprekend tal van problemen met zich mede.

In Europa, zoals trouwens ook in andere werelddelen is de toestand zo, dat het vraagstuk van de verkeersveiligheid tot één van de belangrijkste, zoniet het belangrijkste probleem van de vervoerpolitiek is geworden. Op internationaal niveau wordt in dit verband dan ook een intensieve actie gevoerd, die zich op een drievoudig vlak ontwikkelt :

- op het vlak van de technische vereisten waaraan de voertuigen moeten voldoen;
- op het vlak van de verkeersreglementering;
- ten slotte, en niet in het minst, op het vlak van de mens zelf : de opleiding en de opvoeding van de weggebruikers en hun veiligheid in het wegverkeer.

Vooraf in het kader van de E.E.G. en van de Benelux, werd zeer omvangrijk werk geleverd m.b.t. de technische vereisten waaraan de motorvoertuigen moeten beantwoorden om ter zake tot een internationale harmonisatie van de veiligheidsvoorschriften te komen. Aldus werden de voor motorvoertuigen gestelde vereisten, in België, Nederland en Luxemburg reeds voor meer dan 90 % geharmoniseerd.

Wat de reglementaire verkeersvoorschriften betreft, werden, zowel door de Europese Conferentie van de Ministers van Verkeer als door de Gemeenschappelijke Markt, bijzondere inspanningen geleverd om tot een internationale harmonisatie te komen.

Op de wereldconferentie, die in november 1968 plaatsvond te Wenen, werden daarenboven voorstellen ingediend om de Conventie van Genève van 1949 inzake wegverkeer en wegsignalisatie, uit te breiden en te moderniseren. Het zijn de resoluties van deze conferentie die uiteindelijk de totstandkoming van een Europese Wegcode moeten mogelijk maken.

Blijft ten slotte het probleem van de opvoeding van de weggebruikers zelf. In de schoot van de E.C.M.V., bestaat een comité voor verkeersveiligheid waar de 18 landen, die van deze Europese Conferentie deel uitmaken, regelmatig met elkaar de ervaringen uitwisselen die zij inzake de campagnes voor verkeersveiligheid en de opvoeding van de weggebruikers hebben opgedaan.

Bovendien heeft de Raad van Europa in september van vorig jaar deze vraagstukken grondig besproken en heeft zij gedetailleerde aanbevelingen gedaan aan de lidstaten, meer in het bijzonder inzake de actie die dient te worden gevoerd om de jeugd in deze behoorlijk op te leiden.

Verder bestaat, op het vlak van de inzake verkeersveiligheid bevoegde organen, een intensief contact tussen België en Nederland.

**

Het is wel van belang even stil te staan bij de statistische gegevens, en concreet te onderzoeken hoe de toestand zich in 1968 in ons land heeft ontwikkeld, vergeleken bij voorgaande jaren.

Er werd een algemene vooruitgang geboekt bij het samenstellen van statistieken.

Uit de beschikbare gegevens blijkt dat, in het algemeen de betrekkelijke stabilisatie welke sedert 1965 tot uiting komt, tijdens het afgelopen jaar bevestigd werd, met uitzondering evenwel voor het aantal doden ter plaatse.

F. — LA SECURITE ROUTIERE.

Notre parc automobile a doublé en moins de dix ans, et le cap des 2 millions de voitures a été franchi en 1968. Une expansion aussi rapide s'accompagne évidemment de nombreux problèmes.

En Europe, comme dans d'autres continents d'ailleurs, la situation est telle que la sécurité routière est devenue l'un des problèmes les plus importants de la politique des transports. C'est pourquoi une action intensive est menée à cet égard au niveau international. Elle se développe sur un triple plan :

- sur le plan des conditions techniques auxquelles les véhicules doivent satisfaire;
- sur le plan de la réglementation de la circulation;
- enfin — et ce point n'est le moindre — sur le plan humain même : la formation et l'éducation des usagers de la route et leur sécurité dans la circulation routière.

C'est principalement dans le cadre de la C.E.E. et du Benelux qu'en ce qui concerne les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules à moteur qu'une œuvre considérable a été accomplie afin d'aboutir dans ce domaine à une harmonisation internationale des prescriptions en matière de sécurité. C'est ainsi que les conditions auxquelles doivent répondre les véhicules à moteur, sont harmonisées à plus de 90 % en Belgique, aux Pays-Bas et au Luxembourg.

En ce qui concerne les prescriptions réglementaires relatives à la circulation, des efforts particuliers ont été accomplis, tant par la Conférence européenne des Ministres des Communications que par les organes du Marché Commun, afin d'aboutir à une harmonisation internationale.

En outre, à la conférence mondiale qui s'est tenue à Vienne en novembre 1968 des propositions ont été faites en vue d'étendre et d'adapter la Convention de Genève de 1949 en matière de communications par route et de signalisation routière. Ce sont les résolutions de cette conférence qui doivent finalement permettre l'élaboration d'un Code européen de la route.

Enfin, il reste le problème de l'éducation des usagers de la route eux-mêmes. Il existe, au sein de la C.E.M.C., un comité de la sécurité routière composé des 18 pays qui font partie de cette Conférence européenne et qui échangent régulièrement les enseignements de l'expérience acquise par eux en matière de sécurité routière et d'éducation des usagers de la route.

D'autre part, au mois de septembre de l'année passée, le Conseil de l'Europe a consacré de larges débats à ces problèmes et il a adressé des recommandations détaillées aux pays membres, particulièrement en ce qui concerne l'action à mener en vue d'une formation adéquate de la jeunesse.

Par ailleurs, au niveau des organes compétents, des contacts suivis existent en matière de sécurité routière entre la Belgique et les Pays-Bas.

**

Il importe effectivement de s'appesantir quelque peu sur les données statistiques et d'examiner concrètement l'évolution de la situation en Belgique en 1968 par rapport aux années antérieures.

Un progrès général peut être noté dans le rassemblement des statistiques.

Les renseignements disponibles montrent que, dans l'ensemble, la stabilisation relative qui se manifeste depuis 1965, s'est confirmée au cours de l'année écoulée, si l'on fait abstraction toutefois du nombre des tués sur place.

**

Wanneer men nu de oorzaken van de ongevallen nagaat, dan valt het onmiddellijk op dat maar weinig verbetering is waar te nemen: het zijn bijna altijd dezelfde oorzaken die de meeste ongevallen tot gevolg hebben.

Te dien opzichte dienen in het bijzonder vermeld te worden: de onvoorzichtigheid bij het veranderen van richting, de niet naleving van de voorrangregels en de overdreven snelheid.

Deze drie oorzaken alleen reeds veroorzaken nagenoeg 60 % van de ongevallen. Het is bekend dat dit percentage nog zeer gevoelig verhoogt als men het aantal ongevallen mederekent die te wijten zijn aan dronkenschap aan het stuur, 60 % van het totaal der vervallenverklaringen van het recht tot sturen, worden trouwens aan deze oorzaak toegeschreven. Welnu, in 1968 dienden 13 448 personen uit het verkeer te worden verwijderd.

Van de wet van 11 juli 1967, die de ademtest heeft ingesteld onder de bewaking van de ordediensten, mag verwacht worden dat zij interessante gegevens zal vertrekken omtrent de werkelijke verordeningen op het gebied van de betuiging van de dronkenschap aan het stuur.

De preventieve actie, die in 1968 intens gevoerd werd naar aanleiding van de hernieuwing van het verkeersreglement, zal dit jaar voortgezet en uitgebreid worden, om te komen tot een grondiger kennis van de Wegcode en tot meer oplettendheid, voorzichtigheid en fair-play.

**

I. — De overwogen maatregelen op het reglementaire vlak.

1. In uitvoering van de koninklijke besluiten van 15 maart 1968 is het nieuw technisch reglement op 15 juni van vorig jaar van kracht geworden. Het strekt er voornamelijk toe de technische veiligheid van de voertuigen te verhogen.

2. Veiligheid van autobussen, autocars en vrachtwagens.

Het bijhouden van het individuele controleboekje, voorgeschreven door het besluit van 1 maart 1967 betreffende de stuur- en rusttijden voor autobussen en autocars, werd aan een ernstig toezicht onderworpen.

Een belangrijke stap in de goede richting zal gezet zijn, wanneer voor deze voertuigen de tachograaf verplicht zal zijn. In deze zin werd dan ook een ontwerp van besluit voorbereid, door een interministeriële werkgroep; het zal eerlang van toepassing worden.

3. De veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke goederen.

De uitvoering van de Europese Overeenkomst betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen (A.D.R. genoemd), heeft jarenlang op zich laten wachten, omdat zij niet bekrachtigd was door ten minste vijf landen. Er zij opgemerkt dat België deze Overeenkomst onmiddellijk heeft bekrachtigd. In december 1967 waren alle voorwaarden vervuld, maar de bijlagen tot de overeenkomst moesten echter worden herwerkt. Uiteindelijk werden de amendementen op 27 juli 1968 aanvaard. De omvangrijke teksten werden op 3 december 1968 in het *Belgisch Staatsblad* gepubliceerd.

Ten einde een degelijke toepassing en een doeltreffende controle van de A.D.R.-voorschriften mogelijk te maken, moeten bij koninklijk besluit de betrokken gezagsorganen en hun respectieve bevoegdheid nader worden gepreciseerd. Dit besluit werd gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 31 januari jl.

Wij moeten echter gaan naar een nationale reglementering die van toepassing is op het ganse baanvervoer van

**

Si l'on passe en revue les causes d'accidents, on constate immédiatement qu'il n'y a guère d'amélioration, les mêmes causes provoquant presque toujours la plupart des accidents.

A cet égard, il y a lieu de citer plus particulièrement: l'imprudence lors du changement de direction, les infractions aux règles de priorité et l'excès de vitesse.

Ces trois causes provoquent — à elles seules — près de 60 % des accidents. On sait que ce pourcentage s'accroît très sensiblement si l'on y ajoute les accidents dus à l'ivresse au volant. Cette dernière cause est d'ailleurs à l'origine de 60 % du total des déchéances du droit de conduire. Or, en 1968, 13 448 personnes se sont entendu retirer ce droit.

On peut s'attendre à ce que la loi du 11 juillet 1967, qui a instauré l'épreuve respiratoire sous la surveillance des services d'ordre, se révèle riche d'enseignements en ce qui concerne les règlements effectifs dans le domaine de la répression de l'ivresse au volant.

L'action préventive menée d'une manière intensive en 1968 à l'occasion de la réforme du règlement de la circulation sera poursuivie et élargie cette année, en vue de favoriser une connaissance plus approfondie du Code de la route et d'insuffler davantage d'attention, de prudence et de courtoisie.

**

I. — Les mesures envisagées sur le plan réglementaire.

1. En exécution des arrêtés royaux du 15 mars 1968, le nouveau règlement technique est entré en vigueur le 15 juin de l'année passée. Il tend, en ordre principal, à accroître la sécurité technique des véhicules.

2. Sécurité des autobus, autocars et camions.

La tenue du livret individuel de contrôle prescrit par l'arrêté du 1^{er} mars 1967 relatif au contrôle du temps de conduite des véhicules affectés à des services d'autocars a été soumise à un contrôle sérieux.

Un pas important dans la bonne voie aura été franchi lorsque le tachygraphe aura été rendu obligatoire sur ces véhicules. Aussi un projet d'arrêté en ce sens a-t-il été élaboré par un groupe de travail interministériel; il entrera en vigueur sous peu.

3. Sécurité lors du transport de marchandises dangereuses

L'exécution de la Convention européenne relative au transport international de marchandises dangereuses (dite A.D.R.) s'est fait attendre de longues années, cinq pays au moins tardant à la ratifier. Il est à signaler que la Belgique avait ratifié immédiatement la convention. En décembre 1967, toutes les conditions se trouvaient remplies, mais les annexes à la convention durent être remaniées. Les amendements ont finalement été adoptés le 27 juillet 1968. Les textes, nombreux, ont été publiés le 3 décembre 1968 au *Moniteur belge*.

Afin de permettre une application et un contrôle efficaces des prescriptions A.D.R., un arrêté royal devait préciser les organes responsables intéressés, ainsi que leur compétence respective. Cet arrêté a été publié au *Moniteur belge* du 31 janvier dernier.

Il faut cependant passer à une réglementation nationale, portant sur l'ensemble du transport routier de marchan-

gevaarlijke goederen en onder meer op de technische voorwaarden waaraan de nieuwe voertuigen moeten beantwoorden, alsook op de vereiste controle. Deze nationale reglementering zal dit jaar ingevoerd worden.

4. De onmiddellijke inning van de boeten bij overtreding van het politiereglement op het wegverkeer wordt sedert twee jaren toegepast. De ervaring leert dat, met het oog op meer doeltreffendheid, de desbetreffende reglementering dient herzien en bijgewerkt te worden. Deze herziening betreft zowel de lijst van deze overtredingen, als het bedrag van de boete en de wijze van inning. Ook deze maatregelen zullen dit jaar worden voorbereid.

5. Sedert begin 1968, werden in de vijf grote agglomeraties raadgevende commissies voor het wegverkeer en voor het stationeren opgericht. Deze maatregel zal later tot de kleinere agglomeraties worden uitgebreid.

6. Met het oog op een nationale wegsignalisatie werden nagenoeg tweeduizend aanvullende gemeentelijke reglementen onderzocht en, zo nodig, ter plaatse besproken. Parallel met de inplanting van verkeerstekens, welke voortspruiten uit het nieuw reglement, wordt gestreefd naar vereenvoudiging van de verkeerstekens langs de wegen.

7. De overgangperiode, waarin faciliteiten werden toegestaan voor het bekomen van rijbewijzen werd op 31 december 1968 definitief afgesloten.

Inmiddels worden de studies voortgezet om aan onze wetgeving op het rijbewijs en op de leervergunning verbeteringen, zegge correcties aan te brengen, die in het licht van de opgedane ervaring noodzakelijk zouden blijken te zijn.

De eerste wijzigingen, die ertoe strekken de examens strenger te maken, werden van kracht sedert oktober 1968.

Terloops weze vermeld dat de wet op het rijbewijs en de leervergunning aanleiding heeft gegeven tot de oprichting van nagenoeg 500 erkende rijsscholen, wat er duidelijk op wijst dat veel autobestuurders bekommerd zijn om voldoende theoretische en praktische kennis op te doen, ten einde zich veilig in het verkeer te kunnen bewegen.

Het lag voor de hand dat de kwaliteit van het onderwijs, dat in de rijsscholen wordt verstrekt, zou gewaarborgd zijn. De reglementering, die in 1968 werd genomen, heeft de criteria vastgesteld, waaraan het leidend en onderwijzend personeel moet beantwoorden. Thans worden examencommissies samengesteld, om dit jaar examens te kunnen organiseren, die de uitreiking van brevetten moet mogelijk maken.

II. — De overwogen maatregelen op het pedagogische vlak.

De bijzonderste taak van de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid is gericht op de opvoeding en de degelijke vorming van al de weggebruikers zonder onderscheid. Dit jaar staan als voornaamste punten op het actieprogramma :

- voortgaan met de inspanningen, die tot nog toe de weggebruikers een betere kennis van de verkeersreglementering moesten bijbrengen. Het aantal veiligheidscampagnes zal enigszins beperkt worden, ten einde met de meest doeltreffende overtuigingskracht deze campagnes af te stemmen op de hoofdoorzaken van ongevallen.
- het onderwijzend personeel helpen om hun onderricht levendiger en aantrekkelijker te maken (films, brochures, uitzendingen en prijskampen enz.). Andere nieuwigheden

dises dangereuses et, plus particulièrement, sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les nouveaux véhicules ainsi que sur les contrôles requis. Cette réglementation nationale sera instaurée cette année encore.

4. La perception immédiate des amendes en cas d'infraction au règlement de police sur la circulation routière est appliquée depuis deux ans. L'expérience nous apprend que la réglementation en cause doit être revue et mise à jour pour en renforcer l'efficacité. Cette révision concerne aussi bien la liste de ces infractions que le taux de l'amende et le mode de perception de celle-ci. La préparation de ces mesures se fera cette année.

5. Dès le début de l'année 1968, les cinq grandes agglomérations ont été dotées de commissions consultatives de la circulation routière et du stationnement. Cette mesure sera ultérieurement étendue aux agglomérations de moindre importance.

6. En ce qui concerne la signalisation routière nationale, quelque deux mille règlements communaux complémentaires ont été examinés et, si nécessaire, discutés sur place. Parallèlement à l'implantation des signaux routiers prévus dans le nouveau règlement, il y a recherche d'une simplification de la signalisation routière.

7. La période transitoire, au cours de laquelle des facilités ont été accordées pour l'obtention des permis de conduire, a définitivement expiré le 31 décembre 1968.

Entre-temps se poursuivent des études en vue d'apporter à notre législation sur le permis de conduire et la licence d'apprentissage les améliorations, ou mieux les corrections qui se révéleront nécessaires à la lumière de l'expérience acquise.

Les premières modifications visant à renforcer la sévérité des examens sont entrées en vigueur dès le mois d'octobre 1968.

Signalons en passant que la loi sur le permis de conduire et la licence d'apprentissage a entraîné la création de quelque 500 auto-écoles agréées, ce qui démontre clairement que de nombreux automobilistes ont le souci d'acquérir suffisamment de connaissances théoriques et pratiques, en vue de pouvoir se mouvoir en toute sécurité au sein de la circulation.

Il était évident que la qualité de l'enseignement dispensé dans les auto-écoles serait garantie. La réglementation prise en 1968 a fixé les critères auxquels devait répondre le personnel dirigeant et enseignant. Des jurys sont actuellement constitués en vue de pouvoir organiser cette année des examens qui doivent permettre de délivrer des brevets.

II. — Mesures envisagées sur le plan pédagogique.

La mission la plus spécifique du Conseil supérieur de la Sécurité routière est l'éducation et la formation de tous les usagers de la route, sans distinction. Cette année, les points principaux de son programme d'action sont les suivants :

- poursuite des efforts destinés à procurer aux usagers de la route une meilleure connaissance des règles de la circulation. Le nombre des campagnes de sécurité sera quelque peu réduit afin de centrer celles-ci, avec une force de persuasion plus efficace, sur les causes principales d'accidents;
- aider le personnel enseignant à rendre son enseignement plus vivant et plus attrayant (films, brochures, émissions et concours, etc.). D'autres innovations sont à

worden bestudeerd ten aanzien van de jeugd, zoals het oprichten van een fair-play brigade, die in feite een nationale jeugdbeweging is en tot doel heeft de scholieren ertoe te brengen de verkeersvoorschriften te leren eerbiedigen. In het bijzonder heeft de Minister de oprichting van reizende verkeersparken betracht die de scholen moeten helpen bij het geven van lessen en voordrachten onder de leiding van gespecialiseerde rijkswachters.

- het bevorderen van de socio-psychologische opzoeken om na te gaan op welke manier de gedragingen van de weggebruikers het best kunnen worden beïnvloed.
- op provinciaal niveau: hulpverlening aan lokale manifestaties ter bevordering van de verkeersveiligheid.

*
**

VRAGEN EN ANTWOORDEN.

A. — DE N.M.B.S.

1. Financiële aspecten.

Vraag.

Welk is de betekenis van het artikel 600.4 voorkomend onder Titel IV, Afzonderlijke Sectie, van de begroting?

Antwoord.

Krachtens de beschikkingen van een bijzondere wet, uitgevaardigd op 16 augustus 1927, werden de uitgaven die na de oprichting van de N.M.B.S. nog verschuldigd bleven uit hoofde van het Staatsbeheer over de Spoorwegen, verbonden aan de kredieten die na 31 augustus 1926 beschikbaar bleven op de begroting van het Departement van Spoorwegen, Zeewezen, P.T.T. en Luchtvaart.

Na afsluiting der verrichtingen van het dienstjaar 1926, werden de overblijvende kredietsaldi, ten bedrage van 11,5 miljoen frank, overgeheveld naar een bijzonder fonds, dat voor het eerst voorkomt op de begroting voor Orde van het dienstjaar 1934.

In de loop van de jaren, zijn de middelen van dit fonds gestadig geslonken. Zij belopen thans niet meer dan 1 050 185 frank en worden, overeenkomstig het beginsel vervat in de voormelde wet, uitsluitend aangewend voor de uitkering van renten wegens ongevallen aan agenten van het vroegere Bestuur der Staatsspoorwegen die overgenomen werden door de N.M.B.S. na de oprichting van deze laatste in 1926.

Vraag.

Hoe is het gesteld met de tariefwijzigingen voor het cokesvervoer van Tertre naar Athus en welk is de vergelijking die kan gemaakt worden met het vervoer van ijzererts van Lotharingen naar het bekken van Charleroi?

Antwoord.

De beide kwesties staan op de agenda van het M.C.E.S.C.

De Minister wenst bij deze gelegenheid zeer duidelijk te onderstrepen dat het Ministerie van Verkeerswezen in kwesties waardoor, langs het vervoer om, getracht wordt steun te verlenen aan bepaalde industrieën of gewesten, rekening houdt, enerzijds, met de objectieven inzake nationaal vervoerbeleid, en anderzijds, met de voorschriften die wij op internationaal vlak en meer bepaald bij de bekrachtiging van de verdragen van Parijs en Rome hebben onderschreven.

l'étude en ce qui concerne la jeunesse, comme la création d'une brigade de la courtoisie qui serait en fait un mouvement de jeunesse national et aurait pour but d'amener les écoliers à apprendre à respecter les règles de la circulation. Le Ministre vise en particulier la création de parcs de circulation itinérants qui, sous la direction de gendarmes spécialisés, doivent faciliter les leçons et conférences dans les écoles;

- promouvoir les enquêtes socio-psychologiques en vue de déterminer le meilleur moyen d'influencer le comportement des usagers de la route;
- au niveau des provinces, aider les manifestations locales ayant pour but d'améliorer la sécurité de la circulation.

*
**

QUESTIONS ET REPONSES.

A. — LA S.N.C.B.

1. Aspects financiers.

Question.

Quelle est la signification de l'article 600.4 figurant au Titre IV, Section particulière, du budget?

Réponse.

Conformément aux dispositions d'une loi spéciale, promulguée le 16 août 1927, les dépenses qui, après la création de la S.N.C.B., étaient encore dues du chef de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat ont été rattachées aux crédits qui, après le 31 août 1926, sont restés disponibles au budget du Département des Chemins de fer, de la Marine, des P.T.T. et de l'Aéronautique.

Après clôture des opérations de l'exercice 1926, les soldes de crédits restants, d'un montant de 11,5 millions de francs, ont été transférés à un fonds spécial, qui figure pour la première fois au budget pour Ordre de l'exercice 1934.

Au fil des ans, les moyens de ce fonds ont diminué continuellement. Actuellement, ils n'atteignent pas plus de 1 050 185 francs et, conformément au principe inscrit dans ladite loi, ils sont exclusivement affectés au versement de rentes du chef d'accidents survenus à des agents de l'ancienne Administration des Chemins de fer de l'Etat, reprise par la S.N.C.B. après sa création en 1926.

Question.

Comment la situation se présente-t-elle en ce qui concerne les modifications de tarif pour le transport de coke de Tertre à Athus et quelle comparaison peut-on faire avec le transport de minerai de fer de la Lorraine à destination du bassin de Charleroi?

Réponse.

Les deux questions sont inscrites à l'ordre du jour du C.M.C.E.S.

Le Ministre a entendu profiter de l'occasion pour souligner clairement que le Ministère des Communications tient compte, dans des questions où l'on essaye, par le biais des transports, d'apporter un soutien à certaines industries ou à certaines régions, d'une part, des objectifs visés en matière de politique nationale des transports, et, d'autre part, des prescriptions auxquelles nous avons souscrit sur le plan international et plus précisément lors de la ratification des traités de Paris et de Rome.

Dit betekent, dat wij steeds moeten voor ogen hebben dat de vervoermarkt van goederen een vrije concurrentiële markt is, waar de vervoerprijzen, geval per geval, gevormd worden in functie van de concurrentievoorwaarden. De overheid kan daarbij slechts reglementerend optreden om die concurrentievoorwaarden voor alle vervoertakken gelijk te schakelen.

Wanneer de overheid verder gaat en van ambtswege op de aldus gevormde vervoerprijzen wil drukken, dan moet zij daarvan ook de gevolgen dragen en alleszins een zodanige beslissing nemen dat de betrokkene vervoerder hiervan de financiële weerslag niet ondervindt.

Ten slotte, moet bij dat alles rekening worden gehouden met het feit dat meer bepaald het E.E.G.-verdrag steunmaatregelen via het vervoer, voor een nijverheid of een streek verbiedt.

Vraag.

Kan een prefiguratie worden gegeven van de exploitatie-rekening van 1968?

Hoe ziet de begroting voor 1969 er uit?

Antwoord.

(In miljoenen frank.)

Ceci signifie, que nous devons toujours avoir présent à l'esprit le fait que le marché des transports de marchandises est un marché ouvert à la libre concurrence, où les prix du transport sont formés, cas par cas, en fonction des conditions concurrentielles. Les autorités ne peuvent intervenir que par le biais de règlements pour uniformiser ces conditions concurrentielles pour toutes les branches des transports.

Lorsque les autorités vont plus loin et entendent faire pression d'office sur les prix du transport qui se sont ainsi formés, elles doivent également supporter les conséquences et, en tout cas, prendre une décision telle que le transporteur intéressé n'en subisse pas l'incidence financière.

Enfin, il faut tenir compte du fait que le traité de la C.E.E. interdit plus précisément d'accorder, par le biais des transports, des aides à une industrie ou à une région.

Question.

Serait-il possible de donner une préfiguration du compte d'exploitation pour 1968?

Comment le budget pour 1969 se présente-t-il?

Réponse.

(En millions de francs.)

	Vermoedelijke rekening 1968 op basis van de resultaten van de eerste negen maanden <i>Compte probable pour 1968 sur la base des résultats des neuf pre- miers mois</i>	Begroting 1969 goedgekeurd door de Raad van Beheer <i>Budget pour 1969 approuvé par le Conseil d'Administration</i>	
Trafiekontvangsten :			Recettes tarifaires :
— reizigers	5 547	5 463	— voyageurs;
— goederen	6 882	7 289	— marchandises;
— diversen	701	708	— divers.
Staatscompensaties (met inbegrip dotatie vernieuwingsfonds).	7 691	8 321	Compensations de l'Etat (y compris la dotation du fonds de renouvellement).
Totaal	20 821	21 781	Total.
	=====	=====	
Uitgaven :			Dépenses :
— personeel en pensioenen	15 554	16 391	— personnel et pensions;
— energie en stoffen	1 927	2 036	— énergie et matériaux;
— andere lasten	2 287	2 487	— autres charges.
Dotaties :			Dotations :
— vernieuwingsfonds	3 300	3 450	— fonds de renouvellement;
— verzekeringsfonds	250	250	— fonds d'assurance.
Financiële lasten	1 434	1 416	Charges financières.
Af te trekken :			A déduire :
— algemene onkosten van andere reke- ningen.	— 780	— 810	— frais généraux des autres comptes;
— Staatscompensaties	— 3 092	— 3 228	— compensations de l'Etat.
Totaal	20 880	21 992	Total.
	=====	=====	
Resultaat: mali	59	211	Résultat : mali.

Er zijn opgemerkt dat de rekening van 1968 nog niet volledig is afgesloten.

Maar, zoals de Minister het in zijn inleidende uiteenzetting heeft verklaard, wordt het werkelijk mali van 1968 nu reeds geraamd op slechts ongeveer 25 miljoen frank.

Il convient de noter que les comptes de 1968 ne sont pas encore entièrement clôturés.

Mais, comme le Ministre l'a déclaré dans son exposé introductif, le mali réel de 1968 est évalué dès à présent à quelque 25 millions de francs seulement.

Deze verbetering is het gevolg van de verhoogde trafiek-ontvangsten die tijdens de laatste drie maanden van het jaar werden geboekt.

Vraag.

Welke zijn de financiële resultaten van de :

- vervangingautobuslijnen;
- complementaire autobuslijnen ?

Antwoord.

De financiële uitslagen zijn :

(In miljoenen frank.)

Cette amélioration est la conséquence de l'augmentation des recettes tarifaires qui a été enregistrée au cours des trois derniers mois de l'année.

Question.

Quels sont les résultats financiers :

- des lignes d'autobus de remplacement;
- des lignes d'autobus complémentaires ?

Réponse.

Ces résultats financiers sont les suivants :

(En millions de francs.)

	1967	1968 (voorlopige cijfers) (chiffres provisoires)	
Vervangingsautobuslijnen	— 0,7	— 39,2	Lignes d'autobus de remplacement.
Complementaire autobuslijnen	— 4,1	— 5,8	Lignes d'autobus complémentaires.

De verslechting van de uitslag wat betreft de vervangingsautobuslijnen is in hoofdzaak te wijten aan de lagere trafiek-ontvangsten geboekt in 1968 t.o.v. 1967 (ongeveer 20 miljoen minder) en de daarmee verband houdende lagere Staatstussenkomst welke op deze trafiek wordt aangerekend (ongeveer 12 miljoen minder).

Vraag.

De Staatstussenkomsten voor de exploitatierekening van de N.M.B.S. zijn geen tussenkomsten in het deficit, maar wel compensaties voor opgelegde lasten (zo bv. de pensioenlast. Welke is de uitgave die normaal door de Staat zou moeten worden gedragen ?

Antwoord.

Volgens de normalisatie der rekeningen zijn er drie posten van pensioenuitgave die normaal niet door de exploitatierekening van de N.M.B.S. moeten worden gedragen. Het zijn de volgende :

	Voorziene uitgave in 1969 (in miljoenen franken)
1° De uitgaven voortvloeiend uit de opgelegde toekenning aan de personeelsleden van pensioenbonificaties in hoofde van hun hoedanigheid van oorlogsinvaliden, oudstrijder, enz.	445
2° De last van het excedentair personeelseffectief dat in 1926 door de Staat aan de N.M.B.S. werd opgedrongen	2 541
3° De gelijkstelling inzake Staatstussenkomst van het Pensioenfonds van de N.M.B.S. met de algemene wettelijke pensioenregeling in de R.M.Z.	184
Totaal	3 170

Ter vergelijking : voor 1969 is op de begroting van Verkeerswezen een compensatiekrediet uitgetrokken van :

- voor de eerste post : 230 miljoen;
- voor de tweede post : 2 525 miljoen;
- voor de derde post : —

Totaal : 2 755 miljoen.

La détérioration des résultats en ce qui concerne les lignes d'autobus de remplacement doit essentiellement être attribuée à la baisse des recettes tarifaires enregistrée en 1968 par rapport à 1967 (diminution de quelque 20 millions) et à la réduction connexe de l'intervention de l'Etat qui est prévue pour ce trafic (diminution de quelque 12 millions).

Question.

Les interventions de l'Etat en faveur du compte d'exploitation de la S.N.C.B. ne constituent pas des interventions dans le déficit, mais bien la compensation de charges imposées, (p. ex. la charge des pensions). Quelle est la dépense qui devrait être supportée normalement par l'Etat ?

Réponse.

Conformément à la normalisation des comptes, il existe trois postes de dépense de pensions que ne doit normalement pas supporter le compte d'exploitation de la S.N.C.B.; ce sont les suivants :

	Dépense prévue en 1969 (en millions de francs)
1° La dépense découlant de l'octroi obligatoire de bonifications de pensions aux membres du personnel en leur qualité d'invalides de guerre, d'ancien combattant, etc.	445
2° La charge du personnel excédentaire imposé à la S.N.C.B. par l'Etat en 1926	2 541
3° L'assimilation, en ce qui concerne l'intervention de l'Etat, du Fonds des pensions de la S.N.C.B. au régime général légal de pensions dans le cadre de l'O.N.S.S.	184
Total	3 170

A titre de comparaison, rappelons qu'il est prévu au budget des Communications pour 1969 un crédit compensatoire atteignant :

- pour le premier poste 230 millions
- pour le deuxième poste 2 525 millions
- pour le troisième poste —

Total 2 755 millions

2. De normalisatie van de spoorwegrekeningen.

Vraag.

In het kader van de normalisatie van de spoorwegrekeningen moet er een oplossing komen voor de Staatstussenkomst in de verzekering-gezondheidszorgen van het spoorwegpersoneel.

Die Staatstussenkomst zou niet ten laste van de begroting van Verkeerswezen mogen vallen, maar, door een erkenning als mutualiteit van de Kas der Sociale Werken van de N.M.B.S., moeten worden verzekerd via de begroting van Sociale Voorzorg.

Antwoord.

Het is juist dat een oplossing moet worden gevonden voor een definitieve regeling van het financieringsprobleem van de verzekerings-gezondheidszorgen van het spoorwegpersoneel. Inderdaad, deze kwestie moet geplaatst worden in het kader van de normalisatie der spoorwegrekeningen.

De gesuggereerde oplossing — erkenning als mutualiteit — is één van de formules die eventueel in aanmerking zouden kunnen komen.

Zoals hij het in zijn inleidende uiteenzetting heeft gezegd, beijvert de Minister zich thans om een aangepaste oplossing te zoeken. De regering zal daarover eerlang moeten beraadslagen.

Vraag.

De normalisatie van de spoorwegrekeningen is ongetwijfeld van belang om tot een meer gecoördineerde vervoerpolitiek te komen.

Maar daarnaast zijn er nog andere kwesties die moeten geregeld worden, met name de kwestie van de infrastructuurkosten.

De drie vervoertakken moeten, op alle gebied, op gelijke voet worden behandeld.

Is de Minister het hiermede eens?

Antwoord.

Het antwoord op de gestelde vraag is affirmatief.

Bij de bespreking van de begroting van 1967 heeft de Minister langdurig uitgeweid over de algemene vervoerpolitiek die gesteund is op 8 wel omschreven principes. Zij zijn in het verslag van de heer Claeys weer te vinden.

Een van deze principes is het verwezenlijken van gelijke concurrentievoorwaarden voor alle vervoertakken.

Het is in dat kader dat de normalisatie van de spoorwegrekeningen moet plaats hebben.

Dit geldt eveneens voor de egalisatie inzake het ten laste nemen van de infrastructuurkosten. Het is immers een feit dat men nooit de vervoermarkt van goederen zal kunnen saneren zolang de kostprijs en derhalve de gestelde vervoerprijs van één vervoertak bezwaard wordt door infrastructuurkosten, terwijl voor de andere vervoertakken of voermiddelen dergelijke kosten gedragen worden door de gemeenschap en zij dus op de kostprijs en op de vervoerprijs niet of slechts gedeeltelijk drukken.

Om een op de economische waarheid afgestemde vervoermarkt te verwezenlijken, is het dus nodig dat de overheid voor het ten laste nemen van de infrastructuurkosten een gelijkvormige maatregel treft voor alle vervoertakken.

2. La normalisation des comptes de la S.N.C.B.

Question.

Dans le cadre de la normalisation des comptes des chemins de fer, une solution doit intervenir en ce qui concerne l'intervention de l'Etat dans l'assurance soins de santé du personnel de la S.N.C.B.

Cette intervention de l'Etat ne devrait pas être à charge du budget des Communications; elle devrait être assurée via le budget de la Prévoyance sociale, grâce à la reconnaissance de la Caisse des œuvres sociales de la S.N.C.B. en qualité de mutualité.

Réponse.

Il est exact qu'une solution doit être trouvée en vue de régler définitivement le problème du financement de l'assurance soins de santé du personnel des chemins de fer. En effet, cette question doit s'inscrire dans le cadre de la normalisation des comptes de la S.N.C.B.

La solution suggérée — reconnaissance en qualité de mutuelle — constitue une des formules qui pourraient éventuellement être retenues.

Comme il l'a déclaré dans son introduction, le Ministre s'efforce actuellement de rechercher une solution adéquate. Le Gouvernement devra délibérer sous peu à ce sujet.

Question.

La normalisation des comptes des chemins de fer est sans aucun doute importante pour obtenir une meilleure coordination de la politique des transports.

Mais, en marge de cela d'autres questions doivent encore être réglées, notamment celle des charges d'infrastructure.

Les trois branches des transports doivent être traitées sur un pied d'égalité dans tous les domaines.

Le Ministre est-il bien d'accord à ce sujet?

Réponse.

La réponse à cette question est affirmative.

Lors de la discussion du budget pour 1967, le Ministre a longuement parlé de la politique générale des transports. Celle-ci est basée sur 8 principes bien définis, qui ont été repris dans le rapport de M. Claeys.

L'un de ces principes est la mise en place de conditions concurrentielles égales pour toutes les branches des transports.

C'est dans cette perspective que doit se réaliser la normalisation des comptes des chemins de fer.

Ceci vaut également pour l'égalisation en matière de prise en compte des charges d'infrastructure. Il est évident, en effet, que l'assainissement du marché des transports de marchandises ne pourra être réalisé aussi longtemps que le prix de revient et, dès lors, le prix du transport dans une branche des transports est grevé par des frais d'infrastructure, alors que, pour les autres branches ou les autres modes de transport, les frais de ce genre sont supportés par la communauté, de sorte qu'ils n'ont pas d'incidence ou n'ont qu'une incidence partielle sur le prix de revient et sur le prix du transport.

Pour mettre sur pied un marché des transports reflétant la vérité économique, il est donc nécessaire que les autorités prennent une mesure uniforme, pour toutes les branches des transports, en ce qui concerne la prise en charge des frais d'infrastructure.

Dit is echter een uiterst delikaat en ingewikkeld probleem. Het wordt thans op het vlak van de E.G. bestudeerd, waarbij uitgegaan wordt van het principe dat elke vervoertak zelf zijn infrastructuurkosten moet dragen. Het spreekt vanzelf dat dit geleidelijk aan zal moeten gebeuren.

3. Containerstations.

Vraag.

In verband met de containertrafiek, vraagt een lid of de N.M.B.S. ook denkt aan containerverdeelstations in het binnenland, van waaruit met vrachtwagens de verdere verdeling zou kunnen worden gedaan.

Werd die kwestie reeds bestudeerd?

Antwoord.

Het antwoord is bevestigend op het vlak van de conceptie.

De praktische verwezenlijkingen hangen natuurlijk af van de evolutie van het betrokken verkeer.

4. Het trafiek.

Vraag.

Welk is de evolutie, enerzijds, van de reizigerstrafiek, anderzijds, van de goederentrafiek, tijdens de laatste drie jaren.

Antwoord.

De evolutie van het reizigersverkeer over de laatste drie jaar is de volgende :

1966 : 8 708 miljoen reizigerskilometers;

1967 : 8 534 miljoen reizigerskilometers;

1968 : 8 177 miljoen reizigerskilometers.

De evolutie van het goederenverkeer over de laatste drie jaar is de volgende :

1966 : 6 234 miljoen tonkilometers;

1967 : 6 082 miljoen tonkilometers;

1968 : 6 675 miljoen tonkilometers.

5. Tarifaire aspecten.

Vraag.

De kosten van eindstation tot eindstation op het net van de S.N.C.F. zijn zo dat voor een wagenlading van 20 ton van Longwy tot Athus 3 500 frank wordt betaald, terwijl ongeveer dezelfde prijs wordt betaald van Longwy naar Duinkerken.

Kunnen geen besprekingen worden aangevat om tot een wederzijdse wijziging van die tarieven te komen? Deze tarieven zijn immers een handicap voor de grensstreken.

Antwoord.

De tarieven van de S.N.C.F. voor het vervoer van goederen per wagenlading voorzien dat de vracht op een minimumafstand van 40 km moet berekend worden. Deze toestand is te wijten aan de betrekkelijke hoge terminale kosten die de kostprijs nadelig beïnvloeden.

Toutefois, il s'agit là d'un problème extrêmement délicat et complexe. Il est actuellement examiné au niveau de la C.E.E. en partant du principe que chaque branche des transports doit supporter elle-même ses charges d'infrastructure. Il va de soi que cela devra se faire graduellement.

3. Gares de containers.

Question.

En ce qui concerne le trafic des containers, un membre a demandé si la S.N.C.B. songe également à installer dans le pays des gares de triage pour containers, d'où la distribution pourrait être assurée par camions.

Cette question a-t-elle déjà été étudiée?

Réponse.

La réponse est affirmative sur le plan de la conception.

Les réalisations pratiques dépendent actuellement de l'évolution du trafic considéré.

4. Le trafic.

Question.

Quelle est l'évolution, d'une part, du trafic des voyageurs et, d'autre part, du trafic des marchandises au cours des trois dernières années?

Réponse.

L'évolution du trafic des voyageurs au cours des trois dernières années est la suivante :

1966 : 8 708 millions de kilomètres-voyageurs;

1967 : 8 534 millions de kilomètres-voyageurs;

1968 : 8 177 millions de kilomètres-voyageurs.

L'évolution du trafic des marchandises au cours des trois dernières années est la suivante :

1966 : 6 234 millions de kilomètres-tonnes;

1967 : 6 082 millions de kilomètres-tonnes;

1968 : 6 675 millions de kilomètres-tonnes.

5. Aspects tarifaires.

Question.

Le coût, de terminus à terminus, sur le réseau de la S.N.C.F. est tel que pour un chargement de 20 tonnes on paie 3 500 francs de Longwy à Athus, tandis que le même prix environ est payé de Longwy à Dunkerque.

N'est-il pas possible d'engager des pourparlers afin d'aboutir à une modification bilatérale de ces tarifs? Ces tarifs constituent en effet un handicap pour les régions frontalières.

Réponse.

Les tarifs de la S.N.C.F. pour le transport des marchandises en wagons prévoient que le frêt doit être calculé sur une distance minimale de 40 km. Cette situation est due aux frais terminaux relativement élevés, qui influent défavorablement sur le prix de revient.

De onderhandelingen die door de N.M.B.S. met de Franse Spoorwegen werden aangeknoopt, hebben tot gevolg gehad dat het internationaal tarief 9468 in het leven werd geroepen. Bedoeld tarief kent een vermindering toe van 8 % op de Franse lijnen en stelt de prijs van een minimumvracht bij de N.M.B.S. vast op 925 frank per wagon in plaats van op 1 000 frank.

Voor de E.G.K.S. produkten (kolen, erts, metaalprodukten) passen beide spoorwegmaatschappijen hun normale prijzen toe, doch zonder heffing door de N.M.B.S. van een minimumvracht.

De N.M.B.S. is er niet in geslaagd verdere toegevingen vanwege haar partner te bekomen.

Vraag.

In de streken met geringe bevolkingsdichtheid gebeurt het vervoer per autobus, soms langs grote omwegen, ten einde aldus tot een voldoende bezetting te komen. Dat is normaal.

Maar sommige reizigers moeten aldus om een plaats te bereiken die 10 km verder ligt, een parcours van bv. 20 km afleggen.

Bij het tijdverlies, komt aldus dat de reizigers moeten betalen voor 20 km. Kan men de tarieven niet aanpassen aan de werkelijke bewezen dienst?

Antwoord.

De gesignaleerde toestand is niet eigen aan de streken met geringe bevolkingsdichtheid. Ook in streken met dichte bevolking en zelfs voor treindiensten, bestaan er nog dergelijke toestanden.

Zo is tussen Brussel en Gent nog altijd de afstand over de oude lijn (via Aalst) van toepassing, daar waar de afstand over de nieuwe lijn, aangelegd in de jaren 1930, korter is.

De Raad van Beheer van de N.M.B.S. heeft zich reeds met die problemen bezig gehouden en ook de werkgroep die de normalisatie van de spoorwegrekeningen bestudeerde, heeft de kwestie onderzocht.

Beiden zijn daarbij tot de conclusie gekomen dat de economische waarheid als enig criterium in aanmerking kan komen, dat wil zeggen dat de vervoerprijs moet afgestemd zijn op de werkelijk afgelegde afstand, en niet op een fictieve afstand gesteund op een of ander « verworven recht ».

Trouwens, het product van de vervoerdienst is de reiziger-kilometer en de vervoerder kan zich niet veroorloven nieuw aangevraagde en langere relaties te verzekeren indien hij niet voor die supplementaire bewezen dienst wordt betaald.

In het stelsel van de vervangingsdiensten van de N.M.B.S. is dat des te meer waar daar de pachter voor zijn prestaties betaald wordt op basis van de zogenoemde « voorafbepaalde kostprijs » die steunt op de geleverde voertuig-kilometer.

6. Electrificatie.

Vraag.

In het kader van een betere spoorverbinding Nederland-België-Frankrijk, is het aangewezen dat na Antwerpen-Gent, ook de lijn Gent-Kortrijk-Rijsel zou worden geëlectriceerd.

Antwoord.

De verbinding Nederland-België-Frankrijk is inderdaad zeer belangrijk, maar de grote massa der Nederlandse reizi-

Les négociations entamées par la S.N.C.B. avec les Chemins de fer français ont abouti à la mise au point du tarif international 9468. Ce tarif accorde une réduction de 8 % sur les lignes françaises et fixe à 925 francs par wagon au lieu de 1 000 francs le prix de la charge minimale sur le réseau de la S.N.C.B.

Pour les produits de la C.E.C.A. (charbon, minerais, métaux), les deux sociétés ferroviaires appliquent leurs prix normaux, mais sans perception d'un fret minimum par la S.N.C.B.

La S.N.C.B. n'est pas parvenue à obtenir de plus amples concessions de sa partenaire.

Question.

Dans les régions à faible densité de population, le transport est assuré par autobus, parfois par de longs détours afin d'obtenir une occupation suffisante. C'est normal.

Mais certains voyageurs doivent, de ce fait, parcourir 20 km, par exemple, pour se rendre à un point distant de 10 km.

En plus de la perte de temps, ces voyageurs paient également pour 20 km. N'y a-t-il pas moyen d'adapter les tarifs au service réellement fourni?

Réponse.

La situation dénoncée n'est pas propre aux régions à faible densité de population. Même dans les régions fortement peuplées et pour les services ferroviaires une telle situation se présente encore.

C'est ainsi qu'entre Bruxelles et Gand, la distance par l'ancienne ligne (via Alost) est toujours portée en compte alors que la distance par la nouvelle ligne, posée aux alentours de 1930, est plus courte.

Le Conseil d'Administration de la S.N.C.B. s'est déjà penché sur le problème, de même que le groupe de travail qui a étudié la normalisation des comptes d'exploitation.

Tous deux ont abouti à la conclusion que la réalité économique est le seul critère à retenir, c'est-à-dire que le prix du transport doit être fondé sur la distance effectivement parcourue et non sur une distance fictive basée sur l'un ou l'autre « droit acquis ».

D'ailleurs, le produit du service de transport est le kilomètre-voyageur, et le transporteur ne peut se permettre d'assurer de nouvelles et plus longues liaisons si le service supplémentaire qui lui est demandé n'est pas rémunéré.

Dans le régime des services de remplacement de la S.N.C.B., cela est d'autant plus vrai puisque le concessionnaire est payé pour ses prestations sur la base du « prix de revient préalablement fixé », lequel est fondé sur le kilomètre-véhicule fourni.

6. Electrification.

Question.

Dans le cadre d'une meilleure liaison ferroviaire entre les Pays-Bas, la Belgique et la France, il s'indiquerait de procéder également, après la ligne Anvers-Gand, à l'électrification de la ligne Gand-Courtrai-Lille.

Réponse.

La liaison entre les Pays-Bas, la Belgique et la France est, en effet, très importante, mais la grande masse des

gers stelt voal belang in Parijs. De relatie Antwerpen-Gent-Rijsel wordt sedert verscheidene decennia verzekerd door het combineren van de treinen Antwerpen-Gent, Gent-Kortrijk en Kortrijk-Rijsel. Maar de S.N.C.F. die de geringe cliënteel ervan vaststelt, heeft er nooit in toegestemd een drukkere treindienst te voorzien omdat ze niet gelooft in een reizigerspotentieel dat de rendabiliteit van een dergelijke maatregel zou waarborgen.

De electrificering Antwerpen-Gent die thans aan de gang is, wordt gerechtvaardigd door de vooruitzichten die wijzen op een gevoelige verhoging van de cliënteel op dit baanvak, hetgeen men niet mag verhoppen op de relatie Gent-Rijsel. Trouwens, de dieseltractie op dit baanvak volstaat ruimschoots om het hoofd te bieden aan de normaal verwachte aangroei van de trafiek tussen de beide steden.

Vraag.

Wordt de electrificatie van de spoorwegbaanvakken Autelbas-Athus en Athus-Longwy overwogen?

Hoeveel zou dit kosten?

Antwoord.

De elektrificatie van de lijn Autelbas-Athus alsook het bouwen van een dubbelspanningsnet (3 000 volt-gelijkstroom; 25 000 volt/50 Hz) te Athus in verband met de elektrificatie van de Luxemburgse lijn naar Petange, werd enkele jaren geleden door de N.M.B.S. ter studie genomen.

De N.M.B.S. voorziet niet in een nabije toekomst over te gaan tot de verwezenlijking van deze elektrificatie. De op de lijn Autelbas-Athus verwerkte trafiek verantwoordt zulks niet.

De raming, die destijds ter gelegenheid van de studie werd gedaan, zou thans niet kunnen dienen als referte-element aangezien sedertdien, enerzijds, de arbeidslonen en de kostprijs der gebruikte materialen zeer gevoelig verhoogden en, anderzijds, de organisatie van de goederentreindienst in deze relatie gewijzigd werd.

Wat de lijn Longwy-Athus betreft, werd de elektrificatie nooit in overweging genomen.

7. Rationalisatie.

Vraag.

In sociale middens heerst misnoegdheid omdat sommige spoorwegwerken aan de privé-nijverheid werden toevertrouwd. De rendabiliteit van die operatie wordt in die middens trouwens in twijfel getrokken.

Is het reinigen der rijtuigen door de privé-nijverheid beter koper? Hoe bewijst men dat?

Is het renderend de vernieuwing van sporen aan de privé-nijverheid toe te vertrouwen?

Het statutair personeel vermindert daardoor niet: het blijft in dienst omdat het personeel van de aannemer moet worden omringd.

Antwoord.

De op de rijtuigen toegepaste reinigingsprocedures zijn in volle evolutie en, om het lastig werk te vermijden wordt meer en meer een beroep gedaan op het gebruik van mechanische middelen.

De N.M.B.S. kan daarom geen arbeiders aanwerven, die zij vijftig en veertig jaar lang moet in dienst houden, omdat zij hun latere benutting niet kan waarborgen.

De reiniging der rijtuigen door de privé-nijverheid is goedkoper dan het werk uitgevoerd door statutaire bedienden.

voyageurs néerlandais s'intéresse surtout à Paris. La liaison Anvers-Gand-Lille est assurée depuis plusieurs décennies en combinant les lignes Anvers-Gand, Gand-Courtrai et Courtrai-Lille. Mais la S.N.C.F., qui en a constaté la clientèle réduite, n'a jamais consenti à assurer un service ferroviaire plus intense, parce qu'elle ne croit pas à un potentiel de voyageurs qui garantisse la rentabilité d'une telle mesure.

L'électrification de la ligne Anvers-Gand, actuellement en cours, se justifie par des prévisions d'accroissement sensible de la clientèle sur ce tronçon, ce qui ne peut être escompté sur la liaison Gand-Lille. D'ailleurs, la traction diesel sur ce tronçon suffit largement à faire face à l'accroissement de trafic à prévoir normalement entre les deux villes.

Question.

L'électrification des tronçons de voie ferrée Autelbas-Athus-Longwy est-elle envisagée?

Combien cela coûterait-il?

Réponse.

L'électrification de la ligne Autelbas-Athus, ainsi que l'aménagement d'un réseau bi-tension (3.000 volts courant continu; 25.000 volts 50 Hz) à Athus en vue de l'électrification de la ligne luxembourgeoise de Petange ont fait l'objet, il y a quelques années, d'une étude de la part de la S.N.C.B.

La Société ne prévoit pas de passer, dans un proche avenir, à la réalisation de cette électrification, laquelle ne peut se justifier par le trafic de la ligne Autelbas-Athus.

L'estimation faite à l'époque, dans l'étude précitée, ne pourrait plus servir actuellement comme élément de référence, étant donné que depuis lors d'une part, la main-d'œuvre et le coût des matériaux utilisés ont subi une hausse sensible et que, d'autre part, l'organisation du service marchandises sur cette liaison a été modifiée.

En ce qui concerne la ligne Longwy-Athus, son électrification n'a jamais été envisagée.

7. Rationalisation.

Question.

Les milieux sociaux se montrent mécontents en raison du fait que certains travaux ferroviaires ont été confiés à l'industrie privée. Ils émettent d'ailleurs des doutes quant à la rentabilité de cette opération.

Le nettoyage des voitures par l'industrie privée est-il meilleur marché? Est-il possible de le prouver?

Est-il rentable de confier le renouvellement de voies à l'industrie privée?

Le personnel statutaire ne s'en trouve pas réduit, car il doit rester en service pour encadrer le personnel de l'entrepreneur.

Réponse.

Les procédés de nettoyage des voitures sont en pleine évolution et, pour éviter un travail fastidieux, on a, de plus en plus, recours à des moyens mécaniques.

Le S.N.C.B. ne peut recruter des ouvriers à cet effet, sachant qu'elle devra les maintenir en service pendant trente-cinq à quarante ans, sans pouvoir leur garantir une occupation à l'avenir.

Le nettoyage des voitures par l'industrie privée est moins onéreux que le travail effectué par les agents statutaires.

In de meeste Europese landen wordt de vernieuwing van sporen volledig of gedeeltelijk toevertrouwd aan aannemers.

De ondervinding bij de N.M.B.S. heeft uitgewezen dat deze werkwijze renderend is en inzake uitvoering voldoende schenkt, vermits het toezicht in handen blijft van bevoegd spoorwegpersoneel.

Vraag.

Zelfs al zijn er inzake exploitatie geen nieuwe overschakelingen meer van wegcentra naar de filiale Depaire, toch schijnt de cliënteel hoegenaamd niet tevreden te zijn over dat initiatief. De dienst is er niet op verbeterd.

Het is zelfs zo dat transporten bestemd voor de N.M.B.S. zelf, zoals vervangingsstukken, blijven liggen.

Antwoord.

Zoals met elke nieuwe exploitatiemaatregel is ook hier een periode van rodage onvermijdelijk.

Zo komt het dat ook bij de inschakeling van de N.V. « Depaire » in de exploitatie van bepaalde wegcentra, er bepaalde klachten vanwege de cliënteel zijn geweest.

In functie van die klachten werden passende maatregelen getroffen en de door de filiale verstrekte diensten laten nu dan ook niet meer te wensen over, bepaalde gevallen van heikracht (slecht weer bv.) niet te na gesproken.

Vraag.

De controle aan de uitgang van het station Antwerpen-Centraal is afgeschaft, maar in Brussel-Centraal is dat nog niet het geval.

Wat gaat men uiteindelijk doen ?

Antwoord.

Het probleem van de afschaffing van de controles in de stations vertoont in België bijzondere aspecten : op een groot aantal getarifeerde punten worden geen biljetten meer uitgereikt; dikwijls liggen die punten op korte afstanden van elkaar en het controlepersoneel kan derhalve niet instaan voor een volledige bediening van de reizigers.

Vandaar dat de afschaffing van de controle aan de uitgang van zes stations, waaronder Antwerpen-Centraal, de vrees voor een niet te versmaden verlies aan ontvangsten wettigt.

Om deze reden legt de N.M.B.S. een grote omzichtigheid aan de dag bij de uitbreiding van deze maatregel in andere belangrijke stations.

Vraag.

Welke zijn de resultaten van de proef betreffende de afschaffing van de controle aan de uitgang van sommige stations ?

Gaat men daar mee verder ?

Antwoord.

De cliënteel is natuurlijk tevreden over de afschaffing van de controles aan de uitgang van sommige stations.

Het groot aantal plaatsen waar geen biljetten uitgereikt worden of waar er geen controle meer is, leidt nochtans tot een verhoging van de vastgestelde onregelmatigheden.

De uitbreiding dient derhalve met de grootste omzichtigheid te gebeuren.

Dans la plupart des pays européens, le renouvellement des voies est confié en tout ou en partie à des entrepreneurs.

A la S.N.C.B., l'expérience a prouvé que ce procédé est rentable et qu'il donne satisfaction quant à l'exécution, le contrôle demeurant en mains du personnel compétent des chemins de fer.

Question.

Bien qu'on n'opère plus de nouveaux transferts de centres routiers à la filiale Depaire, la clientèle ne semble absolument pas satisfaite de cette initiative. Le service ne s'en trouve pas amélioré.

Il arrive même que des transports destinés à la S.N.C.B., elle-même, tels ceux de pièces de rechange, restent en souffrance.

Réponse.

Comme pour toute nouvelle mesure d'exploitation, une période de rodage est inévitable.

C'est ainsi que la reprise de l'exploitation de certains centres routiers par la S.A. « Depaire » a pu susciter des plaintes de la part de la clientèle.

Des mesures adéquates ont été prises en vue de faire cesser ces plaintes et les services assurés par la filiale ne laissent actuellement plus à désirer, abstraction faite de certains cas de force majeure (mauvais temps, par exemple).

Question.

Le contrôle à la sortie de la gare d'Anvers-Central a été supprimé, ce qui n'est pas encore le cas à Bruxelles-Central.

Que compte-t-on faire finalement ?

Réponse.

Le problème de la suppression du contrôle dans les gares présente, en Belgique, des aspects particuliers : un grand nombre de points tarifés ne délivrent plus de billets; souvent les distances entre ces points sont tellement courtes que le personnel de contrôle n'est plus en mesure de desservir tous les voyageurs.

Dès lors, la suppression du contrôle à la sortie de six gares, parmi lesquelles celle d'Anvers-Central, justifie la crainte d'une perte de recettes non négligeable.

La S.N.C.B. se montre, pour cette raison, fort circonspecte lorsqu'il s'agit d'étendre cette mesure à d'autres gares importantes.

Question.

Quels sont les résultats de l'essai de suppression du contrôle à la sortie de certaines gares ?

Cet essai sera-t-il poursuivi ?

Réponse.

La clientèle est évidemment satisfaite de la suppression du contrôle à la sortie de certaines gares.

Le nombre considérable de points qui ne délivrent plus de billets ou ne sont plus contrôlés, entraîne toutefois une augmentation du nombre des irrégularités constatées.

L'extension de cette mesure doit, en conséquence, être envisagée avec la plus grande circonspection.

7. Decentralisatie.

Vraag.

De controle van de snelheidsbanden van de locomotieven werd altijd gedaan in de plaatselijke diensten.

Maar indien de betrokken bediende om een of andere reden, zoals oppensioenstelling, de dienst verlaat, dan wordt zijn post afgeschaft en worden van dan af de snelheidsbanden opgestuurd naar Brussel.

Dat is geen politiek van decentralisatie.

Antwoord.

De controle van de snelheidsbanden der locomotieven wordt gedaan in een enkel centrum, namelijk te Schaarbeek. Deze controle staat onder het rechtstreekse toezicht van de Directie hetgeen alle waarborgen geeft voor secuur en homogeen nazicht.

Van daar dat geen enkele controle meer wordt gedaan in de plaatselijke diensten.

Vraag.

Dat er twee jaren nodig zijn geweest om eindelijk een kachel te kunnen aankopen voor een dienst te Luik, toont eens te meer de noodzakelijkheid aan van een grotere decentralisatie inzake bestellingen. De gewestelijke en plaatselijke diensten zouden op dat stuk over meer mogelijkheden moeten beschikken.

Antwoord.

Iedere gewestelijke dienst beschikt over voldoende sub-delegaties om tot de aankoop van bv. kachels te kunnen over te gaan zonder voorafgaandelijke toelating van de Centrale Directie.

Vraag.

Een lid wenst het programma betreffende de afschaffing van spoorlijnen en het op een enkel spoor brengen van sommige andere lijnen te kennen, meer bepaald wat de provincie Luxemburg aangaat.

Antwoord.

In 1968 heeft de N.M.B.S., op gebied van rationalisatie van de treinexploitatie, de activiteit beperkt tot :

1° het opbreken van spoorbaanvakken waarop sedert geruime tijd geen enkel vervoer noch van reizigers, noch van goederen meer plaats had;

2° tot het op enkel spoor brengen van sommige baanvakken.

Voor deze twee maatregelen bestaat geen wel omschreven programma. Concrete maatregelen worden getroffen in functie van de evolutie van de trafiek op die lijnen en dan meer bepaald van de goederentrafiek.

De Raad van Beheer neemt dus beslissingen geval per geval en na het advies te hebben ingewonnen van de Interministeriële Commissie van Spoorwegen wat betreft het militair aspect.

In 1968 werden beslissingen genomen :

1° inzake het opbreken van lijnen voor :

- het baanvak Tienen-Hoegaarden,
- de industriële lijn genaamd « du Midi de Mons »,
- het baanvak Grimde-Drieslinter,
- het baanvak Drieslinter-Sint-Truiden,

7. Décentralisation.

Question.

Le contrôle des bandes tachygraphiques des locomotives a toujours été effectué par les services locaux.

Toutefois, si, pour l'un ou l'autre motif, telle la mise à la retraite, l'agent intéressé quitte le service, ce poste est supprimé et, à partir de ce moment, les bandes tachygraphiques sont envoyées à Bruxelles.

Cette façon de faire n'est pas conforme à une politique de décentralisation.

Réponse.

Le contrôle des bandes tachygraphiques des locomotives se fait dans un centre unique, celui de Schaarbeek. Ce contrôle est effectué sous la surveillance directe de la Direction, ce qui donne toutes les garanties d'une vérification valable et homogène.

Tel est le motif pour lequel aucun contrôle n'est plus effectué dans les services locaux.

Question.

Qu'il ait fallu deux ans pour pouvoir finalement passer à l'achat d'un poêle destiné à l'un des services de Liège, montre une fois de plus qu'une plus grande décentralisation s'impose en matière de commandes. Les services régionaux et locaux devraient disposer d'une plus grande latitude en cette matière.

Réponse.

Chaque service régional dispose de suffisamment de sous-délégations pour pouvoir procéder à l'achat, p.ex. de poêles, sans autorisation préalable de la Direction centrale.

Question.

Un membre souhaite connaître le programme des suppressions de lignes de chemin de fer et de mise à voie unique d'autres lignes, plus spécialement en ce qui concerne la province de Luxembourg.

Réponse.

En 1968, la S.N.C.B. a, sur le plan de la rationalisation de l'exploitation des chemins de fer, limité ses activités à :

1° l'enlèvement de tronçons de voies ferrées n'ayant plus servi à aucun transport de personnes ou de marchandises depuis un certain temps;

2° la mise à voie unique de certains tronçons.

Il n'existe pas, en ce qui concerne ces deux mesures, de programme nettement défini. Des mesures concrètes sont prises en fonction de l'évolution du trafic sur ces lignes, et notamment du trafic de marchandises.

Le Conseil d'Administration prend donc des décisions dans chaque cas, et après avoir sollicité l'avis de la Commission interministérielle des Chemins de fer lorsqu'il s'agit de cas qui présentent un aspect militaire.

En 1968, ces décisions visaient :

1° le démontage de lignes sur :

- le tronçon Tirlemont-Hoegaarden,
- la ligne industrielle dite du « Midi de Mons »,
- le tronçon Grimde-Drieslinter,
- le tronçon Drieslinter-Saint-Trond,

- het baanvak Hoepertingen-Tongeren,
- het baanvak Zwevegem-Avelgem,
- het baanvak Avelgem-Ronse,
- het baanvak Dottenijs-Saint-Léger-Avelgem,
- het baanvak Ronse-Lessen,
- de industriële lijn Trazegnies-Courcelles-Fosses,
- de industriële lijn Bascoup-Bascoup Etoile,
- het baanvak Belœil-Vertakking Ath van de lijn Blaton-Ath,
- het baanvak Torhout-Kortemark,
- het baanvak Muno-Vertakking Orgeo,
- de verbindingsocht tussen de lijnen 90 en 94 te Ath,
- het baanvak Aalst-Hofstade;

2° inzake het op enkel spoor brengen voor :

- het baanvak Tilly-Court-Saint-Etienne.

8. Trein- en autobusexploitatie.

Vraag.

Het gaat niet op dat buitenlandse reizigers die naar België komen met T.E.E.-treinen om via de Oostende-Doverlijn naar Groot-Brittannië door te reizen, te Brussel van trein moeten veranderen omdat de T.E.E.-treinen niet meer doorrijden tot Oostende.

Antwoord.

De T.E.E.-trein « Saphir » werd inderdaad wegens zijn zwakke bezetting en het gevoelig financieel verlies dat hieruit voortvloeide afgeschaft tussen Oostende en Brussel.

Indien deze trein opnieuw Oostende als herkomst en bestemming zou hebben, zou vooral in de richting Oostende-Duitsland, het aantal reizigers nog geringer zijn dan vroeger, aangezien er geen aansluiting meer zou kunnen worden verwezenlijkt uit London.

Sinds 22 mei 1966 (datum van de beperking tot Brussel) werd inderdaad de verbinding tussen London-Dover-Oostende één uur later gesteld (aankomst Oostende te 16 u 20 in plaats van te 15 u 20).

De dienstregeling van de T.E.E. « Saphir » kan aan deze nieuwe toestand niet worden aangepast omdat de aankomst te Frankfurt rond 23 uur (thans 21 u 54) zou plaatshebben hetgeen ongunstig is zowel voor de lokale trafiek als voor de aansluitingen. Te Frankfurt zou er geen aansluiting meer zijn met bepaalde laatste treinen. Ook te Köln zouden meerdere belangrijke aansluitingen niet meer worden verzekerd.

Vraag.

Is het niet mogelijk de autobussen van de lijn Aarlen-Athus langs Turpange te laten rijden ? Hierop is reeds dikwijls aangedrongen geworden.

Antwoord.

De hervorming van de exploitatie van de spoorlijn n° 167, Aarlen-Athus, die door de Raad van Beheer werd goedgekeurd, werd tot op heden niet volledig verwezenlijkt.

Sedert 1963, wordt een vervangingsautobusdienst geëxploiteerd tussen Aarlen en Athus, in dubbel met de treindienst van de spoorlijn n° 167.

Nopens de geringe bezetting werden in mei 1966, de reizigerstreinen afgeschaft 's zondags en gedeeltelijk 's zaterdags tussen Aarlen en Virton.

De inwoners van Turpange kunnen evenwel gebruik maken van de autobussen die stoppen op 600 m (« Differt ») en 400 m (« Chemin de Turpange ») van het dorp.

- le tronçon Hoepertingen-Tongres,
- le tronçon Zwevegem-Avelgem,
- le tronçon Avelgem-Renaix,
- le tronçon Dottignies-Saint-Léger-Avelgem,
- le tronçon Renaix-Lessen,
- la ligne industrielle Trazegnies-Courcelles-Fosses,
- la ligne industrielle Bascoup-Bascoup Etoile,
- le tronçon Belœil-Embranchement Ath de la ligne Blaton-Ath,
- le tronçon Torhout-Kortemark,
- le tronçon Muno-Embranchement Orgeo,
- la courbe de liaison entre les lignes 90 et 94 à Ath,
- le tronçon Alost-Hofstade;

2° la mise à voie unique pour :

- le tronçon Tilly-Court-Saint-Etienne.

8. Exploitation des trains et des autobus.

Question.

Il est inconcevable que des voyageurs étrangers qui viennent en Belgique avec des trains T.E.E. en vue de poursuivre leur voyage vers la Grand-Bretagne par la ligne Ostende-Douvres soient obligés de changer de train à Bruxelles parce que les trains T.E.E. ne poursuivent plus leur route jusqu'à Ostende.

Réponse.

Le train T.E.E. « Saphir » a effectivement été supprimé entre Ostende et Bruxelles à la suite de sa faible occupation et de la perte financière sensible qui en résultait.

Si ce train devait de nouveau avoir Ostende comme points de départ et d'arrivée, le nombre de voyageurs, surtout dans la direction Ostende-Allemagne, serait encore moins important qu'avant, étant donné que la correspondance de Londres ne pourrait plus être assurée.

Depuis le 22 mai 1966 (date de la limitation à Bruxelles), la liaison Londres-Douvres-Ostende a effectivement été retardée d'une heure (arrivée à Ostende à 16 h 20 au lieu de 15 h 20).

Les horaires du T.E.E. « Saphir » ne peuvent être adaptés à cette situation nouvelle, parce que l'arrivée à Francfort se ferait à 23 heures (actuellement 21 h 54), ce qui est défavorable tant pour le trafic local que pour les correspondances. A Francfort, il n'y aurait plus de correspondance avec les derniers trains. A Cologne également, plusieurs correspondances importantes ne seraient plus assurées.

Question.

N'y a-t-il pas moyen de faire passer les autobus de la ligne Arlon-Athus par Turpange ? Il a été insisté à plusieurs reprises sur ce point.

Réponse.

L'aménagement de l'exploitation de la voie ferrée n° 167, Arlon-Athus, qui a été approuvé par le Conseil d'Administration, n'a pas encore été réalisé complètement jusqu'à ce jour.

Depuis 1963, un service d'autobus de remplacement est exploité entre Arlon et Athus, ce qui double le service des trains sur la voie ferrée n° 167.

Étant donné leur utilisation peu importante, les trains de voyageurs ont été supprimés le dimanche et, partiellement, le samedi entre Arlon et Virton, et ce depuis mai 1966.

Toutefois, les habitants de Turpange peuvent utiliser les autobus qui s'arrêtent à 600 m (« Differt ») et à 400 m (« Chemin de Turpange ») du village.

Het omleiden van de autobusdienst over het centrum van Turpange kan niet overwogen worden omwille van de moeilijkheden en het tijdverlies die uit het verleggen van de huidige reisweg zouden voortvloeien; een dergelijke maatregel zou, bovendien, het grootste gedeelte van de cliënteel misnoegen.

9. Het rijdend materieel.

Vraag.

Er wordt veel geklaagd over de verwarming in de treinen: in de elektrisch verwarmde treinen is het dikwijls veel te warm, in de internationale treinen daarentegen is het vaak te koud. Is men nu met de technische vooruitgang nog niet in staat een werkelijk aangepaste temperatuur in de treinen te verzekeren?

Antwoord.

Om een werkelijk aangepaste temperatuur in een trein te bekomen, dient er, op elk ogenblik, rekening gehouden te worden met o.m.:

- de veranderlijke buitentemperatuur en zonneschijn;
- het dikwijls of zelden openen der deuren;
- het aantal aanwezige reizigers in elke afdeling;
- de snelheid van de trein (van stilstand tot snelheden die 140 en zelfs reeds 160 km/u kunnen bereiken).

Een nauwkeurige regeling is slechts te verwezenlijken door klimatisatie in de treinrijtuigen, waardoor, volgens de veranderlijke omstandigheden, afwisselend verwarmd of afgekoeld wordt, zelfs in de wintermaanden. De T.E.E.-treinen alsmede de moderne restauratie- en slaapwagens zijn hiermede uitgerust. Deze klimatisatie kost 1,5 à 2 miljoen per rijtuig en een perfecte werking vergt zelfs de aanwezigheid van een technicus in de trein.

Vermits het vervoerpark voor reizigers van de N.M.B.S. ongeveer 3 000 rijtuigen en motorrijtuigen behelst, zou de veralgemening van de klimatisatie een investeringsuitgave van verschillende miljarden frank betekenen.

Men heeft zich dus moeten beperken tot een verwarming geregeld door middel van thermostaten.

In de oudere rijtuigen is meestal maar één thermostaat voorzien. In al de mate van het mogelijke wordt het verwarmingsstelsel ervan verbeterd.

In de nieuwe rijtuigen wordt verwarmd met gepulseerde lucht en zijn twee thermostaten per afdeling voorzien, zodat een meer nauwkeurige regeling wordt bekomen.

Voor de internationale treinen, ten slotte, dient opgemerkt te worden dat de rijtuigen verwarmd worden op 1 000, 1 500 of 3 000 volt (gelijkstroom of wisselstroom) al naar gelang van de spanning van de elektrische bovenleiding van het spoorwegnet waarop gereden wordt.

Aan de grenzen moet er dus omgeschakeld worden. Dit gebeurt door middel van een automatische, ingewikkelde elektronische apparatuur. Is deze apparatuur defect, dan valt de verwarming uit.

Vraag.

Het ware gewenst dat, zoals in de internationale treinen, de overgangen met vouwbalgen tussen de verschillende rijtuigen van de treinen die op de grote lijnen rijden, zouden worden verbreed.

Antwoord.

125 internationale rijtuigen van het nieuwste type zijn bij de constructie uitgerust met brede overgangen tussen de

La déviation du service des autobus par le centre de Turpange ne peut être envisagée, en raison des difficultés et de la perte de temps qui résulteraient de cette modification d'itinéraire; en outre, une telle mesure mécontenterait la plus grande partie de la clientèle.

9. Le matériel roulant.

Question.

De nombreuses plaintes concernent le chauffage dans les trains: il fait souvent beaucoup trop chaud dans les trains chauffés à l'électricité et trop froid dans les trains internationaux. Le progrès technique ne permettrait-il donc pas d'obtenir actuellement dans les trains une température véritablement adéquate?

Réponse.

Pour obtenir, dans les trains, une température réellement adéquate, il faudrait, à chaque instant, tenir compte des éléments suivants:

- température extérieure variable et ensoleillement;
- fréquence d'ouverture des portes;
- nombre de voyageurs présents dans chaque compartiment;
- vitesse du train (celle-ci allant de l'arrêt à des vitesses qui atteignent 140, voire même 160 km/h).

Un réglage précis ne peut être réalisé que par la climatisation des voitures, lesquelles sont, même en période hivernale, alternativement chauffées et réfrigérées d'après les variations des conditions climatiques. Les trains T.E.E. ainsi que les wagons-restaurants et wagons-lits modernes sont équipés de ce système. Cette climatisation coûte 1,5 à 2 millions par voiture et son fonctionnement parfait requiert même la présence d'un technicien dans le train.

Etant donné que le parc de voitures pour voyageurs de la S.N.C.B. comprend environ 3 000 voitures et motrices, la généralisation de la climatisation représenterait une dépense d'investissement de plusieurs milliards.

Dès lors, il a fallu se limiter à un chauffage réglé au moyen de thermostats.

Dans les voitures plus anciennes, il n'est généralement prévu qu'un seul thermostat. Le système de chauffage y sera amélioré dans la mesure du possible.

Les voitures nouvelles sont chauffées au moyen d'air pulsé et il est prévu deux thermostats par compartiment afin d'obtenir un réglage plus précis.

En ce qui concerne enfin les trains internationaux, il convient de noter que les voitures sont chauffées en 1 000, 1 500 ou 3 000 volts (courant continu ou courant alternatif), d'après la tension de la caténaire du réseau ferroviaire emprunté.

La commutation doit donc être opérée à la frontière grâce à un appareillage électronique automatique complexe. Si cet appareillage est défectueux, le chauffage n'est plus assuré.

Question.

Il serait souhaitable que, comme cela a été fait sur les trains internationaux, soient élargis les soufflets d'intercirculation entre les divers wagons composant les trains des grandes lignes.

Réponse.

125 voitures internationales du type le plus récent ont été équipées, lors de la construction, de larges soufflets

rijtuigen. De uitbreiding van dit systeem op een duizendtal rijtuigen die op de grote lijnen rijden zou een uitgave betekenen van 1 miljard frank.

In de meest gunstige hypothese zal hier dus progressief moeten tewerk gegaan worden.

Vraag.

Men stelt vast dat op de lijn 162 de internationale treinen samengesteld zijn uit verouderd materieel. Is het zo dat het materieel op deze lijn voorkomt van materieel dat op andere lijnen gedeclasseerd werd?

Men heeft in deze treinen ook de snackbardienst afgeschaft.

Ten slotte stelt men vast dat rijtuigen van de internationale treinen vuil zijn. Vroeger toen de rijtuigen gereinigd werden door spoorwegpersoneel zelf, was dat niet het geval. De uitvoering van het reinigingswerk bij aanneming schijnt dus geen gelukkige formule te zijn.

Dat alles helpt zeker niet om cliënteel te behouden en te winnen.

Antwoord.

De op de lijn 162 rijdende internationale reizigerstreinen zijn samengesteld uit Belgische, Zwitserse en Italiaans materieel van het type dat uitsluitend gebruikt wordt in internationale dienst. Gedeclasseerd materieel wordt voor die treinen niet gebruikt.

Twee treinparen zijn voorzien van een buffetrijtuig dat, naargelang het geval, rijdt tot Luxemburg of tot Straatsburg. Het derde paar beschikt niet over een dergelijk rijtuig daar het 's nachts rijdt.

Bij vertrek uit België, zijn die rijtuigen schoon. In omgekeerde rijrichting, kan het voorkomen dat sommige rijtuigen niet in onberispelijke staat zijn; dat is te wijten aan de lange rit (600 tot 1 000 km) die namelijk 's nachts wordt afgelegd en aan de slordigheid van zekere reizigers.

In de relatie Brussel-Luxemburg, zijn de treinen samengesteld uit motorstellen van het type dat gebruikt wordt voor het Belgisch binnenverkeer. Deze motorstellen worden degelijk gereinigd. Er is geen buffetdienst in voorzien.

Vraag.

In de autorails die in Luxemburg de lijnen 163 en 165 bedienen, heerste er op een bepaald ogenblik een temperatuur van -10° . Aldus wordt de cliënteel weggejaagd.

Bovendien kan men zich afvragen waarom op die lijnen gedeclasseerd materieel wordt gebruikt?

Antwoord.

Op de lijnen 163 en 165 zijn op het huidig ogenblik nog 4 diensten verzekerd met motorwagens type 553, gebouwd in 1942. Die motorwagens worden verwarmd met het afkoelwater van de Dieselmotor.

Het vervangen van deze motorwagens door materieel met meer comfort zal kunnen gebeuren, zodra de aan de gang zijnde elektrificaties meer recente motorwagens vrijmaken.

Vraag.

Het vervoer van verse zeevis zal kortelings strenger worden gereguleerd. Een koninklijk besluit betreffende de keuring, de handel en het vervoer van vis is in voorbereiding. Het vervoer zal alleen toegelaten worden door middel

d'intercirculation entre les voitures. La généralisation de ce système à un millier de voitures circulant sur les grandes lignes entraînerait une dépense d'un milliard de francs.

Dans l'hypothèse la plus favorable, il y aurait lieu de procéder progressivement.

Question.

On constate que, sur la ligne 162, les trains internationaux sont composés de matériel vétuste. Est-il exact que le matériel employé sur cette ligne est constitué de matériel déclassé sur d'autres lignes?

Le service « snack-bar » a également été supprimé sur ces mêmes trains.

Enfin, les voitures des trains internationaux sont sales. Auparavant, lorsque les voitures étaient nettoyées par le personnel des chemins de fer mêmes, il n'en était pas ainsi. L'exécution des travaux de nettoyage par entreprise ne semble donc pas constituer une formule heureuse.

Tout cela ne contribue certes pas à conserver la clientèle et à l'accroître.

Réponse.

Les trains internationaux de voyageurs de la ligne 162 sont composés de matériels belge, suisse et italien d'un type utilisé exclusivement en service international. Il n'est pas fait usage, pour ces trains, de matériel déclassé.

Deux paires de trains sont pourvues d'un wagon-restaurant qui, selon le cas, va jusqu'à Luxembourg ou jusqu'à Strasbourg. La troisième paire ne dispose pas d'un tel wagon, étant donné qu'elle roule uniquement la nuit.

Au départ de la Belgique, les voitures sont propres. En sens inverse, il peut se faire que certaines voitures ne soient plus dans un état impeccable. Ceci est dû au long parcours (600 à 1 000 km) qui est effectué, entre autres, de nuit et à la négligence de certains voyageurs.

Sur la ligne Bruxelles-Luxembourg, les trains sont composés de motrices du type utilisé pour le trafic intérieur belge. Ces voitures sont convenablement nettoyées. Il n'y a pas de restaurant.

Question.

Il régnait, à un certain moment, dans les autorails desservant les lignes 163 et 165 dans la province de Luxembourg, une température de -10° . C'est ainsi que l'on chasse la clientèle.

Par ailleurs, pour quelle raison du matériel déclassé est-il affecté à ces lignes?

Réponse.

A l'heure actuelle, 4 services sont encore assurés sur les lignes 163 et 165, à l'aide de motrices du type 553, construites en 1942. Ces motrices sont chauffées par l'eau de refroidissement des moteurs Diesel.

Le remplacement de ces motrices par du matériel plus confortable pourra se faire dès que les électrifications actuellement en cours permettront de libérer des motrices plus récentes.

Question.

Le transport de poisson de mer frais fera sous peu l'objet d'une réglementation plus stricte. Un arrêté royal relatif au contrôle, au commerce et au transport du poisson est en préparation. Le seul transport autorisé se fera à l'aide de

van voertuigen waarin de temperatuur niet meer dan 4 °C mag bedragen. De binnenzijden, de vloer, het dak en de wanden zullen moeten bedekt zijn met onaantastbaar, gemakkelijk te reinigen en te ontsmetten materiaal.

Indien de huidige beschikbare goederenwagens niet aangepast worden, is er gevaar dat de N.M.B.S. niet meer zal kunnen instaan voor het vervoer van verse vis.

Antwoord.

De Nationale Maatschappij werd noch geraadpleegd over de nieuwe reglementering, noch ingelicht over deze kwestie.

Haar wagenpark (70 wagens) voor het vervoer per spoor van zeevis is samengesteld als volgt :

- 10 geïsoleerde UIC-wagens voorzien van ijsbakken;
- 30 isothermwagens zonder ijsbakken;
- 30 gewone wagens uitgerust met gegalvaniseerde platen en voorzien van een afvoerinstallatie voor de verwijdering van het water dat herkomstig is van het gesmolten ijs in de vismanden.

Het hoeft geen betoog dat de aandacht van de Maatschappij zal uitgaan naar de aanpassing van dat wagenpark aan de nieuwe voorschriften die zouden worden uitgevaardigd. Daarvoor is vanzelfsprekend echter een zekere termijn vereist.

10. De veiligheid.

Vraag.

In verband met de kwestie van de hoge snelheden, wijst een lid erop dat dit ook problemen stelt inzake veiligheid.

Welnu, op het Belgisch spoorwegnet is verhoudingswijze, het aantal agenten dat instaat voor de veiligheid, de kleinste van alle landen. In Japan bv. ligt hun aantal heel wat hoger.

Bovendien zou een lid graag vernemen welke de veiligheidscoëfficiënt is op ons spoorwegnet tegenover andere vreemde netten.

Antwoord.

De N.M.B.S. heeft steeds aan de veiligheid van haar treinverkeer ook bij hoge snelheden de grootste aandacht geschonken.

Het aantal bedienden die instaan voor de veiligheid is geen geldige aanwijzing voor de bereikte veiligheidsgraad. Inderdaad hangt deze essentieel af van de verbetering der inrichtingen en van de materiële veiligheid die verwezenlijkt werden. Deze verbetering staat in verband met de concentratie van de instellingen en het gebruik dat meer en meer wordt gemaakt van de meest moderne technieken, o.m. de elektronica.

Welnu, deze evolutie streeft ernaar het aantal bedienden die instaan voor de veiligheid te verminderen terwijl ze nochtans een hogere veiligheidsgraad verschaft.

Het is trouwens een feit dat de N.M.B.S. één der spoorwegnetten is met de hoogste verkeersveiligheid. In een tijdspanne van negen jaar (van 1958 tot 1967) werd in ons land geen enkele reiziger bij een spoorwegongeval gedood, hetgeen waarschijnlijk zonder voorgaande is.

Meer bepaald is het aantal ongevallen, vergeleken hij het volume van het verkeer, in België geringer dan in Japan.

véhicules, à l'intérieur desquels la température ne pourra pas dépasser 4° C. Les faces intérieures, le plancher, le toit et les cloisons devront être recouverts d'un matériau inaltérable, aisé à nettoyer et à désinfecter.

Il est dès lors à craindre que le transport de poisson frais ne pourra plus être assuré par la S.N.C.B., si les wagons de marchandises actuellement disponibles ne sont pas adaptés.

Réponse.

La Société nationale n'a pas été consultée sur la réglementation nouvelle et n'en a pas été informée.

Le parc de wagons pour le transport de poisson de mer par chemin de fer se compose de 70 wagons, dont :

- 10 wagons UIC isolés, pourvus de bacs à glace;
- 30 wagons isothermes sans bacs à glace;
- 30 wagons ordinaires équipés de tôles galvanisées et d'une installation d'écoulement pour l'eau qui provient de la glace fondue des paniers à poisson.

Point n'est besoin de dire que l'attention de la société se portera sur l'adaptation du parc de wagons aux nouvelles prescriptions qui seraient promulguées. Naturellement, un certain délai est toutefois requis pour ce faire.

10. La sécurité.

Question.

Un membre rappelle que les vitesses élevées posent également des problèmes de sécurité.

Or, le nombre des agents chargés de veiller à la sécurité est proportionnellement moindre sur le réseau ferroviaire belge que sur ceux des autres pays. Au Japon, par exemple, leur nombre est bien plus grand.

En outre, un membre aimerait connaître le coefficient de sécurité de notre réseau ferroviaire par rapport aux réseaux étrangers.

Réponse.

La S.N.C.B. a toujours accordé la plus grande attention à la sécurité de son trafic ferroviaire, même aux vitesses élevées.

Le nombre des agents chargés de veiller à la sécurité ne constitue pas une indication valable du degré de sécurité atteint. En effet, celui-ci dépend essentiellement de l'amélioration des installations et de la sécurité matérielle qui a été obtenue. Cette amélioration est fonction de la concentration des installations et de l'utilisation, sans cesse plus intensive, des techniques les plus modernes, notamment de l'électronique.

Or, cette évolution va dans le sens de la réduction du nombre des agents chargés de veiller à la sécurité, alors même qu'elle permet d'assurer un degré de sécurité plus élevé.

D'ailleurs, il est établi que la S.N.C.B. est l'un des réseaux ferroviaires où la sécurité du trafic est la plus élevée. Sur une période de neuf années (de 1958 à 1967), aucun voyageur n'a péri, dans notre pays, dans un accident de chemin de fer, ce qui vraisemblablement est un fait sans précédent.

En particulier, le nombre des accidents par rapport au volume du trafic est moins élevé en Belgique qu'au Japon.

11. Personeelskwesties.

Vraag.

1. De N.M.B.S. vervangt meer en meer geschoold personeel A2 door personeel met lagere kwalificatie.

Zou het tegenovergestelde niet moeten gebeuren of is dit eens te meer een personeelsdegradatie, die alleen moet dienen bezuinigingen te verwezenlijken.

2. Tal van vlaamse spoorwegmannen, tewerkgesteld in Wallonië, vragen hun overplaatsing om dicht bij hun woonplaats te kunnen werken.

Die overplaatsingen zouden kunnen toegestaan worden want er zijn vele vacaturen in de groepen Gent, Hasselt en Antwerpen.

Wegens het gebrek aan personeel kunnen deze mutaties blijkbaar niet plaatshebben.

Nog eens kan men zich afvragen of het hier om een politiek gaat die er op uit is ten allen prijze het personeels-effectief te verminderen.

3. De aanwerving in de centrale werkplaatsen is stopgezet. Dit heeft tot gevolg dat het personeel veroudert. In de Centrale Werkplaats van Salzinnes is de gemiddelde ouderdom 52 jaar.

Is dat geen politiek van personeelsvermindering louter om te beperken?

4. Op 1 januari 1969 moesten in het station Brussel T.T. voor 8 772 uren nog compensaties worden verleend aan afleveraars en voor 9 779 uren aan autobestuurders. In het station Antwerpen D.S. heerst er een gelijkaardige toestand. Dit alles bij gebrek aan personeel.

Is dit andermaal niet het gevolg van een personeelspolitiek die alleen de vermindering op het oog heeft.

Antwoord.

De politiek inzake personeel is gesteund op de noodwendigheid het hoofd te bieden aan de constante stijging van de lonen en pensioenen, zonder evenredige tariefverhogingen. Deze eis wordt immers aan alle takken van de economie gesteld.

De uitbreiding van het wegnnet en de verbetering van de waterwegen verhoogt het rendement van de concurrerende vervoermiddelen.

Indien de spoorwegen gelijke tred willen houden moeten zij door doelmatige en goed bestudeerde investeringen hun produktiviteit verbeteren.

Dit geschiedt immers sinds vele jaren en deze politiek dient verder in de toekomst te worden doorgevoerd, zonder dat hier een beroep gedaan wordt op anti-sociale werkmethode. Het aantal werkuren is overigens algemeen op 43 uren per week gebracht.

De vermindering van het aantal personeelsleden is nog steeds het gevolg van de uitschakeling der stoomtractie, van de afschaffing der overwegen, van de modernisatie van het wagenpark, van de concentratie der bewerking van wissels en seinen, van de modernisatie der werktuigmachines, van de automatisatie der administratieve taken, van de mechanisatie der behandeling van de goederen.

— Omtrent het punt 1 van de door het lid gestelde vraag dient aangestipt te worden dat de onlangs doorgevoerde

11. Problèmes de personnel.

Question.

1. La S.N.C.B. remplace de plus en plus de personnel A2 qualifié par du personnel moins qualifié.

Ne faudrait-il pas plutôt s'attendre au contraire, ou s'agit-il une fois de plus d'un nivellement du personnel pour de simples raisons d'économies?

2. De nombreux cheminots flamands occupés en Wallonie demandent leur mutation afin de pouvoir travailler plus près de leur domicile.

Ces mutations pourraient être accordées, car de nombreuses vacances existent dans les groupes de Gand, de Hasselt et d'Anvers.

Il semble cependant que la pénurie de personnel ne permette pas d'accorder les mutations sollicitées.

Une fois de plus, il est permis de se demander si la politique suivie dans ce cas n'a pas pour objectif de réduire à tout prix les effectifs.

3. Les recrutements pour les ateliers centraux ont été bloqués. Il s'ensuit un vieillissement du personnel. A l'atelier central de Salzinnes, l'âge moyen est de 52 ans.

Ne s'agit-il pas, là encore, d'une limitation du personnel pour des motifs de réduction pure et simple?

4. Au 1^{er} janvier 1969, à la gare de Bruxelles T.T. des compensations devaient encore être accordées aux livreurs pour 8 772 heures et aux chauffeurs d'autos pour 9 779 heures. La situation est la même à la gare d'Anvers D.S. Cet état de choses est dû au manque de personnel.

Une fois encore ne s'agit-il pas là des résultats d'une politique du personnel axée exclusivement sur des compressions?

Réponse.

La politique en matière de personnel est basée sur la nécessité de faire face à la hausse constante des rémunérations et des pensions, sans accroissement proportionnel des tarifs. Cette exigence se pose d'ailleurs à toutes les branches de l'économie.

L'extension du réseau routier et l'amélioration des voies navigables accroît le rendement des moyens de transport concurrents.

Si les chemins de fer ne veulent pas perdre pied, ils doivent améliorer leur productivité par des investissements efficaces et bien étudiés.

C'est ce qui se pratique d'ailleurs depuis de nombreuses années, et cette politique doit être poursuivie à l'avenir sans recourir, en l'occurrence, à des méthodes de travail anti-sociales. Le nombre d'heures de travail a d'ailleurs été ramené, en général, à 43 heures par semaine.

La diminution des effectifs résulte encore toujours de la suppression de la traction à vapeur, de celle des passages à niveau, de la modernisation du parc de wagons, de la concentration de la manipulation des aiguillages et des signaux, de la modernisation des machines-outils, de l'automatisation des tâches administratives et de la mécanisation de la manutention.

— En ce qui concerne le point 1 de la question, il convient de souligner que la récente restructuration des échelles de

restructuratie der werklidenbarema's hoofdzakelijk gesteund is op de aanwerving van gediplomeerden A2, A3, A4 en dit in alle gekwalificeerde takken van het bedrijf.

Er kan dus geen sprake zijn van personeelsdegradatie wel integendeel.

— Wat punt 2 aangaat, zij opgemerkt dat sinds lang Vlaamse ongeschoolde werkliden in Wallonië om recrutering verzoeken. De belanghebbenden, eens aangeworven, dienen alsdan overplaatsingsaanvragen in, om in hun eigen streek tewerkgesteld te worden. Aan dergelijke vragen wordt in de mate van het mogelijke voldoening geschonken.

— Wat punt 3 betreft is het wel zo dat ook de werkkrachten der centrale werkplaatsen hun rendement verhogen ingevolge de verbeteringen in de werkplaatstechniek.

Bovendien is het volume der werkverschaffingen verminderd ingevolge de uitschakeling der stoomtractie en de volledige vernieuwing der tractiemiddelen. Ook het wagenpark kon van 60 000 tot 40 000 eenheden verminderd worden dank zij de verhoging van de toegelaten wagenlast en de meer efficiënte uitbating van de goederendienst (versnelling, automatie enz.).

De personeelsvermindering in de werkplaatsen heeft plaats door niet-recrutering en dit om sociale redenen.

Ingevolge de erkenning van rechten van prioritaireren bij de recrutering geschiedt deze laatste rond 35 jaar voor geschoolde werkliden der werkplaatsen. Een gemiddelde ouderdom van $(35+65) : 2 = 50$ jaar is dus niet overdreven.

— Ten slotte en dit betreft punt 4 van de vraag is de algehele toestand van rusten en verloven op het net zeer bevredigend en dit ofschoon sinds september 1968 het hoofd dient geboden te worden aan een sterke trafiektop. Nochtans is het zo dat in zekere stations, ingevolge een hoog ziektepercentage, de rusten en verloven, enigszins vertraging oplepen. Die toestand wordt van dichtbij gevolgd en er wordt thans aan verholpen.

Recruteringen zijn aan de gang in meerdere categorieën.

Vraag.

Hoever staat het met de valorisatie voor het pensioen van de spoorwegagenten van de jaren krijgsgeschiedenis 1940-1945?

Er bestaat een paritair akkoord.

Antwoord.

De uitvoering van het afgesloten paritair akkoord is ondergeschikt aan de voorwaarde dat de meer-uitgave die er uit voortvloeit door de Staat wordt gedragen.

Het desbetreffend dossier wordt thans klaar gemaakt om aan de bevoegde regeringsinstantie te worden voorgelegd.

12. Witboek.

Vraag.

Het zou in de bedoeling liggen een witboek te publiceren. Hoever staat het met deze kwestie?

Antwoord.

De N.M.B.S. heeft nog geen beslissing getroffen omtrent de manier waarop aan de openbare opinie ruimere toelichting zal worden verstrekt omtrent het spoorwegaanbeleid.

rémunérations des ouvriers est basée essentiellement sur le recrutement de diplômés A2, A3 et A4, ceci dans toutes les branches qualifiées des chemins de fer.

Il ne peut donc être question d'un nivellement du personnel, bien au contraire.

— Pour ce qui est du point 2, il faut signaler que depuis longtemps, des ouvriers flamands non qualifiés cherchent à se faire embaucher en Wallonie. Une fois recrutés, les intéressés sollicitent leur mutation en vue d'être occupés dans leur propre région. De telles demandes sont satisfaites dans la mesure du possible.

— En ce qui concerne le point 3, il est exact que le rendement de la main d'œuvre des ateliers centraux s'accroît en raison des améliorations de la technique des ateliers.

En outre, le volume du travail a diminué par suite de la suppression de la traction à vapeur et du renouvellement complet des moyens de traction. De même, le parc de wagons a pu être ramené de 60 000 à 40 000 unités grâce à l'augmentation de la charge autorisée et à une exploitation plus efficace du service des marchandises (accélération, automatisation, etc.).

La réduction du personnel dans les ateliers est opérée en bloquant les recrutements, ceci pour des raisons sociales.

Par suite de la reconnaissance des droits des prioritaires, lors du recrutement, celui-ci se fait vers les 35 ans pour les ouvriers qualifiés des ateliers. Un âge moyen de $(35+65) : 2 = 50$ ans n'est donc pas excessif.

— Enfin, il faut faire observer, au sujet du point 4, que sur l'ensemble du réseau la situation est très satisfaisante en ce qui concerne les repos et les congés, bien que, depuis le mois de septembre 1968, il faille faire face à un trafic très intense. Néanmoins, il est exact que, dans certaines gares, il existe un certain retard dans les repos et les congés par suite d'un fort pourcentage d'absences pour maladie. Cette situation est suivie de près et il y est actuellement remédié.

Des recrutements sont en cours dans plusieurs catégories.

Question.

Où en est la valorisation des années de captivité 1940-1945 pour la pension des agents des chemins de fer?

Il existe un accord paritaire.

Réponse.

L'exécution de l'accord paritaire qui a été conclu est subordonnée à la condition que le supplément de dépenses qui en résultera soit supporté par l'Etat.

Le dossier considéré est actuellement préparé en vue d'être soumis à l'instance gouvernementale compétente.

12. Livre blanc.

Question.

La publication d'un livre blanc serait envisagée. Où cette question en est-elle?

Réponse.

La S.N.C.B. n'a pas encore décidé de la manière dont l'opinion publique sera plus largement informée de la politique ferroviaire.

13. Handelspraktijken.

Vraag.

Het is verheugend vast te stellen dat de handelspraktijken van de N.M.B.S. gevoelig verbeterd zijn.

Volgens een lid zou ook de aktiviteit van de tolagentschappen van de N.M.B.S. moeten worden opgedreven.

Antwoord.

De N.M.B.S. geeft toe dat in de meeste tolagentschappen het onthaal te wensen overlaat.

Dit is vooral te wijten aan zeer oude gebouwen en aan de overmaat van werk.

Ze verliest dit probleem niet uit het oog.

14. Taalrol.

Vraag.

Welke is de samenstelling volgens de taalrol, vanaf de functie van bestuurssecretaris, van de huidige leiding van de N.M.B.S.?

Antwoord.

	Taalrol — Rôle linguistique		
	Frans Français	Nederlandse Néerlandais	
Ambtenaren « buiten rang »	5	4	Fonctionnaires « hors rang ».
Ambtenaren van rang I	22	16	Fonctionnaires du rang I.
Ambtenaren van rang II	53	70	Fonctionnaires du rang II.
Ambtenaren van hogere rang III	19	19	Fonctionnaires du rang III supérieur.
Ambtenaren van rang III met een universitaire graad.	104	103	Fonctionnaires du rang III titulaires d'un grade universitaire.
Totaal	203	212	Totaux.

15. Infrastructuur. Gebouwen. Installatie.

Vraag.

Vele stationsgebouwen zijn vrijgekomen. Wat wordt daarmee gedaan? Doet men ze van de hand?

Antwoord.

Een stationsgebouw dat vrijkomt wordt, naar gelang van de omstandigheden ofwel verkocht door het Bestuur van de Domeinen ofwel afgebroken.

Vraag.

Gemeentebesturen hebben aanvragen ingediend om, op grond van sociale motieven, over vrijstaande stationsgebouwen te kunnen beschikken. Deze aanvragen worden in beraad gehouden. Waarom?

Antwoord.

De aanvragen van gemeentebesturen om tijdelijk vrijstaande stationsgebouwen in huur te nemen worden steeds welwillend onderzocht.

De onderhandelingen zijn echter vaak van lange duur zonder dat hiervoor de verantwoordelijkheid van de N.M.B.S. in het gedrang komt.

13. Pratiques commerciales.

Question.

Il est réjouissant de constater que les pratiques commerciales de la S.N.C.B. ont été sensiblement améliorées.

Un membre estime que l'activité des agences en douane de la Société devrait s'accroître également.

Réponse.

La S.N.C.B. admet que, dans la plupart de ses agences en douane, l'accueil laisse à désirer.

Cette situation est surtout imputable à la très grande vétusté des locaux ainsi qu'au surcroît de travail.

Le problème n'en est pas pour autant perdu de vue.

14. Rôles linguistiques.

Question.

Quelle est, à partir de la fonction de secrétaire d'administration, la composition, par rôle linguistique, de la direction actuelle de la S.N.C.B.?

Réponse.

15. Infrastructure. Bâtiments. Installations.

Question.

De nombreuses gares ont été abandonnées. Qu'en fait-on? Sont-elles vendues?

Réponse.

Une gare abandonnée est, selon les circonstances, soit vendue par l'Administration des Domaines, soit démolie.

Question.

De nombreuses administrations communales ont introduit des demandes en vue de pouvoir disposer, à des fins sociales, de gares abandonnées. Ces demandes sont tenues en suspens. Pourquoi?

Réponse.

Les demandes des administrations communales en vue de prendre en location des gares momentanément abandonnées sont toujours examinées avec bienveillance.

Toutefois, les négociations sont souvent longues, sans que la responsabilité puisse en être imputée à la S.N.C.B.

Vraag.

Hoever staat het met de werken tot ophoging van het spoor te Gentbrugge? In deze, moet rekening gehouden worden met de werken voor de aanleg van de E3-autosnelweg.

Antwoord.

In het kader van de modernisatie van de spoorlijn Antwerpen-Gent worden op het grondgebied van de gemeente Gentbrugge een aantal overwegen afgeschaft door ophoging van het spoor.

Bedoelde modernisatie wordt doorgevoerd in twee fasen: in eerste fase, het baanvak Antwerpen-Sint-Niklaas dat dient klaar te komen in de herfst van 1970 en in tweede fase de werken op het baanvak Sint-Niklaas-Gent die einde 1973-begin 1974 zouden moeten beëindigd zijn.

De financiële en technische middelen moeten dus eerst worden aangewend voor het baanvak Antwerpen-Sint-Niklaas.

De spoorophoging te Gentbrugge is voor de N.M.B.S. dus geen werk waarmee zonder verwijl moest aangevangen worden.

Maar dat werk is enigermate gebonden aan de aanleg van de E3-autosnelweg en daarom moest naar een oplossing worden gezocht om die E3-werken te coördineren met de spoorophoging.

Een gunstige regeling is kunnen gevonden worden, zowel wat betreft de technische uitvoering als de financiering ervan. Deze regeling werd vastgesteld in een conventie tussen de N.M.B.S. en de Intercommunale E3 en de werken zullen dus eerlang kunnen beginnen.

Vraag.

Wegens de ontdubbeling van de koninklijke baan Oostende-Den Haan was het noodzakelijk een nieuwe brug te bouwen over de voorhaven van Oostende. Op die plaats ligt ook nog een treinspoor dat 3 à 4 maal per week gebruikt wordt voor de afvoer van vis vanaf de vismijn.

Men kan moeilijk begrepen dat de N.M.B.S. de heraanleg van dat spoor heeft geëist en wel om volgende redenen:

- a) het bedoelde visvervoer naar het goederenstation had evengoed met vrachtwagens kunnen gebeuren;
- b) met deze vervoerwijze had men grote kosten kunnen vermijden;
- c) het vervoer met vrachtwagens had vooral op de spitsuren vele verkeersbelemmeringen kunnen vermijden. Nu worden elke maandag, dinsdag en woensdag tussen 17 en 18 uur honderden autobestuurders geblokkeerd door een treintje.

Antwoord.

Het spoor op de brug aan de voorhaven van Oostende verzekert de verbinding tussen de installaties gelegen langs het Vlotdok, het Tijdok, het Zeewezendok en de oostzijde van de voorhaven, enerzijds, en het rangeerstation Oostende-Zeehaven, anderzijds.

Het visvervoer, ofschoon overwegend, is derhalve niet de enige trafiek die door deze verbinding wordt verzekerd.

De afvoer per vrachtwagen van vis uit de vismijn naar het rangeerstation, zou zeer grote vertragingen in de verzendingen met zich brengen wegens de onvermijdelijke bijkomende en omslachtige bewerkingen en overladingen. Voorts zij opgemerkt dat deze werkwijze niet verwezenlijkt kan worden zonder kostelijke aanpassingen aan de installaties van het rangeerstation.

Question.

Où en sont les travaux d'exhaussement de la voie à Gentbrugge? En l'occurrence, une coordination s'impose avec les travaux d'aménagement de l'autoroute E3.

Réponse.

Dans le cadre de la modernisation de la ligne ferroviaire Anvers-Gand, un certain nombre de passages à niveau sont supprimés en exhaussant la voie sur le territoire de la commune de Gentbrugge.

Cette modernisation s'effectue en deux phases: la première, qui porte sur le tronçon Anvers-Saint-Nicolas, doit être achevée au cours de l'automne 1970 et la seconde, c'est-à-dire le tronçon Saint-Nicolas-Gand, consiste en travaux qui ne doivent se terminer que vers la fin de 1973 ou le début de 1974.

Les moyens financiers et techniques doivent, dès lors, être essentiellement utilisés en premier lieu pour le tronçon Anvers-Saint-Nicolas.

L'exhaussement des voies de chemin de fer à Gentbrugge ne constitue donc pas pour la S.N.C.B. un travail à entamer sans délai.

Par ailleurs, il est exact que ces travaux sont liés, dans une certaine mesure, à l'aménagement de l'autoroute E3; c'est pourquoi il a fallu trouver une solution, afin de coordonner les travaux de l'autoroute E3 et ceux de l'exhaussement de la voie ferrée.

Une solution favorable a pu être trouvée, tant en ce qui concerne l'exécution technique que le financement. Cette solution a été inscrite dans une convention entre la S.N.C.B. et l'Intercommunale E3, et les travaux pourront ainsi débuter sous peu.

Question.

Le dédoublement de la route royale Ostende-leCoq a nécessité la construction d'un nouveau pont à l'avant-port d'Ostende. A cet endroit se trouve également une voie de chemin de fer, utilisée 3 à 4 fois par semaine pour le transport de poisson au départ de la minque.

Il est difficilement concevable que la S.N.C.B. ait exigé que cette voie soit reposée à cet endroit et ce, pour les raisons suivantes:

- a) le transport de poisson en question vers la gare de marchandises pouvait également se faire par camions;
- b) ce mode de transport aurait permis d'éviter de grands frais;
- c) le transport par camions aurait permis d'éviter de nombreux embouteillages, en particulier aux heures de pointe. Actuellement, des centaines d'automobilistes sont immobilisés chaque lundi, mardi et mercredi, entre 17 et 18 heures, à cause de ce convoi ferroviaire.

Réponse.

La voie ferrée qui emprunte le pont à l'avant-port d'Ostende assure la liaison entre les installations situées le long des Vlotdok, Tijdok, Zeewezendok et le côté oriental de l'avant-port, d'une part, et la gare de manœuvre d'Ostende-Port de Mer, d'autre part.

Dès lors, le transport de poisson, quoique prépondérant, ne constitue pas le seul trafic à être assuré par cette voie.

Le transport de poisson par camions au départ de la minque vers la gare de manœuvre entraînerait des retards très considérables dans les expéditions en raison des opérations complémentaires et compliquées et des transbordements inévitables. Il y a lieu de considérer, en outre, que ce mode de transport ne pourrait être réalisé sans des aménagements coûteux aux installations de la gare de manœuvre.

Vraag.

De idee is vooropgesteld geworden het sporencomplex van het station Oostende te overdekken ten einde daarop een autobusstation in te richten.

Dit idee is gunstig onthaald geworden en er zijn zelfs voorstellen geweest om het project te financieren.

Wat is er van dat alles terecht gekomen?

Antwoord.

Het autobusstation te Oostende gebruikt door de diensten van de N.M.B.S. en de N.M.V.B. bevindt zich naast het spoorwegstation.

Door zijn gunstige ligging schenkt het volledige voldoening aan de reizigers.

Het overbrengen van dit autobusstation boven het sporencomplex zou aanleiding geven tot zeer omvangrijke en kostelijke werken die door de eigenlijke spoorexploitatie niet gewettigd zijn.

Het is nochtans niet uitgesloten dat een combinatie met ruime bovengrondse parkingmogelijkheden van aard is om gespecialiseerde financierings- en exploitatiemaatschappijen te interesseren.

Vraag.

Op het spoorbaanvak Gent-Oostende waarop met grote snelheid wordt gereden, bestaan nog gelijkgrondse overwegen.

Dit is o.m. het geval te Drongen. Wordt die overweg niet vervangen door een kunstwerk? Men zou kunnen gebruik maken van de oude bedding van de buurtspoorlijn die over de spoorlijn gaat.

Antwoord.

Op de lijn Gent-Oostende bestaan nog 42 gelijkgrondse overwegen.

Te Drongen zijn er nog 2, nl. de overweg n° 10 voor de rijksweg Gent-Torhout en de overweg n° 11 voor een gemeenteweg.

Voor de afschaffing van overweg n° 10 werd door het Beheer van Bruggen en Wegen een ontwerp gemaakt dat in een overbrugging tussen de overwegen n° 10 en n° 11 en de omleiding van de rijksweg rond de kom van de gemeente voorziet.

Deze werken moeten door dit Beheer worden uitgevoerd. Ter plaatse van de overweg wordt een onderdoorgang met beperkte hoogte voor lokaal verkeer gepland, die slechts kan gebouwd worden nadat de omleiding in dienst is.

B. — HET OPENBAAR STEDELIJK VERVOER.*Vraag.*

Kan een voorafbeelding worden gegeven van de exploitatierekening 1968?

Hoe ziet de begroting 1969 er uit?

Question.

L'idée a été lancée de couvrir l'ensemble des voies de la gare d'Ostende afin d'y aménager une gare d'autobus.

Cette idée a été favorablement accueillie et des propositions ont même été formulées en vue du financement du projet.

Qu'en est-il advenu?

Réponse.

La gare d'autobus d'Ostende, qui est utilisée par les services de la S.N.C.B., est située à côté de la gare des chemins de fer.

En raison de sa situation favorable cette gare donne entièrement satisfaction aux voyageurs.

Le transfert de cette gare d'autobus au-dessus du groupe de voies donnerait lieu à des travaux très considérables et coûteux que ne justifie pas l'exploitation ferroviaire proprement dite.

Il n'est cependant pas exclu qu'une solution de ce genre, combinée avec des vastes possibilités de parking de plein pied, soit de nature à intéresser des sociétés de financement et d'exploitation spécialisées.

Question.

Sur le tronçon de chemin de fer Gand-Ostende où le trafic se fait à grande vitesse, il subsiste encore des passages à niveau.

Tel est notamment le cas à Tronchiennes. Ce passage à niveau ne sera-t-il pas remplacé par un ouvrage d'art? A cet effet, on pourrait utiliser l'assiette désaffectée de la ligne des chemins de fer vicinaux qui traverse la voie ferrée à cet endroit.

Réponse.

Il subsiste encore 42 passages à niveau sur la ligne Gand-Ostende.

A Tronchiennes, il y en a 2, à savoir le passage à niveau n° 10 coupant la route d'Etat Gand-Torhout et le passage à niveau n° 11 coupant une voie communale.

L'Administration des Ponts et Chaussées a établi, en vue de la suppression du passage à niveau n° 10, un projet qui prévoit un passage supérieur entre les passages à niveau n° 10 et 11, ainsi que la déviation de la route d'Etat en contournant le centre de la commune.

Ces travaux doivent être exécutés par l'Administration susvisée. A l'endroit du passage à niveau il est prévu un passage souterrain à hauteur réduite, destiné à la circulation locale; ce passage ne pourra être construit que lorsque la déviation aura été mise en service.

B. — LES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS.*Question.*

Serait-il possible de donner une préfiguration des comptes d'exploitation de 1968?

Comment se présente le budget pour 1969?

Antwoord.

Exploitatierекeningen.

(In miljoen.)

Réponse.

Compte d'exploitation.

(En millions.)

	1968 Vastgesteld verlies — Déficit constaté	1969 Schatting van het verlies — Estimation du déficit	
M.I.V.B. (Brussel)	387,0	437,0	S.T.I.B. (Bruxelles).
M.I.V.A. (Antwerpen)	57,5	61,5	M.I.V.A. (Anvers).
M.I.V.G. (Gent)	23,0	29,0	M.I.V.G. (Gand).
S.T.I.L. (Luik)	55,0	70,3	S.T.I.L. (Liège).
S.T.I.C. (Charleroi)	8,0	10,2	S.T.I.C. (Charleroi).
S.T.I.V. (Verviers)	12,5	15,0	S.T.I.V. (Verviers).
Totaal ...	543,0	623,0	Total.

— De begroting van 1968 schatte de verliezen op 606 miljoen.

Het werkelijk bedrag (543 miljoen) zou uiteindelijk lager liggen :

- omdat de weddeaanpassingen wegens de stijging van het indexcijfer in december en niet in oktober 1968 plaats hadden;
- omdat het aantal reizigers minder gedaald is dan tijdens vorige jaren.

— De begroting van 1969 schat de verliezen op 606 miljoen (623 miljoen volgens de huidige raming).

Te dien opzichte moet er o.m. rekening worden mede gehouden dat het verwachte verlies van reizigers wegens de tariefverhoging van oktober 1968 niet het verwachte volume heeft bereikt (en dat is een hoopvol teken!).

In het algemeen schijnt de toekomst er beter uit te zien dan kon worden vermoed bij het opstellen van de begroting.

Vraag.

Gent zal de laatste stad zijn om de premetrowerken te zien aanvangen.

Hoe ziet de planning voor Gent er uit ?

Antwoord.

Het premetronet voor Gent is klaar in voorontwerp. Dit voorontwerp werd goedgekeurd door de betrokken overheden.

Het begin van uitvoering van de werken is afhankelijk van het vrijkomen van de rivierbeddingen, waarin de tunnels moeten gebouwd worden.

Dank zij het in dienst stellen van de Ringvaart, zullen die beddingen binnenkort vrijgemaakt zijn.

Een belangrijk bijkomend probleem is de bouw van rioolkokers voor de afvoer van het afvalwater, dat nu rechtstreeks in de rivieren wordt geloosd.

De studie van dit probleem wordt uitgevoerd door de Technische Dienst van de stad, in samenwerking met de werkel « Premetro » van de M.I.V.G. Dat laat toe te voorzien dat de premetrowerken in 1970 zouden kunnen aangevat worden voor de lijn 4, die het Sint-Pietersstation verbindt met het stadscentrum.

— Le budget pour 1968 avait évalué le déficit à 606 millions.

Le montant réel (543 millions) serait en fin de compte moins élevé :

- en raison du fait que les adaptations des rémunérations à la hausse de l'index, prévues pour octobre 1968, ne se sont produites qu'en décembre;
- en raison du fléchissement, inférieur aux autres années, du nombre des voyageurs.

— Le budget pour 1969 évalue le déficit à 606 millions (623 millions d'après l'estimation actuelle).

A cet égard, il convient de tenir compte notamment du fait que le déficit en voyageurs prévu du fait de l'augmentation des tarifs en octobre 1968 n'a pas atteint le volume prévu (phénomène combien encourageant!).

En général, l'avenir semble se présenter sous un jour plus favorable qu'il n'était permis de le supposer lors de l'élaboration du budget.

Question.

Gand sera la dernière ville à voir débiter les travaux du préméto.

Comment se présente le planning établi pour cette ville ?

Réponse.

Le réseau du préméto de Gand est prêt au stade de l'avant-projet. Celui-ci a reçu l'approbation des autorités compétentes.

Le début des travaux est tributaire du dégagement des lits de rivières, dans lesquels doivent être construits les tunnels.

La mise en service du Canal circulaire permettra de dégager prochainement les lits de ces cours d'eau.

Un important problème connexe est celui de la construction des égoûts destinés à l'évacuation des eaux usées, celles-ci débouchant, jusqu'à présent, directement dans les cours d'eau.

L'étude de ce problème est réalisée par le service technique de la ville en collaboration étroite avec le groupe de travail « Preméto » de la M.I.V.G. Ainsi, il est permis de prévoir que les travaux du préméto pourraient être entamés en 1970 pour la ligne 4 qui relie la gare Saint-Pierre au centre de la ville.

Vraag.

Antwerpen is ook niet goed bedeed, wanneer men de vergelijking maakt met Charleroi.

Antwoord.

Een krediet van 270 miljoen is voorzien voor studies en werken ter verbetering van het openbaar vervoer te Antwerpen.

Een belangrijke werf voor de premetro zal in de maand juni, op het kruispunt De Keyserlei-Frankrijklei, geopend worden.

Te Charleroi wordt tegen het einde van 1969 de bouw voorzien van een eerste deel van de viadukt die het station Zuid zal verbinden met Charleroi-West. Het daartoe voorziene bedrag wordt geschat op 120 miljoen.

Vraag.

De stad Luik heeft een gunstig advies uitgebracht over het ontwerp tot aanpassing van « de place Saint-Lambert ». Men moet nu vooruitgaan.

Antwoord.

Het ontwerp tot aanpassing van de « place Saint-Lambert » dat o.m. voorziet in de bouw van een centraal autobusstation en van toegangstunnels, is inderdaad door de gemeenteraad gunstig onthaald.

Het bijzonder plan van aanleg betreffende dat ontwerp wordt thans onderzocht. Zodra het definitief zal zijn goedgekeurd, zal het Departement van Verkeerswezen de eerste onteigeningen en voorafgaande werkzaamheden kunnen aanvangen.

Daar het verkeer in het centrum van Luik werkelijk al te moeilijk wordt, spreekt de Minister de wens uit dat de goedkeuringsprocedure van zo kort mogelijke duur zal zijn.

C. — DE N.M.V.B.

Vraag.

Het is noodzakelijk en dringend dat werk zou worden gemaakt van een nieuw statuut voor de buurtspoorwegen.

In dat verband vraagt een lid zich af of niet kan gedacht worden aan één grote maatschappij die zowel het communaal als het intercommunaal vervoer zou beheren.

Antwoord.

De herziening van de organieke wet en van de statuten van de N.M.V.B. alsook het zoeken naar nieuwe oplossingen inzake communaal en intercommunaal vervoer, zijn aanlegenheden die door het Departement worden bestudeerd.

Deze problemen zijn zeer ingewikkeld, vooral wat de financiële, tarifaire en politieke aspecten ervan betreft.

Zij moeten dus zeer nauwkeurig en met de meeste zorg onderzocht, om tot een samenhangend en sluitend geheel te komen. Overhaastig te werk gaan is evenwel uit den boze. Daarom is de Minister van mening dat in allereerste instantie werk moet worden gemaakt van de herziening van het statuut van de Buurtspoorwegen dat op verscheidene punten en, mede in vergelijking met het statuut van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer, als verouderd moet worden bestempeld.

Question.

Par rapport à Charleroi, Anvers n'est pas particulièrement avantagée non plus.

Réponse.

Un crédit de 270 millions est prévu pour les études et travaux destinés à améliorer les transports en commun à Anvers.

Un important chantier du prémétro sera ouvert en juin prochain au carrefour De Keyserlei-Frankrijklei.

A Charleroi est prévue pour la fin de l'année 1969 la construction de la première partie d'un viaduc qui reliera la gare de Charleroi-Sud à Charleroi-Ouest. Le montant prévu à cette fin est évalué à 120 millions.

Question.

La ville de Liège a émis un avis favorable concernant le plan d'aménagement de la place Saint-Lambert. Il convient à présent d'aller de l'avant.

Réponse.

Le projet d'aménagement de la place Saint-Lambert qui comporte notamment la création d'une gare centrale pour autobus et ses tunnels d'accès, a effectivement reçu un accueil favorable au conseil communal.

Ce projet, qui fait l'objet d'un plan particulier, est actuellement à l'étude. Dès qu'il aura été définitivement approuvé, le Département des Communications pourra procéder aux premières expropriations ainsi qu'aux travaux préparatoires.

Le Ministre souhaite que la procédure d'approbation ne prenne pas trop de temps, la circulation dans le centre de Liège devenant vraiment trop difficile.

C. — LA S.N.C.V.

Question.

Des efforts doivent être entrepris d'urgence en vue d'élaborer un nouveau statut des chemins de fer vicinaux.

Un membre se demande à ce propos s'il ne faudrait pas envisager la création d'une société unique qui serait chargée de la gestion des transports tant communaux qu'intercommunaux.

Réponse.

La révision de la loi organique et des statuts de la S.N.C.V., ainsi que la recherche de solutions nouvelles en matière de transports communaux et intercommunaux sont autant de problèmes qui font l'objet d'études au sein du Département.

Ces problèmes sont très complexes, surtout en ce qui concerne les aspects financiers, tarifaires et politiques.

Ils doivent, dès lors, être examinés très attentivement et avec le plus grand soin si l'on veut en venir à un ensemble cohérent et homogène. Toute précipitation doit être évitée. C'est pourquoi le Ministre estime qu'il faut s'occuper en tout premier lieu de la révision du statut des chemins de fer vicinaux qui, en plusieurs points et notamment par rapport aux statuts des sociétés de transport en commun, doit être considéré comme périmé.

Vraag.

Werden door het Departement reeds studies gedaan om, voor het geheel van het land, tot rationalisatie te komen van het gemeenschappelijk vervoer per autobus?

Antwoord.

Op gebied van rationalisatie van de autobusexploitatie werden reeds concrete maatregelen getroffen.

1° bij vervanging van reizigerstreinen door autobusritten heeft de N.M.B.S. telkens wanneer zulks aangewezen en mogelijk was, complementaire autobuslijnen geïntegreerd in de vervangingsautobusdiensten;

2° bij diezelfde gelegenheid en daar waar klaarblijkelijk de vervangingsdienst tot de activiteitsfeer behoorde van de N.M.V.B., heeft de N.M.B.S. niet gearzeld sommige autobuslijnen volledig aan de Buurtspoorwegen toe te vertrouwen. Daar is dan kritiek op gekomen vooral wat betreft de vervoerprijzen.

Hoe lovenswaardig ook, zijn deze maatregelen echter niet van aard om de zaak volledig op te lossen.

**D. — HET BEZOLDIGD PERSONENVERVOER
OVER DE WEG.**

Vraag.

Een lid haalt aan dat er in zijn streek één bus is die 12 km aflegt om één kind af te halen. Dat zijn wantoestanden die hun oorzaak vinden in de concurrentie tussen vrij- en officieel onderwijs, maar die niet kunnen geduld worden.

Er moet voor het leerlingenvervoer een regeling worden gevonden en die regeling ziet het lid in het tot stand komen van rechtlijnige trajecten langs belangrijke reismwegen zonder omleidingen en zonder afhaling ten huize.

Antwoord.

De Minister heeft reeds gelegenheid gehad erop te wijzen dat in de laatste jaren de toestand inzake leerlingenvervoer geëvolueerd is op een wijze die vooral dan verkeerseconomisch gezien, als bevredigend mag worden aangezien.

Weliswaar bestaan er nog punten van conflict en de Minister heeft er mede ingestemd dat deze zouden worden onderzocht door een werkgroep samengesteld uit afgevaardigden van de betrokken departementen, en waarvan het voorzitterschap is opgedragen aan de Kabinetschef van de Eerste-Minister.

Deze werkgroep, die nu zijn laatste vergadering houdt, heeft een procedure uitgewerkt waarvan de Minister hoopt dat zij dienstig zal zijn voor de oplossing van particuliere gevallen zoals deze welke werden geciteerd.

Vraag.

Wanneer zal het nieuwe ontwerp op de taxis worden ingediend?

Antwoord.

Het bedoelde wetsontwerp zal tijdig worden ingediend. Men zal er rekening moeten mee houden dat de wet in voege moet treden op 1 juli 1969 en dat voorts het Parlement over voldoende tijd moet beschikken om het ontwerp ten gronde te kunnen bespreken.

Question.

Le Département a-t-il déjà entrepris des études en vue de la rationalisation à l'échelon national des transports en commun par autobus?

Réponse.

Dans le domaine de l'exploitation rationnelle des réseaux d'autobus des mesures concrètes ont déjà été prises :

1° Lors du remplacement des trains de voyageurs par des autobus, la S.N.C.B. a intégré, chaque fois que la chose était possible et indiquée, les lignes d'autobus complémentaires existantes dans les services d'autobus de remplacement.

2° A ces mêmes occasions, et lorsque le service de remplacement relevait manifestement des activités de la S.N.C.V., la S.N.C.B. n'a pas hésité à confier entièrement certaines lignes d'autobus aux Chemins de fer Vicinaux. Cette solution a cependant suscité des critiques, principalement en ce qui concerne les tarifs.

Aussi louables soient-elles, ces mesures ne sont pas de nature à résoudre totalement le problème.

**D. — LES TRANSPORTS REMUNERES DE PERSONNES
PAR LA ROUTE.**

Question.

Un membre signale qu'il y a, dans sa région, un autobus faisant 12 km pour aller chercher un seul enfant. De tels abus, qui trouvent leur origine dans la concurrence entre l'enseignement libre et officiel, ne peuvent être tolérés.

En matière de transport d'élèves, il devrait y avoir une réglementation qui, de l'avis de ce membre, consisterait à établir des trajets rectilignes le long des voies importantes, sans déviations et sans prises à domicile.

Réponse.

Le Ministre a déjà eu l'occasion de souligner qu'au cours des dernières années la situation en matière de transport d'élèves avait évolué d'une façon qui, sous l'angle de l'économie des transports, peut être considérée comme satisfaisante.

Il est vrai qu'il existe encore des points de friction et c'est pourquoi le Ministre a marqué son accord pour que ceux-ci soient examinés par un groupe de travail composé de délégués des départements intéressés et dont la présidence serait confiée au chef de Cabinet du Premier Ministre.

Ce groupe de travail, qui en est à sa dernière réunion, a élaboré une procédure dont le Ministre espère qu'elle contribuera à résoudre des cas particuliers tels que ceux qui ont été cités.

Question.

Quand le nouveau projet sur les taxis sera-t-il déposé?

Réponse.

Le projet en question sera déposé en temps opportun. Il faudra tenir compte du fait que la loi doit entrer en vigueur le 1^{er} juillet 1969 et qu'il convient de laisser au Parlement le temps nécessaire à une discussion approfondie du projet.

E. — HET BEZOLDIGD VRACHTVERVOER
OVER DE WEG.

Vraag.

Welke zijn de criteria waarop werd gesteund voor de verdeling van de 161 communautaire vervoervergunningen?

Antwoord.

De communautaire vergunningen dienden uiteraard te worden verdeeld onder de vervoerders die, ten minste gedurende enkele jaren, regelmatig transporten naar een of ander land van de Europese Economische Gemeenschap hebben verricht.

Vermits het intra-Benelux vervoer kan geschieden onder dekking van de nationale vergunningen, werden de communautaire vergunningen, per provincie, aan de vervoerondernemingen toegekend met inachtneming van de belangrijkheid van de activiteit die deze aan de dag hebben gelegd in hun relaties met Frankrijk, Duitsland en Italië over de jaren 1965, 1966 en 1967.

Vraag.

Welk is per provincie er per vervoeronderneming de verdeling geweest van de 161 communautaire machtigingen?

Antwoord.

Rekening houdend met het hierboven verstrekte antwoord, ziet de verdeling per provincie er als volgt uit:

Antwerpen	...	...	...	...	...	29
Brabant	...	...	...	...	...	29
West-Vlaanderen	...	...	...	...	...	29
Oost-Vlaanderen	...	...	...	...	...	12
Henegouwen	...	...	...	...	...	18
Luik	...	...	...	...	...	29
Limburg	...	...	...	...	...	7
Luxemburg	...	...	...	...	...	4
Namen	...	...	...	...	...	4

161

Over 't algemeen werd aan iedere onderneming slechts één communautaire vergunning verleend.

Ten gevolge van het toegepaste puntenstelsel, gesteund op de ontplooiende activiteit, kon deze norm niet volledig worden gevolgd: per onderneming, moest immers rekening 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 onderneming 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.

E. — LES TRANSPORTS REMUNERES DE CHOSES
PAR LA ROUTE.

Question.

Sur quels critères la répartition des 161 autorisations de transport communautaires a-t-elle été établie?

Réponse.

Il s'imposait, bien entendu, de répartir les autorisations communautaires parmi les transporteurs qui ont, depuis quelques années au moins, effectué régulièrement des transports vers l'un ou l'autre pays de la Communauté Economique Européenne.

Etant donné que les transports à l'intérieur du Benelux peuvent se faire sous le couvert des autorisations nationales, les autorisations communautaires ont été attribuées, par province, en tenant compte de l'importance de l'activité déployée par les entreprises de transport dans leurs rapports avec la France, l'Allemagne et l'Italie au cours des années 1965, 1966 et 1967.

Question.

Comment les 161 autorisations communautaires ont-elles été réparties par province et par entreprise de transport?

Réponse.

Compte tenu de la réponse à la question précédente, la répartition par province se présente comme suit:

Anvers	...	...	...	...	...	29
Brabant	...	...	...	...	...	29
Flandre occidentale	...	...	...	...	...	29
Flandre orientale	...	...	...	...	...	12
Hainaut	...	...	...	...	...	18
Liège	...	...	...	...	...	29
Limbourg	...	...	...	...	...	7
Luxembourg	...	...	...	...	...	4
Namur	...	...	...	...	...	4

161

En général, une seule autorisation communautaire a été attribuée par entreprise.

En raison du classement par points qui a été appliqué et qui était basé sur l'activité déployée, cette norme n'a pu être observée intégralement, puisqu'il fallait, pour chaque entreprise, tenir compte du nombre de points acquis.

C'est ainsi qu'entraient en ligne de compte pour plus d'une autorisation:

Anvers:

- 1 entreprise à 3 autorisations,
- 3 entreprises à 2 autorisations;

Brabant:

- 2 entreprises à 3 autorisations;
- 1 entreprise à 2 autorisations;

Flandre occidentale:

- 2 entreprises à 3 autorisations,
- 4 entreprises à 2 autorisations;

Hainaut:

- 2 entreprises à 2 autorisations.

Vraag.

Welk is per provincie, het aantal uitgereikte internationale vervoermachtigingen?

Antwoord.

De internationale vervoermachtigingen die geldig zijn op vreemd grondgebied en waarover België ingevolge bilaterale akkoorden beschikt, kunnen, strikt genomen, niet per provincie worden verdeeld.

Daarenboven zijn die machtigingen streng gecontingenteerd, derwijze dat wanneer de limiet van het aan België toegekende contingent is bereikt, de aanvragen tot het verkrijgen van een dergelijke machtiging moeten worden geweigerd, en dit ofschoon de afgifte uit economisch oogpunt volkomen verantwoord zou zijn.

Om in aanmerking te komen voor het verkrijgen van een bilaterale machtiging, moet de aanvrager in de allereerste plaats houder zijn van een algemene vergunning voor internationaal vervoer.

Tot 1 juli 1969 gelden de algemene vergunningen voor nationaal vervoer als algemene vergunningen voor internationaal vervoer.

Na die datum wordt voor de afgifte van een algemene vergunning voor internationaal vervoer, een getuigschrift van vakbekwaamheid voor internationaal vervoer geëist.

Tot nog toe werden in totaal 1 751 getuigschriften uitgereikt waarvan de verdeling per provincie zich voordoet als volgt:

Brabant	343
West-Vlaanderen	336
Oost-Vlaanderen	155
Antwerpen	358
Limburg	76
Henegouwen	124
Namen	38
Luxemburg	43
Luik	278

1 751

Vraag.

Een in de grensstreek gevestigde wegvervoerder wordt benadeeld, wanneer hij de vervoertoelating die geldig is binnen een straal van 25 km wil vervangen door een nationale machtiging.

Een wegvervoerder gevestigd in de provincie Luxemburg is bovendien benadeeld inzake internationaal transport omdat het vervoer met het Groot Hertogdom Luxemburg niet als internationaal vervoer wordt beschouwd.

Kan daaraan niet verholpen worden?

Antwoord.

De aangevoerde bezwaren in verband met de straal van 25 km zijn in principe gefundeerd en bij de aan gang zijnde studie over de herziening van de wet van 1 augustus 1960 wordt hiermee trouwens rekening gehouden.

Wat betreft het vervoer naar het Groot Hertogdom Luxemburg werd een ontwerp van koninklijk besluit klaar gemaakt dat er toe strekt dit vervoer in de toekomst verder te laten geschieden onder dekking van de vergunning voor nationaal vervoer, derwijze dat voor het vervoer naar dit land, van de betrokkene vervoerders geen algemene vergunning voor internationaal vervoer zal worden geëist en derhalve ook niet het getuigschrift van vakbekwaamheid voor internationaal vervoer.

Question.

Comment se répartit par province le nombre des autorisations internationales de transport attribuées?

Réponse.

Les autorisations internationales de transport, valables à l'étranger et dont la Belgique dispose en vertu d'accords bilatéraux ne peuvent, à proprement parler, être réparties par province.

D'autre part, les autorisations sont sévèrement contingentes, de telle sorte que si la limite imposée à la Belgique est atteinte, l'octroi d'une telle autorisation doit être refusé, quelque justifié il puisse être sur le plan économique.

Pour pouvoir obtenir une autorisation bilatérale, le demandeur doit en premier lieu être détenteur d'une autorisation générale de transport international.

Jusqu'au 1^{er} juillet 1969, les autorisations générales de transport national sont valables comme autorisations générales de transport international.

Après cette date la délivrance d'une autorisation générale de transport international ne se fera que sur présentation d'un certificat de compétence professionnelle au transport international.

Jusqu'à présent, 1 751 de ces certificats ont été délivrés au total; leur répartition par province se présente comme suit:

Brabant	343
Flandre occidentale	336
Flandre orientale	155
Anvers	358
Limbourg	76
Hainaut	124
Namur	38
Luxembourg	43
Luik	278

1 751

Question.

Un transporteur routier établi dans la région frontière subit un préjudice lorsqu'il veut remplacer l'autorisation de transport valable dans un rayon de 25 km par une autorisation nationale.

Un transporteur routier établi dans la province de Luxembourg est en outre désavantagé en matière de transport international, puisque le transport vers le Grand-Duché de Luxembourg n'est pas considéré comme transport international.

Est-il possible de remédier à cette situation?

Réponse.

Les objections avancées quant au rayon de 25 km sont fondées en principe. D'ailleurs les études actuellement en cours en vue de la révision de la loi du 1^{er} août 1960 en tiennent compte.

En ce qui concerne les transports vers le Grand-Duché de Luxembourg, un projet d'arrêté royal a été préparé; en vertu de ce projet ces transports pourraient continuer à se faire sous le couvert d'une autorisation de transport national, de manière à ce que, pour les transports à destination de ce pays, les transporteurs ne soient pas tenus d'être en possession d'une autorisation générale de transport international ni, dès lors, du certificat de compétence professionnelle au transport international.

Vraag.

Welke zijn de perspectieven omtrent de oprichting van wegstations voor het wegvervoer van goederen?

Welke is de houding van het Departement ter zake en welke hulp verleent dit aan het privé of het publiek initiatief op dit gebied?

Antwoord.

Het Instituut voor Baantransport heeft de kwestie van de oprichting van wegstations ter studie genomen.

Deze studie moet eerst beëindigd zijn alvorens de politiek van het Departement kan worden vastgelegd.

F. — DE VERKEERSVEILIGHEID.

1. Verkeersongevallen.

Vraag.

Het zou interessant zijn dat de evolutie van het aantal verkeersongevallen zou gezien worden in het licht van de vervoercapaciteit.

Nederlandse statistische gegevens hebben aangetoond dat de stijging van het aantal voertuigen en van de kilometrage heel wat groter is dan de stijging van het aantal ongevallen met dodelijke afloop of met zware lichamelijke letsels.

Kan desaanvaande eveneens cijfermateriaal worden medegedeeld dat een duidelijk inzicht geeft van de in ons land bestaande verhouding?

Antwoord.

Het ligt inderdaad voor de hand dat bij de interpretatie van de gegevens betreffende de verkeersongevallen en de slachtoffers op de weg, rekening moet worden gehouden met de belangrijke uitbreiding van het automobielpark. Midden 1968 werd de kaap der 2 miljoen voertuigen overschreden en de expansie gaat onverminderd voort.

De beschikbare statistische gegevens maken het mogelijk daaromtrent twee belangrijke gevolgtrekkingen te maken:

- de eerste is dat op 1 000 wagens in omloop, het aantal dat jaarlijks betrokken is bij een ongeval, in 1967, voor de eerste maal beneden de 200 is komen te liggen, namelijk 188 (tegen 231 in 1964 en 202 in 1966);
- de tweede vaststelling is de volgende: indien men 1965 als referentiejaar neemt en gelijk stelt met index 100, dan komt men voor 1967 tot index 118 voor het wagenpark maar slechts tot index:
 - 97,1 voor het aantal doden ter plaatse;
 - 98,3 voor het aantal zwaar gekwetsten;
 - 94,7 voor het aantal licht gekwetsten;
 - 94,9 voor het aantal ongevallen met lichamelijk letsel.

2. Wegcode.

Vraag.

Er is veel spraak van de voorrang van links.

Heeft het Departement deze kwestie reeds onderzocht en welke zijn, eventueel, de conclusies van dit onderzoek?

Antwoord.

Deze kwestie werd in de Commissie van de Senaat reeds uitvoerig besproken naar aanleiding van een bij de Senaat

Question.

Quelles sont les perspectives en matière de création de gares routières pour le transport de marchandises par la route?

Quelle est l'attitude adoptée par le Département et quelle aide fournit-il à l'initiative privée ou publique en cette matière?

Réponse.

L'Institut des transports routiers a mis à l'étude la question de la gare routière.

Cette étude doit être terminée avant que la politique du Département puisse être fixée.

F. — LA SECURITE ROUTIERE.

1. Accidents de roulage.

Question.

Il serait intéressant d'établir un rapprochement entre l'évolution du nombre des accidents de la route et la capacité de transport.

Les statistiques néerlandaises ont montré que l'augmentation du nombre des véhicules et du kilométrage parcouru est largement supérieure à l'accroissement du nombre des accidents entraînant la mort ou des lésions corporelles graves.

Serait-il possible de fournir des chiffres permettant de voir clairement comment se présente ce rapport en ce qui concerne notre pays?

Réponse.

Il va de soi, en effet, que l'interprétation des données relatives aux accidents de la route doit tenir compte de l'extension, particulièrement importante, du parc automobile. Vers le milieu de 1968 le cap des 2 millions de véhicules a été dépassé et l'expansion continue sans s'arrêter.

Les renseignements statistiques disponibles permettent de tirer deux conclusions importantes à ce sujet:

- en premier lieu, sur 1 000 véhicules en circulation, le nombre de ceux impliqués chaque année dans un accident est resté, pour la première fois en 1967, en dessous de 200, soit 188 (contre 231 en 1964 et 202 en 1966);
- la seconde constatation est la suivante: en prenant l'année 1965 comme année de référence (index 100), onus arrivons pour 1967, à l'index 118 pour le parc automobile mais seulement à l'index:
 - 97,1 pour le nombre des tués sur place;
 - 98,3 pour le nombre des blessés graves;
 - 94,7 pour le nombre des blessés légers;
 - 94,9 pour le nombre d'accidents ayant entraîné des lésions corporelles.

2. Code de la route.

Question.

Il est beaucoup question de la priorité de gauche.

Le Département a-t-il déjà examiné cette question et quelles sont, le cas échéant, les conclusions de cet examen?

Réponse.

Cette question a déjà donné lieu à un large débat à la Commission du Sénat à la suite du dépôt auprès de celle-ci

ingediend wetsvoorstel; de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid zal deze kwestie in de loop van de maand maart grondig bestuderen.

Daarbij moet er nochtans opgemerkt worden dat de conferentie gehouden te Wenen in 1968 met het oog op het opstellen van een Europese wegcode, het beginsel van de voorrang van rechts heeft bevestigd. Het is ondenkbaar dat ons land alleen dit principe over het hoofd zou zien.

Vraag.

Het rijden met kruislichten in de grote agglomeraties wordt niet goed onthaald.

De enquête uitgevoerd door Touring-Wegenhulp over het verplicht rijden met kruislichten in de grote agglomeraties heeft uitgewezen dat 90 % van de autovoerders tegen deze maatregel zijn.

Moet op deze maatregel niet worden teruggekomen?

Antwoord.

Op de gestelde vraag kan thans zo maar niet ongenueerd worden geantwoord.

Het rijden met onvoldoende standlichten is immers vaak oorzaak geweest van ongevallen in de agglomeraties.

Anderzijds is verleden jaar eveneens vast komen te staan dat tal van kruislichten slecht afgesteld waren. Daarom is een bijzondere campagne gevoerd geworden voor de vakkundige afstelling van die lichten en worden deze inspanningen nog voortgezet.

Daarbij komt nog dat de vraag te weten of een agglomeratie verlicht is om zowel voldoende te zien als zelf gezien te worden, door de weggebruikers op verschillende manieren kan worden geïnterpreteerd met al de gevolgen, soms zware, vanden.

Het probleem moet daarom met alle omzichtigheid worden benaderd. Het Nationaal Belgisch Comité voor de verlichting bestudeert het. In verschillende andere landen wordt deze kwestie eveneens onderzocht en bestudeerd.

Wanneer ook de vereiste deskundige adviezen beschikbaar zijn, zal, met nog meer kennis van zaken over de kwestie kunnen worden geoordeeld.

Vraag.

In het buitenland wordt om reden van psychologische vermoeidheid, geijverd voor afschaffing van de voorrangstekens op de grote wegen. Alleen de Sint-Andreaskruisen zouden behouden blijven.

Kan dat verwezenlijkt worden in België, desnoods mits behoud op de kruispunten van grotere Sint-Andreaskruisen.

Antwoord.

De Internationale Conventie van Genève legt het plaatsen van waarschuwingstekens op de voorrangswegen op. Een nieuw teken (vierkant op punt), naar internationaal model, werd ingevoerd bij toepassing van de Wegcode 1968.

Er zij opgemerkt dat het Sint-Andreaskruis alleen geplaatst wordt in de nabijheid van kruispunten waar de zichtbaarheid onvoldoende is.

Het is klaar dat, om reden van eenvormigheid, andere maatregelen niet door één land alleen kunnen worden getroffen.

d'une proposition de loi; le Conseil supérieur de la sécurité routière consacrer une étude approfondie à ce problème au cours du mois de mars.

Par ailleurs, il convient de remarquer que la conférence tenue à Vienne en 1968 en vue de l'élaboration d'un Code européen de la route a confirmé le principe de la priorité de droite. Il serait inimaginable que seul notre pays n'observe pas ce principe.

Question.

L'emploi des feux de croisement dans les agglomérations n'est pas bien accueilli.

L'enquête, organisée par Touring-Secours concernant l'emploi obligatoire des feux de croisement dans les grandes agglomérations, a démontré que 90 % des conducteurs sont adversaires de cette mesure.

Ne convient-il pas de rapporter cette mesure?

Réponse.

Dans les circonstances actuelles la question posée requiert une réponse nuancée.

Conduire avec des feux de position insuffisants a souvent donné lieu à des accidents dans les agglomérations.

Par ailleurs, il a été constaté l'an dernier que de nombreux feux de croisement étaient mal réglés. C'est pourquoi a été menée une campagne spéciale en vue du réglage de ces feux par des gens de métier et à l'heure actuelle ces efforts se poursuivent toujours.

D'autre part, les usagers de la route peuvent apprécier différemment la question de savoir si l'éclairage d'une agglomération est suffisant pour permettre de localiser un obstacle ou d'être soi-même localisé, avec toutes les conséquences, parfois graves, que cela peut comporter.

C'est pourquoi le problème doit être abordé avec la plus grande circonspection. Il est étudié par le Comité national belge de l'éclairage. Dans plusieurs autres pays, il fait également l'objet de recherches et d'études.

Lorsqu'auront été recueillis les avis techniques indispensables, la question pourra être tranchée grâce à une compréhension accrue de la question.

Question.

Pour des raisons de fatigue psychologique, l'on s'efforce à l'étranger de supprimer sur les grands axes les signaux de priorité, à l'exception des croix de Saint-André.

Est-il possible d'en faire autant en Belgique, le cas échéant en équipant les croisements de croix de Saint-André de plus grand format?

Réponse.

La Convention internationale de Genève impose le placement de signaux d'avertissement sur les voies prioritaires. Un signal nouveau (carré sur pointe), conforme au modèle international, a été créé en application du Code de la route de 1968.

Il est à remarquer que la croix de Saint-André n'est placée qu'à proximité des croisements où la visibilité est réduite.

Il est évident, pour des motifs d'uniformité, qu'un pays ne peut, à lui seul, prendre d'autres mesures.

4. Varia.

Vraag.

Zal de Minister, gelet op het wetsvoorstel dat in de Senaat werd ingediend en dat betrekking heeft op de aanwerving van een tachograaf, niet zelf een initiatief in deze nemen?

Antwoord.

Het ontwerp van besluit waardoor de tachograaf wordt ingevoerd is klaar. Het werd ter consultatie aan de diensten van de Gemeenschappelijke Markt overgemaakt.

Vraag.

Onlangs is een tankwagen op de weg Gent-Kortrijk gekanteld.

Hij bevatte een gevaarlijke lading doch bij gebrek aan boordpapieren, wist men niet wat de lading precies was en hoe men moest tewerk gaan.

Is het niet gewenst dat maatregelen zouden worden getroffen om dergelijke toestand in de toekomst te vermijden?

Antwoord.

Dit jaar wordt een nationale reglementering uitgevaardigd die slaat op het baanvervoer van gevaarlijke goederen. Deze reglementering is geïnspireerd door de bepalingen van de Europese overeenkomst betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen (A.D.R. genoemd), gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 3 december 1968 en 31 januari jl.

Naast technische voorwaarden, worden ook de nodige schikkingen voorzien inzake controle en het bijhouden van de documenten. Zo zullen o.m. de aard van de goederen en de verpakking in de boorddocumenten moeten worden opgetekend, en dit volgens de benamingen die aangenomen werden door de A.D.R.

Vraag.

Er worden proeven gedaan met fluorescente platen.

Vallen daaruit reeds conclusies te trekken?

Antwoord.

Op bepaalde voertuigen van de Rijkswacht en van de diensten van openbaar vervoer, werden reflecterende nummerplaten aangebracht. Zij worden in laboratoria aan proeven onderworpen. Deze proeven zijn nog niet volledig beëindigd.

De nu al bekende gegevens laten echter reeds toe een type-lastkohier op te stellen waarin de verschillende eigenschappen worden opgenomen waaraan de bedoelde platen moeten voldoen.

Waarschijnlijk zullen de laboratoriumproeven verder zo verlopen dat tegen het einde van het jaar tot verwezenlijkingen zal kunnen worden overgegaan.

Vraag.

Is het met het oog op de bevordering van de verkeersveiligheid niet van belang dat geen enkele weg van groot verkeer nog zou worden aangelegd tenzij hij vier rijstroken telt?

Antwoord.

Wegen met drie rijstroken zijn in het verleden aangelegd geworden tussen belangrijke, grote centra, veelal omdat de

4. Divers.

Question.

Une proposition de loi relative à l'instauration de tachygraphes ayant été déposée au Sénat, le Ministre a-t-il l'intention de prendre lui-même une initiative en ce domaine?

Réponse.

Le projet d'arrêté instaurant le placement obligatoire du tachygraphe est prêt. Il vient d'être soumis pour avis aux services du Marché commun.

Question.

Récemment, un camion-citerne s'est renversé sur la route Gand-Courtrai.

Ce camion contenait un chargement dangereux, mais faute de documents de bord, nul n'en connaissait la nature exacte et personne ne savait ce qu'il convenait de faire.

N'est-il pas souhaitable de prendre des mesures afin d'éviter que pareille situation se reproduise à l'avenir?

Réponse.

Une réglementation nationale sera promulguée cette année concernant le transport routier des marchandises dangereuses. Cette réglementation s'inspire des dispositions de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (dénommé A.D.R.), publié au *Moniteur belge* des 3 décembre 1968 et 31 janvier 1969.

Outre certaines dispositions techniques, cette réglementation prescrit les mesures nécessaires quant au contrôle et à la tenue des documents. C'est ainsi que la nature du chargement et de l'emballage devra être mentionnée dans les documents de bord ceci en conformité avec les appellations adoptées par l'A.D.R.

Question.

Des expériences sont faites avec des plaques fluorescentes.

Peut-on déjà en tirer des conclusions?

Réponse.

Certains véhicules de la Gendarmerie et des services de transports publics ont été équipés de plaques d'immatriculation réfléchissantes. Celles-ci sont actuellement soumises en laboratoire à des tests qui ne sont pas encore entièrement terminés.

Néanmoins, les données recueillies dès à présent permettent d'établir un cahier des charges type reprenant les diverses caractéristiques que devront posséder les plaques en question.

Les recherches faites en laboratoire se dérouleront probablement à un rythme tel que, pour la fin de l'année, il sera possible de passer au stade des réalisations.

Question.

Dans l'intérêt de la sécurité routière, ne convient-il pas de ne plus construire de routes à grand trafic si ce n'est à quatre bandes de circulation?

Réponse.

Dans le passé, les grands centres étaient reliés par des routes à trois bandes de circulation, le plus souvent parce

beschikbare breedte onvoldoende was voor vier rijstroken en omdat zij toch een grotere capaciteit hebben dan wegen met twee rijstroken.

Wegens de enorme aangroei van het verkeer zijn vele drie-rijstrookwegen thans echter overbelast en derhalve veel gevaarlijker geworden.

Door de voorziene uitbreiding van het autosnelwegennet zullen, binnen afzienbare tijd, vele van deze belangrijke drie-rijstrookswegen worden ontlast waardoor eveneens hun veiligheid zal verhogen.

Vraag.

De wegen van groot verkeer met drie rijstroken zijn gevaarlijk.

Er bestaat een oplossing (in Frankrijk wordt zij trouwens toegepast) : het voorbijrijden slechts alternatief toelaten bv. om de 5 km.

Antwoord.

De Minister zal deze suggestie ter onderzoek voorleggen aan de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid.

Vraag.

Het ware van belang dat in het verslag de door de Rijks-wacht bijgehouden lijst kon worden opgenomen van de gevaarlijke kruispunten.

Antwoord.

Op basis van de inlichtingen overgemaakt door de Rijks-wacht, wordt jaarlijks een lijst van gevaarlijke punten en wegsecties opgesteld.

Wat betreft meer bepaald de rijkswegen, onderzoekt het Bestuur van de Wegen deze lijst met de meeste aandacht en stelt de noodzakelijke geachte verbeteringen voor.

Om daarvan een voorbeeld te geven : van 1 januari 1955 tot 31 december 1966 werd de geschiktmaking doorgevoerd van niet minder dan 1 349 kruispunten. Die geschiktmaking omvat o.m. de aanleg van verkeersgeleiders, openbare verlichting, flikkerlichten, driekleurige signalen enz.

Jaarlijks dus worden, rekening houdend met de beschikbare kredieten, en aan de hand van een voorranglijst, een aantal gevaarlijke kruispunten verbeterd. Zo is het bekend dat in het programma 1968 er 202 te plaatsen of aan te passen lichtsignalisaties voorzien waren.

5. Rijbewijs en rijsscholen.

Vraag.

Vele ondernemingen gebruiken kleine autobussen voor het vervoer van hun arbeiders.

Van de bestuurder van een dergelijk voertuig wordt bij de praktische proef geëist dat hij zou rijden met een grote autobus.

Dat zou moeten herzien worden.

Antwoord.

De voertuigen die meer dan negen plaatsen tellen en die arbeiders vervoeren, zijn volgens de internationale klassificatie ingedeeld in categorie D.

que la largeur disponible ne permettait pas d'aménager quatre bandes, et qu'elles offraient quand même une capacité supérieure à celles des routes à deux bandes de circulation.

En raison de l'accroissement énorme du trafic, de nombreuses routes à trois bandes sont effectivement surchargées à l'heure actuelle, et elles sont de ce fait devenues beaucoup plus dangereuses.

Toutefois, l'extension projetée du réseau des autoroutes permettra de désencombrer à bref délai nombre de ces routes axiales à trois bandes de circulation, ce qui contribuera également à les rendre plus sûres.

Question.

Les routes à grand trafic ne comportant que trois bandes de circulation sont dangereuses.

Il existe une solution (d'ailleurs appliquée en France) : ne permettre le dépassement qu'alternativement, par exemple, tous les 5 km.

Réponse.

Le Ministre soumettra cette suggestion pour examen au Conseil supérieur de la sécurité routière.

Question.

Il serait intéressant de reprendre dans le rapport la liste des carrefours dangereux tenue à jour par la Gendarmerie.

Réponse.

Chaque année, une liste des tronçons de routes et des points dangereux est dressée en se basant sur les renseignements communiqués par la Gendarmerie.

En ce qui concerne plus particulièrement les routes d'Etat, l'Administration des Routes examine cette liste avec le plus grand soin et propose les améliorations estimées nécessaires.

Un exemple : du 1^{er} janvier 1955 au 31 décembre 1966, pas moins de 1 349 carrefours ont été réaménagés. Ce réaménagement comprend notamment l'aménagement d'îlots directionnels, l'installation de l'éclairage public, de feux clignotants, de signaux tricolores, etc.

Ainsi donc, chaque année, un certain nombre de carrefours dangereux sont améliorés, compte tenu des crédits disponibles et en respectant une liste de priorités. Comme on le sait, le programme de 1968 prévoyait le placement ou la réadaptation de 202 signaux lumineux.

5. Permis de conduire et écoles-auto.

Question.

De nombreuses entreprises transportent leurs ouvriers au moyen de petits autobus.

Au cours de l'épreuve pratique, on exige des conducteurs de tels véhicules qu'il conduisent un grand autobus.

Il conviendrait de revoir cette disposition.

Réponse.

Conformément à la classification internationale, les véhicules comportant plus de neuf places et destinés au transport des ouvriers sont rangés dans la catégorie D.

Het rijbewijs voor de categorie D is ook geldig voor de categorie C (voertuigen van meer dan 3 500 kg). Het is daarom dat bij het praktisch examen een autobus wordt gebruikt.

De praktische moeilijkheden die sommige firma's ondervinden, ontgaan de Minister niet. Daarom onderzoeken zijn diensten het probleem in de zin van een versoepeling van de reglementering op nationaal vlak.

Vraag.

a) Hoever staat het met de examencommissie voor lesgevers en rijdend personeel van de rijsscholen?

b) Indien een lesgever niet slaagt in de proef die hij moet afleggen, krijgt hij dan een tweede kans?

Antwoord.

a) De examenjury's zijn samengesteld en de eerste examens zullen in het begin van de maand maart plaatshebben.

b) Indien de kandidaat niet slaagt, dan mag hij zich opnieuw aanbieden op een latere examenzitting. Indien hij een tweede maal niet lukt, dan mag hij zich slechts opnieuw aanbieden één jaar na het eerste examen. Na een derde mislukking wordt hij definitief afgewezen (art. 32 van het koninklijk besluit van 17 april 1968).

6. Controle.

Vraag.

Een lid herinnert aan het ongeluk van Martelange en vraagt welk resultaat de controles opleveren die uitgevoerd worden inzake last van vrachtwagens, aantal bemanningsleden, prestatie-uren enz.

Antwoord.

In het voorbije jaar werden alleen al door de ambtenaren van het Bestuur van het Vervoer, honderden processen-verbaal opgesteld.

Bij behoorlijk vastgestelde overtreding kunnen de bevoegde agenten op kosten en op risico van de eigenaar beslag leggen op het voertuig waarmee de overtreding werd gepleegd.

De bevoegde agenten kunnen de bestuurder van het voertuig verplichten tot het afladen van het gewicht dat het hoogste toegelaten nuttig laadvermogen te boven gaat.

In vele gevallen van overdreven overbelasting wordt beslag gelegd op het schouwingsbewijs waardoor de vervoerder verplicht wordt zijn voertuig opnieuw te laten schouwen vooral dan wat betreft de onderdelen die voor de verkeersveiligheid van groot belang zijn.

Vraag.

Het effectief van de adjunct-inspecteurs en baancontroleurs voor de controle op het wegvervoer werd verhoogd.

Staat die verhoging ook in verband met een strengere controle van de voorschriften van de Wegcode?

Antwoord.

De voornaamste taak van de adjunct-inspecteurs en de baancontroleurs bestaat erin een strenge controle uit te oefenen op de naleving van de diverse reglementaire beschikkingen betreffende het bezoldigd vervoer van zaken over de weg.

Deze ambtenaren zijn eveneens bevoegd om de voorschriften van de Wegcode te doen eerbiedigen.

Le permis de conduire de la catégorie D est également valable pour la catégorie C (véhicules de plus de 3.500 kg). C'est pourquoi un autobus est utilisé pour l'épreuve pratique.

Le Ministre n'ignore rien des difficultés auxquelles certaines firmes ont à faire face. C'est pourquoi ses services examinent le problème en vue d'assouplir la réglementation nationale en la matière.

Question.

a) Où en est la constitution des jurys d'examen pour moniteurs et conducteurs appartenant au personnel des écoles-auto?

b) Si un moniteur échoue, une deuxième chance lui est-elle offerte?

Réponse.

a) Les jurys d'examen sont composés, et les premières épreuves auront lieu au début du mois de mars.

b) Si le candidat échoue, il peut se représenter à une session d'examen ultérieure. S'il ne satisfait pas la deuxième fois, il ne peut se représenter qu'une année après la première épreuve. Après un troisième échec, il est définitivement refusé (art. 32 de l'arrêté royal du 17 avril 1968).

6. Contrôle.

Question.

Evoquant l'accident de Martelange, un membre demande quels sont les résultats des contrôles effectués en ce qui concerne le chargement des camions, le nombre de conducteurs et convoyeurs, la durée des prestations, etc.

Réponse.

L'an dernier, des centaines de procès-verbaux ont été dressés par les seuls fonctionnaires de l'Administration des Transports.

En cas d'infraction dûment constatée, les agents compétents peuvent saisir, aux frais et risques du propriétaire, le véhicule avec lequel elle a été commise.

Ces mêmes agents peuvent contraindre le conducteur d'un véhicule à décharger le poids excédant la charge utile autorisée.

Dans de nombreux cas de surcharge, le certificat de contrôle est saisi, ce qui oblige le transporteur à présenter une nouvelle fois son véhicule au contrôle qui, en pareil cas, examinera plus spécialement les organes essentiels à la sécurité routière.

Question.

L'effectif des inspecteurs adjoints et des contrôleurs routiers affectés au contrôle du transport par route a été augmenté.

Cette augmentation est-elle également en rapport avec l'application d'un contrôle plus strict du respect du Code de la route?

Réponse.

La principale mission des inspecteurs adjoints et des contrôleurs routiers consiste à exercer un contrôle strict du respect des diverses dispositions réglementaires relatives au transport rémunéré de marchandises par la route.

Ces fonctionnaires sont également habilités à faire observer les prescriptions du Code de la route.

IV. — Het luchtvervoer.

Uiteenzetting.

A. — DE SABENA.

De Commissies van Kamer en Senaat hebben gezamenlijk twee vergaderingen gehouden tijdens welke de verantwoordelijken van de SABENA de toestand van onze nationale luchtvaartmaatschappij breedvoerig hebben toegelicht.

Het lijkt niet aangewezen in dit begrotingsverslag een volledig relaas te geven van deze vergaderingen. Niettemin acht uw verslaggever het wenselijk een samenvatting te geven van de uiteenzettingen die werden gegeven door Minister van State Van Houtte, voorzitter van de SABENA en de heer Claeys, afgevaardigd-beheerder.

De leiding van de SABENA begon met te erkennen dat er in het verleden al te weinig contact bestond tussen de SABENA en de Commissies voor het Verkeerswezen. Zij sprak de wens uit dat de onderlinge betrekkingen zouden worden verbeterd.

De voorzitter was er zich bewust van dat ook op het gebied van de taalverhoudingen er in de SABENA problemen zijn die hij niet wenst uit de weg te gaan.

1. *De toepassing van de taalwetten in de SABENA.*

Alhoewel de wet van 1932 op het taalgebruik niet toepasselijk was op de interne organisatie van de SABENA, heeft de maatschappij nochtans, sinds de inwerkingtreding van deze wet, ten overstaan van de buitenwereld steeds de regels gerespecteerd zoals het een nationale maatschappij betaamt.

Op het ogenblik is de verdeling van de effectieven tussen de twee taalgemeenschappen tamelijk evenwichtig op het niveau van het ondergeschikt personeel; onder de werklieden en het boordpersoneel is de verhouding van het nederlandssprekend personeel nochtans groter. Op het niveau van het kaderpersoneel is het franstalig personeel in de meerderheid.

Artikel 48 van de wet van 1963 op het gebruik van de talen in bestuurszaken machtigt de Koning ertoe bijzondere maatregelen te treffen om de toepassing van deze gecoördineerde wetten op de bedrijven voor internationaal luchtverkeer te regelen met inachtneming van de omstandigheden die eigen zijn aan hun exploitatie.

Ter zake is het ongetwijfeld nodig rekening te houden met het feit dat de SABENA, die toch een nationale maatschappij is, verplicht is te werken op een vliegveld dat gelegen is te Zaventem.

Het opstellen en nemen van dit koninklijk besluit hangt niet af van de SABENA, maar van de Regering.

De Minister van Verkeerswezen heeft een werkgroep ad hoc opgericht, die samengesteld is uit vertegenwoordigers van zijn Departement en vertegenwoordigers van het Ministerie van Binnenlandse Zaken. De SABENA heeft haar volledige medewerking verleend aan deze werkgroep, en heeft al haar kennis ingebracht van de exploitatieproblemen van een luchtvaartmaatschappij.

De SABENA zal de regels inachtnemen, die zullen uitgevaardigd worden bij koninklijk besluit. Het ontwerp ervan werd door deze werkgroep voorbereid. Het zal eerstdaags aan de Minister van Verkeerswezen worden overhandigd.

In afwachting van dit koninklijk besluit, werd er sinds 1963 een weg opgegaan die progressief moet leiden tot een rechtvaardige verdeling volgens taalgroep van het perso-

IV. — Les transports aériens.

Exposé.

A. — LA SABENA.

Les Commissions de la Chambre et du Sénat ont tenu deux réunions communes, au cours desquelles les responsables de la SABENA ont commenté en détail la situation de notre compagnie nationale de transport aérien.

Il ne semble guère indiqué de donner dans le présent rapport sur le budget, une relation complète de ces réunions. Néanmoins, votre rapporteur estime souhaitable de résumer ces exposés qui ont été faits par le Ministre d'Etat M. Van Houtte, président de la SABENA, et par M. Claeys, administrateur délégué.

La direction de la SABENA a reconnu d'emblée que, par le passé, les contacts entre la SABENA et les Commissions des Communications étaient trop peu nombreux. Elle a formulé le vœu que puissent être améliorées les relations existant entre elles.

Le président a déclaré être conscient du fait que, précisément dans le domaine des relations linguistiques, il existe à la SABENA des problèmes qu'il n'entend pas éluder.

1. *L'application des lois linguistiques à la SABENA.*

Bien que la loi linguistique de 1932 ne fût pas applicable à l'organisation interne de la Sabena, cette société, depuis la mise en vigueur de cette loi, a toujours respecté vis-à-vis de l'extérieur les règles qui s'imposent à une société nationale.

Actuellement, la répartition des effectifs entre les deux communautés linguistiques est assez équilibrée au niveau du personnel subalterne; parmi le personnel de bord et les ouvriers, la proportion des agents néerlandophones est néanmoins supérieure. Au niveau du personnel de cadre, les agents francophones sont majoritaires.

L'article 48 de la loi de 1963 sur l'emploi des langues en matière administrative autorise le Roi à prendre des mesures particulières en vue de régler l'application de celle-ci aux entreprises de transport aérien international, en tenant compte des conditions d'exploitation qui leur sont propres.

Dans ce domaine, il est sans aucun doute nécessaire de tenir compte du fait que la SABENA, société nationale, est obligée d'opérer à partir d'un aéroport situé à Zaventem.

L'élaboration et la prise de cet arrêté royal ne dépendent pas de la SABENA, mais du Gouvernement.

Le Ministre des Communications a créé un groupe de travail ad hoc, composé de représentants de son Département et de représentants du Ministère de l'Intérieur. La SABENA a apporté à ce groupe de travail toute sa collaboration et toutes ses connaissances des problèmes d'exploitation d'une compagnie aérienne.

La SABENA respectera les mesures qui seront édictées par arrêté royal. Le projet en a été élaboré par le groupe de travail en question et sera remis au Ministre des Communications dans les tout prochains jours.

En attendant cet arrêté royal, la précaution a été prise, dès 1963, d'entamer le processus qui doit aboutir progressivement à une répartition équitable du personnel selon son

neel. Het uiteindelijk doel is een verdeling fifty-fifty te bereiken in het algemeen en op de verschillende hiërarchische niveau's.

Zo wordt opgemerkt dat op een totaal van 13 universiteiten die aangeworven werden van 5 maart 1963 tot 15 december 1967, 12 van Belgische nationaliteit zijn en dat 11 ervan hun studies in het Nederlands gedaan hebben.

2. *Hebben wij wel een eigen nationale luchtvaartmaatschappij nodig?*

Als eerste reden waarom wij over een nationale luchtvaartonderneming moeten beschikken kunnen wij aanhalen dat alle landen, zelfs de ontwikkelingslanden en de landen die pas onafhankelijk zijn geworden, hun nationale maatschappij hebben, die een instrument is van hun economische politiek.

Voor een land zoals België waarvan de handelspolitiek op de export is aangewezen en, waarvan ten minste 40 % van de productie moet geëxporteerd worden, is een nationale luchtvaartonderneming van vitaal belang.

Tweede reden: de voorbereiding van de toenadering tussen Europese luchtvaartondernemingen, beter nog de fusie van de bestaande maatschappijen in één grote Europese luchtvaartmaatschappij waarin aan België een behoorlijk aandeel zou worden toegekend.

Ten overstaan van de reusachtige Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen, die over enorme financiële middelen en steun beschikken en die streven naar een tariefpolitiek die de Europese maatschappijen van middelmatige omvang onmogelijk kunnen volgen, wordt een dergelijke samenwerking op internationaal vlak tussen de luchtvaartmaatschappijen een dringende noodzakelijkheid.

In 1958 koesterden wij de hoop dat Air Union zou verwezenlijkt worden. Maar deze hoop vervloog, o.m. wegens motieven van nationalisme. De SABENA heeft inderdaad een rol van promotor en van spil gespeeld bij al de ontwerpen tot oprichting van Air Union.

Het spreekt vanzelf dat wij alleen dan inspraak zullen hebben in het toekomstig Europees organisme voor de commerciële luchtvaart en alleen dan een behoorlijk aandeel zullen hebben in een toekomstige Europese luchtvaartmaatschappij, wanneer wij in dat organisme of in die maatschappij een inbreng kunnen doen: een moderne vloot, een flink geschoold en ervaren personeel, een portefeuille verkeersrechten, enz.

Derde reden waarom de SABENA moet blijven bestaan: zij is een van onze belangrijkste industriële werkgevers, de derde wat betreft het tewerkgesteld personeel onder de metaalverwerkende bedrijven in België.

3. *De financiële problemen van de SABENA.*

SABENA boekt verlies op alle jaarbalansen sinds 1958: het hoogste (576 miljoen) in 1966, 190 miljoen in 1967, 300 miljoen in 1968. Dit verlies wordt, overeenkomstig de wet, langs de statutaire rekening om gedragen door de Staat die met het oog hierop in een krediet op de buitengewone begroting voorziet.

Alvorens de middelen uiteen te zetten die moeten bijdragen tot de financiële gezondmaking, is het vanzelfsprekend noodzakelijk de ware oorzaken te bepalen van de ongunstige financiële resultaten die de SABENA tijdens de laatste tien jaar heeft geboekt.

Vooreerst moet het in België en in het buitenland nogal verspreid fabeltje gelogenstraft worden als zou de SABENA geweldig veel kosten aan de Schatkist en niettegenstaande hoge staatssubsidies nog verliezen boeken, terwijl de andere luchtvaartmaatschappijen, althans de belangrijkste, hun belans met een batig saldo zouden kunnen afsluiten en dit zonder steun van overheidswege.

appartenance linguistique. L'objectif final est de parvenir à une répartition par moitié que ce soit en général ou aux différents niveaux hiérarchiques.

Ainsi, il faut signaler que sur un total de 13 universitaires engagés du 5 mars 1963 au 15 décembre 1967, 12 étaient de nationalité belge et, parmi ceux-ci, 11 avaient fait leurs études en néerlandais.

1. *Est-il nécessaire de disposer d'une compagnie nationale de transport aérien?*

Nous pouvons donner comme première raison pour laquelle nous devons pouvoir disposer d'une compagnie nationale d'aviation que tous les pays, même les pays en voie de développement et ceux qui ont récemment accédé à l'indépendance, ont leur compagnie nationale, qui est un instrument de leur politique économique.

Pour un pays tel que la Belgique, dont la politique commerciale dépend des exportations et dont au moins 40 % de la production doit être exportée, l'existence d'une telle compagnie a une importance vitale.

Deuxième raison: la préparation du rapprochement des compagnies d'aviation européennes, mieux encore la fusion des sociétés existantes en une seule grande compagnie d'aviation européenne dans laquelle la Belgique se verrait attribuer une part raisonnable.

Vis-à-vis des compagnies géantes américaines, qui disposent de moyens et d'appuis financiers énormes et veulent appliquer une politique tarifaire que les sociétés européennes de moyenne importance ne sauraient suivre, une collaboration de cet ordre, sur le plan international, entre les compagnies d'aviation devient une nécessité urgente.

En 1958, nous caressions l'espoir qu'Air Union serait réalisée. Mais cet espoir a été déçu, notamment pour des motifs de nationalisme. La SABENA a, en effet, joué un rôle de promoteur et de cheville ouvrière dans tous les projets de création d'Air Union.

Il va de soi que nous n'aurons notre mot à dire dans le futur organisme européen d'aviation commerciale et que nous n'aurons une part raisonnable dans une future compagnie d'aviation européenne que si nous sommes en mesure de faire à cet organisme ou à cette société un apport: celui d'une flotte moderne, d'un personnel qualifié et expérimenté, d'un portefeuille de droits de trafic, etc.

Troisième raison pour laquelle la SABENA doit continuer à exister: elle est l'un de nos plus importants employeurs industriels, le troisième en ce qui concerne la main-d'œuvre parmi les entreprises industrielles de la métallurgie belge.

3. *Les problèmes financiers de la SABENA.*

Tous les bilans de la SABENA depuis 1958 se soldent par des déficits: 576 millions (le plus élevé) en 1966, 190 millions en 1967 et 300 millions en 1968. Ce déficit, conformément à la loi, est supporté par l'Etat via le compte statutaire et par la méthode d'un crédit inscrit au budget extraordinaire.

Avant d'exposer les moyens qui doivent contribuer à assainir la situation financière il est évidemment nécessaire de déterminer les véritables causes des résultats financiers défavorables enregistrés par la SABENA au cours des dix dernières années.

Avant tout, il faut démentir l'affabulation assez répandue en Belgique et à l'étranger, selon laquelle la SABENA coûterait très cher au Trésor et, nonobstant de gros subsides de l'Etat, comptabiliserait encore des déficits, alors que les autres compagnies aériennes, tout au moins les principales, clôtureraient leur bilan avec un solde positif, et ce sans intervention d'Etat.

De aan de SABENA verleende staatstussenkomsten blijven steeds verhaalbaar. Welke zijn nu de modaliteiten, die de hulp van een staat aan zijn nationale luchtvaartmaatschappij kan aannemen? Deze staatshulp kan een rechtstreekse hulp zijn, zij kan ook een onrechtstreekse hulp zijn. Zij kan openlijk zijn maar ook een meer verborgen karakter hebben. Ziehier enkele voorbeelden: leningen die door de Staat aan voordelige voorwaarden toegekend worden, verlenen van de staatswaarborg op de door de maatschappijen aangegane leningen, werkelijke subventies, kapitaalskredieten, bezoldigingen van bepaalde diensten die door de luchtvaartmaatschappij krachtens bepaalde bijzondere contracten worden verleend.

De financiële relaties tussen de Belgische Staat en de SABENA zijn vastgesteld in de statuten van de maatschappij, die gepubliceerd worden zoals dit voor iedere naamloze vennootschap het geval is. Moeten wij deze openheid betreuren? Het antwoord luidt ontkennend.

Ook in andere landen is er staatssteun.

De tussenkomst van de Franse Staat ten voordele van Air France bedroeg voor de jaren 1958 tot 1964, ongeveer 600 miljoen BF per jaar; deze tussenkomst was bestemd om het deficit van bepaalde niet rendabele lijnen te dekken.

B.O.A.C. heeft in 1966 van de Engelse regering een bedrag van 110 miljoen £ ontvangen; aldus kon zij haar gecumuleerd deficit annuleren (82,5 miljoen £) en reserves aanleggen (27,5 miljoen £).

Alle jaarlijkse tekorten van de Deutsche Lufthansa over de eerste tien jaar werden gedekt door Staatstussenkomsten die in totaal 351 miljoen DM beliepen.

Welk is het bedrag van de verhaalbare voorschotten door de Staat aan de SABENA toegekend? In 1947 heeft de SABENA, mede dank zij de door haar behaalde exploitatieresultaten, al de vóór de tweede wereldoorlog toegekende voorschotten kunnen terugbetalen. Van 1948 tot 1967 heeft de Staat ± 3 miljard BF aan verhaalbare voorschotten uitgekeerd om het deficit van de SABENA te dekken, dus ongeveer 150 miljoen BF per jaar. Is dit overdreven in vergelijking met wat de SABENA jaarlijks aan de Belgische economie oplevert?

In 1967 heeft de SABENA 250 miljoen frank belastingen en taksen (met inbegrip van de landingstaksen) betaald. 73 % van haar vervoersinkomsten die ongeveer 5,5 miljard BF vertegenwoordigen bestaan uit buitenlandse deviezen. Bij Belgische leveranciers heeft zij voor 940 miljoen frank aangekocht. Op de aan haar personeel uitgekeerde bezoldigingen heeft zij 292 miljoen frank belastingen aan de bron en 486 miljoen frank sociale lasten betaald.

Alle Europese luchtvaartmaatschappijen die regelmatige lijnen exploiteren, hebben met bijzondere financiële moeilijkheden te kampen omdat hun exploitatiekosten voortdurend stijgen (salarissen, investeringen in de vloot enz.), terwijl de tarieven stabiel bleven of zelfs, zoals in het transatlantisch vervoer op de V.S. naar omlaag werden gedrukt, vooral wegens de concurrentie van de Amerikaanse reuzenmaatschappijen. Indien de Europese luchtvaartmaatschappijen niet allemaal failliet zijn gegaan, dan is het omdat de discrepantie tussen kostprijs en ontvangsten per vervoerde tonkilometer in ruime mate gecompenseerd werd door de geweldige toename van het verkeer en het in dienst stellen van vliegtuigen waarvan de kostprijs per ATK (aangeboden ton/km) gevoelig kon verminderd worden. SABENA bij voorbeeld transporteerde in 1967 1 243 146 passagiers tegen 391 756 in 1954, dus viermaal meer. En de getransporteerde vracht is vijfmaal hoger in 1967 dan in 1954. De trafiekver-

Les interventions de l'Etat en faveur de la SABENA restent toujours récupérables. Quelles sont les modalités que peut prendre l'aide d'un Etat à sa compagnie nationale d'aviation? Cette aide de l'Etat peut être directe, elle peut aussi être indirecte. Elle peut être ouverte, mais elle peut aussi avoir un caractère plus occulte. Voici quelques exemples: emprunts accordés par l'Etat à des conditions avantageuses, octroi de la garantie d'Etat aux emprunts contractés par les sociétés, subventions effectives, crédits en capital, rémunération de certains services prestés par la compagnie d'aviation en vertu de contrats spéciaux déterminés.

Les relations financières entre l'Etat belge et la SABENA sont fixées par les statuts de la société, lesquels, vous le savez, sont publiés comme c'est le cas pour toute société anonyme. Devons-nous déplorer cette franchise? La réponse à cette question est négative.

L'aide de l'Etat est accordée dans d'autres pays également.

L'intervention de l'Etat français en faveur d'Air France s'est élevée, pour les années 1958 à 1964, à quelque 600 millions de FB par an; cette intervention était destinée à couvrir le deficit de certaines lignes non rentables.

En 1966, la B.O.A.C. a obtenu 110 millions de livres du gouvernement anglais, ce qui lui a permis d'annuler son deficit cumulé (82,5 millions de livres) et de constituer des réserves (27,5 millions de livres).

Tous les déficits annuels de la Deutsche Lufthansa au cours des dix premières années ont été couverts par des interventions de l'Etat, qui se sont élevées au total à 351 millions de DM.

Quel est le montant des avances récupérables accordées par l'Etat à la SABENA? En 1947, la SABENA a pu, grâce aussi à ses résultats d'exploitation, rembourser toutes les avances accordées avant la deuxième guerre mondiale. De 1948 à 1967, l'Etat a accordé quelque 3 milliards de FB d'avances récupérables pour couvrir le deficit de la SABENA, soit environ 150 millions de FB par an. Est-ce exagéré en comparaison de ce que la SABENA rapporte annuellement à l'économie belge?

En 1967, la SABENA a payé 250 millions de francs à titre d'impôts et de taxes (y compris les taxes d'atterrissage). 73 % de ses recettes de transport, qui représentent environ 5,5 milliards de FB, consistent en devises étrangères. Elle a acheté pour 940 millions de francs à des fournisseurs belges. Sur les rémunérations octroyées à son personnel, elle a payé 292 millions de francs à titre d'impôts retenus à la source et 486 millions de francs à titre de charges sociales.

Toutes les compagnies européennes qui exploitent des lignes régulières ont à faire face à des difficultés financières particulières, leurs coûts d'exploitation augmentant continuellement (salaires, investissements dans la flotte, etc.), alors que les tarifs restent stables, et même sont comprimés, notamment sur l'Atlantique Nord, surtout à cause de la concurrence des compagnies géantes américaines. Si les compagnies d'aviation européennes ne sont pas toutes en faillite, c'est parce que la différence entre le coût et les recettes par tonne-kilomètre transportée est, dans une grande mesure, compensée par l'augmentation énorme du trafic et la mise en service d'avions dont le prix de revient à la tonne-kilomètre offerte a pu être nettement abaissé. Ainsi, en 1967, la SABENA a transporté quatre fois plus de passagers (1 243 146) qu'en 1954 (391 756) et cinq fois plus de fret. L'augmentation du trafic n'a cependant pas été telle qu'elle a pu compenser la différence

meerdering was echter niet van die aard dat zij het verschil tussen verminderde tarieven en snel groeiende uitgaven zou compenseren, behalve voor de grootste Amerikaanse maatschappijen waarvan de trafiek natuurlijk veel meer is gestegen dan dat van de Europese luchtvervoerondernemingen.

In Europa nu, is de concurrentiële positie van het Belgisch luchtvervoer bijzonder zwak.

4. Handicaps van de SABENA.

Welke zijn de handicaps die de ontwikkeling van de SABENA t.o.v. haar Europese — en a fortiori Amerikaanse — concurrenten belemmeren?

Uit een studie blijkt dat de SABENA zich, ten overstaan van de Europese maatschappijen waarmee men ze zeer vaak vergelijkt, in een ongunstige toestand bevindt, zowel wat haar net als wat haar verkeerspotentieel betreft.

Laten we eerst het net van de SABENA nagaan. Om luchtvaartlijnen te exploiteren moet men verkeersrechten hebben; verkeersrechten worden slechts toegekend op basis van luchtvaartakkoorden die tussen de Staten worden afgesloten, en dit gebeurt bijna altijd volgens het principe van wederkerigheid.

De luchtvaartkaart van de wereld werd getekend na de tweede wereldoorlog. Tijdens deze periode heeft de SABENA, en met haar de Belgische Staat, zich de exclusiviteit willen verzekeren van de luchtvaartlijnen tussen België en Kongo. In 1960, na de onafhankelijkheid van Kongo bleef er ons een relatief slecht voorziene portefeuille van verkeersrechten over juist omdat wij ons het verkeer tussen België en Kongo — waarin ook buitenlandse maatschappijen belang stelden — hadden voorbehouden.

In juli 1968 werd een akkoord afgesloten te Kinshasa tussen de Belgische Staat en de Democratische Republiek Kongo. Deze onderhandelingen hadden betrekking op de overdracht door de D.R.K. van haar deelname die ongeveer 25 % (374 200 preferente aandelen en 11 100 dividend-aandelen) bedroeg in het kapitaal van de SABENA. Deze overdracht werd gedeeltelijk gecompenseerd door de zeer belangrijke schuldvordering van de SABENA op Air Congo. Met de financiële operaties die hiermede gepaard gingen, heeft deze overdracht het mogelijk gemaakt een einde te maken aan het zeer lastig probleem van de betwiste zaken op luchtvaartgebied tussen de D.R.K., de Belgische Staat, Air Congo en SABENA.

In het tijdvak na de tweede wereldoorlog hebben de Duitse en Italiaanse nationale maatschappijen zich meer en meer losgewerkt van de belemmeringen, die voortvloeiden uit het vredesverdrag. Alsdan namen zij zo een grote vlucht, dat zij nu alle twee veel belangrijker zijn dan de SABENA.

Nederland, dat onmiddellijk na de tweede wereldoorlog zijn kolonies verloren had, moest dan zijn luchtvaartnet opnieuw opbouwen. De K.L.M. heeft dan zeer interessante rechten verkregen en een beroep kunnen doen op het verkeerspotentieel van Duitsland en Italië. Aldus heeft zij haar lange afstandslijnen sterk kunnen ontwikkelen. Op het ogenblik ondervindt de K.L.M. ernstige moeilijkheden om de verkeersrechten, die zij in deze periode verworven heeft, te verdedigen.

Wat betreft het SABENA-net dringt zich een tweede vaststelling op. De grote centra van Europa, waarmee België de meeste economische relaties onderhoudt, zijn zeer dicht bij Brussel gelegen. Hieruit volgt dat ons net verhoudingsgewijze een groot aantal korte en middelmatige lijnen

entre la réduction des tarifs et l'accroissement des dépenses, ce qui n'est pas le cas pour les compagnies américaines les plus importantes, dont le trafic a naturellement augmenté bien plus que celui des compagnies européennes.

En Europe, la position concurrentielle du transport aérien belge est particulièrement faible.

4. Les handicaps de la SABENA.

Quels sont les handicaps qui freinent l'expansion de la SABENA par rapport à ses concurrents européens et — à fortiori — américains?

Il résulte d'une étude que la SABENA se trouve dans une situation défavorable par rapport aux compagnies européennes auxquelles on la compare très souvent, aussi bien en ce qui concerne son réseau qu'en ce qui concerne son potentiel de trafic.

Considérons d'abord le réseau de la SABENA. Pour exploiter des lignes aériennes, il faut avoir obtenu des droits de trafic, lesquels ne sont accordés que sur la base d'accords aériens conclus entre États, ce qui a presque toujours lieu suivant le principe de la réciprocité.

La carte mondiale de la navigation aérienne s'est dessinée après la deuxième guerre mondiale. Au cours de cette période, la SABENA, et avec elle l'Etat belge, ont voulu s'assurer l'exclusivité des lignes entre la Belgique et le Congo. En 1960, après l'accession du Congo à l'indépendance, il nous restait un portefeuille de droits de trafic relativement mal garni, précisément parce que nous nous étions réservé le trafic entre la Belgique et le Congo, auquel des compagnies étrangères s'intéressaient également.

En juillet 1968, un accord a été conclu à Kinshasa entre l'Etat belge et la République Démocratique du Congo. Les négociations portant sur la cession, par la République Démocratique du Congo, de sa participation de 25 % environ (374 200 actions privilégiées et 11 100 actions de dividende) dans le capital de la SABENA. Cette cession était compensée partiellement par la créance très importante de la SABENA sur Air Congo. Parallèlement aux opérations financières qui l'accompagnaient, cette cession a permis de mettre fin au problème très épineux du contentieux en matière de navigation aérienne entre la République Démocratique du Congo, l'Etat belge, Air Congo et la SABENA.

Dans la période qui a suivi la deuxième guerre mondiale, les compagnies nationales allemande et italienne se sont de plus en plus libérées des entraves résultant du traité de paix. Elles ont pris alors un tel essor qu'elles sont maintenant toutes les deux bien plus importantes que la SABENA.

Les Pays-Bas, qui ont perdu leurs colonies immédiatement après la deuxième guerre mondiale, ont dû alors reconstituer leur réseau aérien. La K.L.M. a obtenu à cette époque des droits très intéressants et elle a pu faire appel au potentiel de trafic de l'Allemagne et de l'Italie. Cela lui a permis de développer fortement ses lignes long-courriers. Actuellement, la K.L.M. éprouve de réelles difficultés à défendre les droits de trafic acquis au cours de cette période.

En ce qui concerne le réseau de la SABENA, une deuxième constatation s'impose. Les grands centres européens avec lesquels la Belgique a le plus de relations économiques sont situés très près de Bruxelles. Il s'ensuit que notre réseau compte un nombre proportionnellement élevé de

telt. De exploitatie hiervan is minder rendabel dan deze van lange afstandslijnen, omdat de kosten van de landingsplaatsen en van de commerciële inplanting zwaarder wegen.

* *

Een tweede essentiële factor is namelijk het verkeerspotentieel. Men kan niet beweren dat op luchtvaartgebied België een draaischijf van Europa is. De werkelijke draaischijven op luchtvaartgebied zijn de grote centra van internationaal en voornamelijk intercontinentaal verkeer, die een zeer groot eigen en transitoverkeerspotentieel hebben, of die attractiepolen zijn voor het toerisme. In Europa zijn deze centra Londen, Parijs, Rome, Frankfurt, verder ook Genève, Wenen en Athene.

De grote handicap van Brussel is dat het te dicht bij deze grote centra ligt, en dat het uit economisch en vooral toeristisch oogpunt veel minder belangrijk is dan deze centra. Bijgevolg moeten de meeste lijnen die uit Brussel vertrekken, met een geringe frekwentie geëxploiteerd worden terwijl, indien het verkeerspotentieel het zou toelaten, de hoge vaste kosten die aan deze korte lijnen verbonden zijn over een hoger aantal frekwenties zouden kunnen gespreid worden.

Er bestaat een parameter die de twee factoren — samenstelling van het net en verkeerspotentieel — zeer treffend weergeeft. Het is de gemiddelde beweging van passagiers per landingsplaats, wat bekomen wordt door de vervoerde passagiers-kilometers te delen door het aantal landingsplaatsen. Volgens de statistische elementen waarover wij beschikken is deze gemiddelde beweging voor de zes voornaamste Europese maatschappijen driemaal zo hoog als voor de SABENA.

Een ander al even welsprekend voorbeeld, is het volgende: om een miljoen ton-kilometer te produceren op de lijn Brussel-Londen is er viermaal meer technisch personeel, viermaal meer vliegend personeel en tienmaal meer verkeerspersoneel nodig dan om hetzelfde miljoen ton-kilometer te produceren op de lijn Brussel-New York.

* *

Een derde voor de SABENA nadelige factor is dat het verkeer van de SABENA meer onderhevig is aan seizoensinvloeden dan het verkeer van haar directe concurrenten. De verhouding vacatiegangers in de cliënteel van de SABENA ligt hoger.

Het is evident dat dit seizoensverkeer een belangrijker uitrusting in personeel meebrengt om het hoofd te bieden aan de verkeerspieken.

Bij de technische handicaps van de SABENA, dienen er twee verneld te worden, die het gevolg zijn van de structuur van de maatschappij.

a) de relatief hoge personeelsuitgaven. Een maximale inspanning wordt gedaan om de effectieven van de maatschappij te verminderen. Maar niettegenstaande de stijging van de productiviteit per personeelslid met 272 % van 1958 tot 1968, blijft de verhouding personeel in dienst/vervoerde passagiers en vracht sterker in een maatschappij met beperkte trafiek dan in een maatschappij met een uitgebreid lang-afstandsnet en meer frekwenties per lijn. Alleen expansie van de trafiek kan die verhouding corrigeren.

b) de andere structurele handicap is het onvoldoende kapitaal: 750 miljoen frank, d.i. nauwelijks de helft van de aankoop prijs van één Boeing 747. Ter vergelijking: het kapitaal (omgezet in Belgische frank) is 5 miljard bij Air France en Lufthansa; 3,340 miljard bij K.L.M.; 3,4 miljard bij S.A.S. en 2,5 miljard bij Swissair.

lignes courtes et moyennes. Leur exploitation est moins rentable que celle des lignes à longue distance, le coût des escales et de l'implantation commerciale pesant plus lourdement.

* *

Un deuxième facteur essentiel est le potentiel de trafic. On ne peut prétendre que, sur le plan aérien, la Belgique soit une plaque tournante de l'Europe. Les véritables plaques tournantes en matière aérienne sont les grands centres de trafic international et principalement intercontinental, lesquels ont un très grand potentiel de trafic propre et de transit ou constituent des pôles d'attraction pour le tourisme. En Europe, ces centres sont Londres, Paris, Rome, Francfort, et aussi Genève, Vienne et Athènes.

Le grand handicap de Bruxelles, c'est la trop grande proximité de ces grands centres et son importance beaucoup moins considérable que ceux-ci du point de vue économique et surtout touristique. En conséquence, la plupart des lignes rayonnant de Bruxelles doivent être exploitées à une faible fréquence alors que, si le potentiel de trafic le permettait, les coûts fixes élevés, propres à ces lignes à courte distance, pourraient être étalés sur un nombre de fréquences plus élevé.

Il existe un paramètre qui reflète d'une façon frappante les deux facteurs — configuration du réseau et potentiel de trafic — : c'est le mouvement moyen des passagers par escale, qu'on obtient en divisant les passagers-kilomètres transportés par le nombre d'escales. Suivant les éléments statistiques dont nous disposons, les six principales compagnies européennes ont un mouvement moyen trois fois supérieur à celui de la SABENA.

Un autre exemple tout aussi éloquent est celui-ci : la production d'un million de tonnes-kilomètres sur la ligne Bruxelles-Londres requiert quatre fois plus de personnel technique, quatre fois plus de personnel navigant et dix fois plus d'agents de trafic que la production d'un même million de tonnes-kilomètres sur la ligne Bruxelles-New York.

* *

Un troisième facteur défavorable à la SABENA est que son trafic se ressent davantage des influences saisonnières que le trafic de ses concurrents directs. La proportion de vacanciers dans la clientèle de la SABENA est plus importante.

Il est évident que ce trafic saisonnier entraîne un équipement en personnel plus important en vue de faire face aux pointes de trafic.

Aux handicaps techniques de la SABENA, il convient d'en ajouter deux qui résultent de la structure de la société :

a) les dépenses de personnel relativement élevées. Un effort maximal est fait pour réduire les effectifs de la société. Mais, nonobstant l'augmentation de la productivité de chaque agent — de 272 % de 1958 à 1968 — le rapport personnel en service/passagers et fret transportés reste plus important dans une société ayant un trafic limité que dans celle qui dispose d'un vaste réseau long-courriers et de fréquences supérieures par ligne. Seule l'expansion du trafic peut corriger ce rapport.

b) l'autre handicap structural est celui de l'insuffisance du capital : 750 millions de francs, soit à peine la moitié du prix d'achat d'un seul Boeing 747. A titre de comparaison, le capital (converti en francs belges) d'Air France et de la Lufthansa s'élève à 5 milliards de francs; de la K.L.M. à 3,340 milliards; de la S.A.S. à 3,4 milliards et de la Swissair à 2,5 milliards.

5. Oorzaken van de tekorten.

Doordat de SABENA over onvoldoende eigen middelen beschikt, moet zij te veel beroep doen op geleende gelden, niet enkel voor haar investeringen, maar zelfs voor haar bedrijfskapitaal, en aldus abnormaal hoge financiële lasten dragen.

**

De toestand van de SABENA is werkelijk moeilijk geworden sinds de onafhankelijkheid van Kongo.

In 1961 hebben wij voor de eerste maal een groot tekort gekend. De eerste oorzaak ervan was de evolutie van de gebeurtenissen in Kongo en hun weerslag op onze exploitatie. De tweede oorzaak — die tijdelijk was — lag bij het massief indienststellen, door alle luchtvaartmaatschappijen, van reactievliegtuigen (met 4 reactoren). Dit feit heeft een stijging van het aanbod meegebracht, die de toename van de vraag, in het bijzonder in het Noordatlantisch gebied, gevoelig overtrof. Deze onvoldoende vraag vloeiende met name voort, wat de Amerikaanse passagiers betreft, uit economische en vooral politieke factoren.

De SABENA heeft vanaf begin 1961 een herstelplan op gemiddelde termijn in werking gesteld. Dit plan was gebaseerd op een gematigde expansie van onze productie, die door een herstructurering van het net moest leiden tot een verbetering van ons ladingscoefficiënt. Dit plan werd aangevuld door een actieve campagne om verkeersrechten te bekomen, vooral op het gebied van de lange afstandsvluchten.

Deze eerste reorganisatie heeft toegelaten van 1961 tot 1965 onze tekorten te verminderen; in 1965 kon het deficit teruggebracht worden tot 131 miljoen (met inbegrip van de uitkering van 37,5 miljoen frank aan al de aandeelhouders).

Het jaar 1966 zag ongelukkiglijk een belangrijke verhoging van ons deficit. De oorzaken hiervan waren, naast bepaalde politieke gebeurtenissen in het buitenland, de staking van de grote meerderheid van ons vliegend personeel die van 20 mei tot 25 juni geduurd heeft. Het verlies aan vervoer, dat uit deze staking voortvloeiende, was des te belangrijker daar het zich niet beperkte tot de periode van de staking, maar ook zijn weerslag had op de volgende maanden, door overdracht aan de concurrentie van de terugreis van de vervoercontracten gesloten in het begin van het seizoen. Het is zeer moeilijk het verlies aan inkomsten en de bijkomende kosten, die aan de staking te wijten zijn, precies te berekenen, maar deze kunnen geschat worden op ongeveer 200 à 250 miljoen.

Een derde ongunstige factor was de belangrijke verhoging van de salarissen en de sociale lasten.

Het tekort van 1967 beloopt 190,7 miljoen, na uitkering van 37,5 miljoen aan alle aandeelhouders.

Het jaar 1968 werd nadelig beïnvloed door drie elementen :

- de Johnson-maatregelen die zwaar hebben gedrukt op het verkeer in het Noordatlantisch gebied, in het bijzonder in de loop van het eerste halfjaar. Dit element schijnt op het ogenblik aan belang te hebben ingeboet;
- de directe exploitatie van haar aandeel door Air Congo vanaf eind november 1967 — d.w.z. de helft van de frekwenties — in de verbinding België-Kongo; de verdeling van het passagiersvervoer op deze verbinding tussen de twee maatschappijen SABENA en Air Congo neigt tot 50/50;
- het exploiteren door PANAM van een dagelijkse lijn naar New York vanuit Brussel; deze maatschappij exploiteerde tot hiertoe slechts een transitolijn door Brussel, met de nadelen van een transitodienst.

5. Causes des déficits.

La SABENA, disposant de moyens propres insuffisants, doit recourir trop souvent aux emprunts, non seulement pour ses investissements, mais aussi pour son fonds de roulement; elle supporte ainsi des charges financières anormalement élevées.

**

La situation de la SABENA est devenue réellement difficile depuis l'accession du Congo à l'indépendance.

C'est en 1961 que nous avons connu un premier déficit important. La première cause en était l'évolution des événements du Congo et ses répercussions sur notre exploitation. La deuxième cause, temporaire celle-là, a consisté dans la mise en service massive, par toutes les compagnies aériennes, des avions à réaction (quadriréacteurs). Ce fait a entraîné une augmentation de l'offre dépassant largement celle de la demande, en particulier sur l'Atlantique Nord. Cette insuffisance de la demande résultait notamment, en ce qui concerne les passagers américains, de facteurs d'ordre économique et, surtout, d'ordre politique.

La SABENA a mis en vigueur, dès le début de 1961, un plan de redressement à moyen terme. Celui-ci était basé sur une expansion mesurée de notre production devant conduire, par une restructuration du réseau, à une amélioration de nos coefficients de chargement. Ce plan était complété par une campagne massive de recherche de droits de trafic, surtout dans le domaine des vols long-courriers.

Cette première réorganisation a permis de réduire nos déficits de 1961 à 1965, année où le déficit avait pu être ramené à 131 millions de francs (y compris le paiement de 37,5 millions de francs à l'ensemble des actionnaires).

L'année 1966 a malheureusement vu un relèvement important de notre déficit. Les raisons en étaient, outre certains événements politiques à l'étranger, la grève de la grande majorité de notre personnel naviguant, qui a duré du 20 mai au 25 juin. La perte de trafic qui en est résultée était d'autant plus grave qu'elle ne se limitait pas à la période de grève mais se répercutait aussi sur les mois suivants, par transfert à la concurrence du voyage « retour » des contrats de transport conclus en début de saison. Il est très malaisé de chiffrer exactement la perte de recettes et les frais supplémentaires dus à la grève, mais il est permis d'en estimer le montant à quelque 200 à 250 millions de francs.

Un troisième facteur défavorable a été l'augmentation importante des charges salariales et des charges sociales.

Le déficit de 1967 s'élève à 190,7 millions, après versement de 37,5 millions à l'ensemble des actionnaires.

L'année 1968 a été défavorablement influencée par trois éléments :

- les mesures prises par le président Johnson, qui ont pesé lourdement sur le trafic de la ligne de l'Atlantique Nord, principalement au cours du premier semestre. Cet élément semble avoir diminué en importance;
- l'exploitation directe par Air Congo, depuis la fin du mois de novembre 1967, de sa part — c'est-à-dire de la moitié des fréquences — sur la ligne Belgique-Congo. La répartition, entre les deux sociétés SABENA et Air Congo, du transport des passagers sur la ligne se rapproche de la proportion 50/50;
- l'établissement par la PANAM d'une ligne journalière vers New York au départ de Bruxelles, alors que cette compagnie n'exploitait jusqu'ici qu'un service de transit par Bruxelles, comportant les inconvénients d'une ligne de transit.

Als gevolg van de inspanningen die de SABENA heeft ondernomen, kan sinds twee à drie maanden een werkelijke herneming van het vervoer vastgesteld worden, die de maatschappij aanspoort haar inspanningen voort te zetten. Komt dit er op neer dat het dienstjaar 1969 in evenwicht zal zijn? Neen, zulk een financieel herstel kan niet in zo weinig tijd gebeuren. Wij moeten onze inspanningen voortzetten.

De sociale en bezoldigingspolitiek die in ons land toegepast wordt, beïnvloedt de resultaten van de SABENA. Bepaalde betekenisvolle cijfers zullen een idee geven van de moeilijkheden waarmee de maatschappij geconfronteerd wordt :

Minimumsalaris van een personeelslid dat tot de categorie AQ1 behoort (t.t.z. de gemiddelde bediende) :

- in 1952 : 6 022 frank;
- in 1967 : 10 942 frank;
- op 1 januari 1969 : 11 726 frank, d.i. bijna het dubbel van 1952.

Ten overstaan van deze cijfers, volgt nu, bij wijze van vergelijking, de evolutie van de prijs van het ticket Brussel-New York heen en terug, in klasse « economy », hoog seizoen :

- in 1952 : 37 350 frank;
- in 1967 : 26 315 frank, hetzij $\pm 30\%$ vermindering ten opzichte van 1952.

Maar sinds het jaar 1960 hebben wij op dezelfde lijn een zeer groot aantal zogenaamde promotionele tarieven — een vijftiental — waarvan sommige dalen tot 12 500 frank, hetzij $\pm 70\%$ vermindering ten opzichte van de volle prijs van 1952.

Gelukkig openbaart de politiek van vermindering der tarieven, die in het bijzonder toegepast wordt in het Noord-atlantisch gebied, zich niet met dezelfde gevolgen noch op het Europees net, noch op het Afrikaans net, noch op het net Midden- en Verre Oosten.

Deze politiek van vermindering van de tarieven in het Noordatlantisch gebied dreigt fataal te worden voor alle Europese maatschappijen. Het is hoog tijd dat zij zich groeperen om zich te verdedigen. Er weze hieraan toegevoegd dat in het algemeen alle leiders van de luchtvaartmaatschappijen meer en meer bekommerd zijn om de vermindering van de eenheidsinkomsten, des te meer omdat het hoge rendement van de huidige vliegtuigen niet meer in staat is de verhoging van de andere met de productie verbonden factoren, met name de salarissen, te compenseren. Meer dan 40 % van de uitgaven van de SABENA, die een dienstverlenende maatschappij is, bestaat uit bezoldigingen van alle aard.

Indien de SABENA tot nu toe deze politiek van vermindering der tarieven heeft kunnen overleven, is het dank zij het feit dat wij sinds 1960 grotere en snellere vliegtuigen hebben kunnen in lijn brengen, waarvan de exploitatiekosten per ATK lager liggen. Wij moeten voortgaan ons uit te rusten met grotere en snellere vliegtuigen, op straffe van eliminatie van de markt. De bestelling van 2 Boeing 747 (kosten : 2 500 miljoen) en wellicht — maar dit hangt af van verschillende technische nog onzekere gegevens — van twee Concorde (supersonisch vliegtuig) met een capaciteit van 130 passagiers en vliegend tegen een snelheid van 2 800 km per uur, ligt in die lijn. De aankoop van twee dergelijke toestellen zou een investering betekenen van ongeveer 3 000 miljoen, bedrag dat moet geplaatst worden naast het bedrag van het maatschappelijk kapitaal van de maatschappij, dat 750 miljoen frank is. Het citeren van deze cijfers alleen zal elkeen overtuigen van de noodzakelijkheid het kapitaal van de maatschappij te vermeerderen of andere formules tussen de Staat en de SABENA te vinden.

A la suite des efforts que la SABENA a entrepris on peut constater depuis deux à trois mois une réelle reprise du trafic, qui incite la société à persévérer dans ses efforts. Est-ce à dire que l'exercice budgétaire 1969 sera en équilibre? Non, un tel redressement financier ne peut s'opérer en si peu de temps. Nous devons poursuivre nos efforts.

La politique sociale et salariale appliquée dans notre pays a une incidence sur les résultats de la SABENA. Certains chiffres significatifs donneront une idée des difficultés avec lesquelles la société est confrontée :

Salaire minimum d'un agent de la catégorie AQ1 (c.-à-d., l'employé moyen) :

- en 1952 : 6 022 francs;
- en 1967 : 10 942 francs;
- au 1^{er} janvier 1969 : 11 726 francs, c.-à-d. près du double par rapport à 1952.

En regard de ces chiffres, voici quelle a été, à titre de comparaison, l'évolution du prix du billet Bruxelles-New York, aller et retour, en classe économique, haute saison :

- en 1952 : 37 350 francs;
- en 1967 : 26 315 francs, c'est-à-dire quelque 30 % de réduction par rapport à 1952.

Mais nous connaissons depuis l'année 1960, sur ce même parcours, un foisonnement de tarifs dits « promotionnels » — il y en a une quinzaine — dont certains descendent à 12 500 francs, soit environ 70 % de réduction par rapport au prix plein pratiqué en 1952.

Heureusement que la politique d'abaissement des tarifs appliquée spécialement sur l'Atlantique Nord ne se manifeste pas avec les mêmes conséquences, ni sur le réseau européen, ni sur le réseau africain, ni sur le réseau du Moyen-Orient et d'Extrême-Orient.

Cette politique d'abaissement des tarifs sur l'Atlantique Nord risque de devenir fatale à toutes les compagnies européennes. Il est plus que temps que celles-ci se groupent pour se défendre. Il y a lieu d'ajouter que, d'une manière générale, tous les responsables des compagnies aériennes s'inquiètent de plus en plus de la diminution de recettes unitaires, et ce d'autant plus que le haut rendement des avions actuels ne parvient plus à compenser l'augmentation du prix des autres facteurs liés à la production, notamment les salaires. La SABENA, qui est une société de services, affecte plus de 40 % de ses dépenses en rémunérations de toutes natures.

Si la SABENA a pu, jusqu'ici, survivre à cette politique d'abaissement des tarifs, c'est grâce au fait que, depuis 1960, nous avons pu mettre en ligne des avions plus gros porteurs, plus rapides et d'un coût d'exploitation moindre à la tonne-kilomètre offerte. Nous devons continuer à nous équiper d'appareils plus gros porteurs, plus rapides, sous peine d'être éliminés du marché aérien. C'est dans cette perspective qu'il faut voir la commande de deux Boeing que la SABENA est désireuse de passer (coût : 2 500 millions de francs), et peut-être — mais ceci dépend de plusieurs données techniques encore incertaines — de deux Concorde (avion supersonique) d'une capacité de 130 passagers et volant à une vitesse de 2 800 km à l'heure. L'achat de deux exemplaires d'un tel avion représenterait un investissement de l'ordre de ± 3 milliards de francs, montant à mettre en regard du capital social de la société, qui s'élève à 750 millions de francs. Le seul énoncé de ces chiffres convaincra chacun de la nécessité d'augmenter le capital de la société ou de trouver d'autres formules financières entre l'Etat et la SABENA.

De productie in ATK van de maatschappij is van 1949 tot 1968 gestegen van 49 tot 581 miljoen ATK; zij is dus 12-maal groter geworden.

De vervoersinkomsten zijn van 1949 tot 1968 van 670,5 miljoen tot 5 220 miljoen gestegen; zij zijn dus slechts 8 maal gestegen, terwijl het verkeer — met andere woorden de VTK (vervoerde Ton/Km) 11 maal zo groot is geworden gedurende dezelfde periode. De vergelijking van de vermenigvuldiger 11 voor VTK met de vermenigvuldiger 8 voor de inkomsten onderstreept in welke belangrijke mate sinds 1950 verminderingen van de tarieven toegestaan werden.

6. Nu de diagnose is gesteld, past het de geneesmiddelen aan te duiden :

- a) de interne reorganisatie van de maatschappij;
- b) een samenwerking op Europees plan;
- c) de hervorming van de statuten en de samenwerking tussen SABENA en de ministeriële departementen en openbare diensten.

a) Op dit ogenblik is de SABENA in volle reorganisatie. Sinds het begin van 1967 werd een grote inspanning gedaan om de effectieven te verminderen. Maar het staat vast dat een politiek van systematische niet-recrutering niet voor onbepaalde tijd zal kunnen voortgezet worden, en dat de vermindering van effectieven niet volgens het huidige ritme kan voortgaan. Veel wordt verwacht van de toepassing vanaf 1 januari van dit jaar van de geprogrammeerde bedrijfsvoering, waarvan de voorbereiding in samenwerking met een firma van raadgevers voor bedrijfsvoering de jaren 1967 en 1968 volledig in beslag genomen heeft.

Van 31 december 1966 tot 31 december 1968 werden de effectieven met 823 eenheden verminderd, en dit niet-tegenstaande het feit dat van 1966 tot 1968 de productie met 27 % gestegen is.

Getracht wordt de effectieven tot minder dan 10 000 eenheden terug te brengen; op een bepaald ogenblik bereikte het effectief 11 470 eenheden, met inbegrip van de technische bijstand aan Air Congo. De politiek van niet-vervanging van de vertrekkende agenten wordt voortgezet; zij wordt nochtans moeilijker en moeilijker.

Er kan op gewezen worden dat op het gebied van de produktie van ATK per personeelslid onze maatschappij zeer gunstig geplaatst is in het geheel van de Europese maatschappij. Van 1958 tot 1968 is de productie per personeelslid gestegen van 21 000 ATK tot 57 200 ATK; dit betekent een verhoging van 272 pct. Het spreekt vanzelf dat deze verhoging voor een groot deel te danken is aan het indienststellen van grotere en snellere vliegtuigen.

De resultaten van de geprogrammeerde bedrijfsvoering zullen natuurlijk aan de Directie van de SABENA slechts aanduiden welke takken van de activiteit van de maatschappij onvoldoende rendabel zijn en welke formules zouden kunnen in overweging genomen worden om de diensten te hergroeperen en bijgevolg de exploitatiekosten te verminderen.

Een andere soort maatregelen die tot de interne bedrijfsvoering van de SABENA behoren, is de herstructurering van het net : de lange afstandslijnen moeten uitgebreid worden.

Men moet zich geen illusies maken en de moeilijkheden onderschatten die een dergelijke herstructurering meebrengt. Wij beleven op het ogenblik een tijdperk van streng protectionisme op het gebied van de toekenning van verkeersrechten.

La production en tonnes-kilomètres offertes de la société est passée, de 1949 à 1968, de 49 à 581 millions de TKO; elle est donc devenue 12 fois plus importante.

Les recettes dues au transport sont passées, de 1949 à 1968, de 670,5 millions de francs à 5 220 millions de francs; elles ne sont multipliées que par huit, alors que le trafic — c'est-à-dire les tonnes-kilomètres transportées — s'est multiplié par 11 durant la même période. La comparaison du multiplicateur 11 en TKT et du multiplicateur 8 en recettes souligne dans quelle importante mesure des réductions tarifaires ont été consenties depuis 1950.

6. Le diagnostic étant posé, il convient d'indiquer les remèdes :

- a) la réorganisation interne de la société;
- b) une collaboration sur le plan européen;
- c) la révision des statuts et la coopération entre la SABENA et les départements ministériels ainsi que les services publics.

a) La SABENA est, en ce moment, en pleine réorganisation. Un grand effort est accompli, depuis le début de 1967, pour réduire les effectifs. Mais il est certain qu'une politique de non-recrutement systématique ne pourra être indéfiniment poursuivie, et que les réductions d'effectifs ne peuvent pas continuer au rythme actuel. On espère beaucoup de l'application, à partir du 1^{er} janvier de cette année, de la gestion programmée dont la préparation en collaboration avec une firme de conseils en gestion industrielle s'est étalée sur l'ensemble des années 1967 et 1968.

Du 31 décembre 1966 au 31 décembre 1968, les effectifs ont été réduits de 823 unités et ce nonobstant une augmentation de la production de l'ordre de 27 %, de 1966 à 1968.

Les efforts tendent à ramener les effectifs à moins de 10 000 unités alors qu'à une certaine époque ils atteignaient 11 470 unités, englobant l'assistance technique à Air Congo. La politique de non-remplacement des agents partants est poursuivie; elle devient cependant de plus en plus difficile.

Il peut être signalé en passant que, dans le domaine de la production de tonnes-kilomètres offertes par agent, la SABENA occupe une place très favorable parmi l'ensemble des compagnies européennes. De 1958 à 1968, la production par agent est passée de 21 000 TKO à 57 200 TKO, ce qui représente une augmentation de production de 272 %. Il va sans dire que cette augmentation doit être attribuée en grande partie à la mise en service d'avions plus gros porteurs et plus rapides.

Sans doute, les résultats de la gestion programmée ne feront-ils qu'indiquer à la direction de la SABENA quelles branches de son activité sont suffisamment rentables et quelles formules pourraient être envisagées pour regrouper les services et réduire, par conséquent, les frais d'exploitation.

Un autre genre de mesures relevant de la gestion interne de la SABENA consiste en la restructuration du réseau : il faut étendre les lignes long-courriers.

Il ne faut pas se faire des illusions et sous-estimer les difficultés que comporte une telle restructuration. Nous vivons actuellement une époque de protectionnisme étroit en matière d'octroi de droits de trafic.

En nochtans tracht de SABENA energiek de nodige verkeersrechten te bekomen, in samenwerking met de Departementen van Verkeerswezen en van Buitenlandse Zaken.

Zo zal in 1969 een lijn worden geopend op Tokyo via de zuidelijke route (Manilla, Bangkok en Bombay) enerzijds, en via de Noordpool anderzijds.

De SABENA heeft eveneens verkeersrechten bekomen in Centraal- en Zuid-Amerika, maar zij zou nog veel belangrijke rechten moeten veroveren om haar lijnen op Mexico en Guatemala te kunnen verlengen, met name naar de landen in het westen van Zuid-Amerika.

Sinds meer dan twee jaar tracht zij in de Verenigde Staten een tweede landingsplaats te bekomen, en zij streeft er naar meer in het bijzonder Chicago te verkrijgen. In deze luchthaven is het verkeer, met name het passagiersverkeer, belangrijker dan te New York. In deze stad bestaat trouwens ook een belangrijke Belgische kolonie. Weldra zullen de onderhandelingen geopend worden.

b) Alleen een Europese oplossing kan aan het Europees luchtvervoer vaste garanties bieden inzake rendabiliteit. Derhalve moet gans de politiek van de SABENA, en met name de restructuratie, gevoerd worden met het oog op één objectief: de hergroepering in één enkele commerciële organisatie van de voornaamste Europese luchtvaartmaatschappijen.

Maar vermits het ontwerp van een toekomstig Air Union niet binnen een voldoende korte termijn overwogen en verwezenlijkt kan worden, tracht de SABENA op dit idee terug te komen langs een andere weg om en met name langs de weg van een samenwerking op technisch vlak om later te komen tot een samenwerking op andere gebieden en met name op het commercieel vlak.

Binnenkort zullen Jumbo-vliegtuigen in dienst genomen worden, bv. de Boeing 747, waarvan de passagierscapaciteit 450 eenheden kan bereiken en die vanwege de Europese maatschappijen zware investeringen zullen vergen. Onder voorbehoud van het bekomen van de staatswaarborg voor de aan te gane leningen, heeft de SABENA besloten 2 Boeing 747 te kopen, waarvan de globale prijs met wisselstukken 2.500 miljoen frank bereikt. Dit geeft een idee van de bedragen waarover het gaat. De Europese luchtvaartmaatschappijen die dit materieel hebben aangekocht trachten het onderhoud en de revisie van deze vliegtuigen te rationaliseren, om de kosten te verminderen die iedere maatschappij zou moeten dragen indien zij zich individueel moest uitrusten.

Zo werd een comité opgericht dat men « Comité Montparnasse » noemt in de schoot waarvan de SABENA een actieve rol heeft gespeeld. Zij werd ertoe gebracht aan te sluiten bij een ondergroep van dit comité, die K.L.M., Swissair en S.A.S. omvat, in de hoop dat er aldus betere betrekkingen zouden tot stand komen onder andere met de K.L.M.

Ten slotte moet bij de interne reorganisatie van de SABENA rekening worden gehouden met het gevoelig verschil in rendabiliteit tussen de lange afstandslijnen en de korte afstandslijnen.

Een expansie op het gebied van de lange afstandslijnen is noodzakelijk voor de SABENA. De exploitatie van de korte afstandslijnen betekent een belangrijke post in het deficit van de maatschappij. Men zou eenvoudig kunnen zeggen: « schaf dan deze lijnen af », maar in dat geval zou de SABENA haar rol van openbare dienst niet meer kunnen vervullen. De SABENA is inderdaad verplicht voort te gaan met het vliegen op de belangrijke steden van de landen die ons omringen, en waarmee België zeer belangrijke commerciële en culturele relaties heeft.

Deze korte afstandslijnen zouden met een aangepast materieel moeten kunnen geëxploiteerd worden. Met de jet-

Et cependant, la SABENA s'efforce énergiquement d'obtenir ces droits nécessaires, de concert avec les Départements des Communications et des Affaires étrangères.

C'est ainsi qu'en 1969 s'ouvrira une ligne sur Tokyo via la route du Sud (Manille, Bangkok et Bombay), d'une part, et via le Pôle Nord, d'autre part.

La SABENA a également obtenu des droits de trafic en Amérique Centrale et en Amérique Latine, mais il lui reste encore bien des droits importants à conquérir, de manière à pouvoir prolonger les lignes du Mexique et du Guatemala notamment vers les pays de l'ouest de l'Amérique Latine.

Depuis plus de deux ans, la SABENA cherche à obtenir une deuxième escale en Amérique du Nord; elle s'efforce plus particulièrement de se voir attribuer Chicago. Cet aéroport enregistre un trafic, plus dense que celui de New York, notamment en ce qui concerne les passagers. D'autre part, cette ville compte une importante colonie belge. Les négociations vont bientôt s'ouvrir.

b) Seule une solution européenne peut fournir au transport aérien européen des garanties stables de rentabilité. Par conséquent, toute la politique de la SABENA, et notamment sa restructuration, doit être menée en vue d'un seul objectif: le regroupement dans une seule organisation commerciale des principales compagnies européennes de navigation aérienne.

Mais, étant donné que le projet d'une future Air Union ne peut être envisagé et réalisé dans un délai suffisamment bref, la SABENA s'efforce de revenir à cette idée par une voie différente et notamment par celle d'une coopération sur le plan technique afin de parvenir ultérieurement à réaliser une coopération sur d'autres plans et notamment le plan commercial.

Prochainement des avions gros porteurs, seront mis en service notamment le Boeing 747, dont la capacité de transport peut atteindre 450 passagers et qui nécessitera, de la part des compagnies européennes, des investissements considérables. La SABENA a décidé, sous réserve d'obtenir la garantie de l'Etat pour les emprunts à contracter, d'acheter deux Boeing 747 dont le prix global, pièces de rechange comprises, atteint 2.500 millions de francs. Ceci donne une idée des montants qui sont en cause. Les compagnies aériennes européennes qui ont acheté ce matériel s'emploient à rationaliser l'entretien et la révision de ces avions, afin de diminuer les charges qui pèseraient sur chacune d'elles si elles s'équipaient individuellement.

C'est ainsi qu'a été créé un comité appelé « Comité Montparnasse » au sein duquel la SABENA a joué un rôle actif. La société a été amenée à adhérer à un sous-groupe de ce comité, qui comprend la K.L.M., la SWISSAIR et la SAS, espérant ainsi nouer de meilleures relations, notamment avec la K.L.M.

Enfin, la réorganisation interne de la SABENA doit tenir compte de la différence sensible en matière de rentabilité entre les lignes long-courriers et les lignes à courte distance.

La SABENA a besoin d'expansion dans le domaine des lignes aériennes long-courriers. L'exploitation des lignes à courte distance constitue un poste important dans le déficit de la société. On pourrait dire simplement: « supprimez donc ces lignes », mais, dans ce cas, la SABENA ne remplirait plus le rôle de service public qui lui incombe. Elle doit, en effet, continuer à desservir les villes importantes des pays qui nous entourent et avec lesquels la Belgique entretient des relations commerciales et culturelles très importantes.

Ces lignes à courte distance devraient pouvoir être exploitées avec un matériel approprié. Avec les avions

vliegtuigen (met 2 of 4 reactoren) die door de maatschappij gebruikt worden kan een dergelijke exploitatie slechts veel kosten. De SABENA zou moeten trachten deze lijnen ofwel zelf te exploiteren met geschikt materieel, ofwel ze te exploiteren door middel van charter-contracten, die afgesloten zouden worden met Belgische maatschappijen die kleine vliegtuigen bezitten waarvan de exploitatiekosten lager zouden zijn. De SABENA is besloten deze weg op te gaan. Dit wil zeggen dat zij open staat voor de formule van samenwerking met kleine Belgische maatschappijen en dat zij bereid is met hen te handelen op basis van een charter-contract.

Op het ogenblik dat alle inspanningen moeten gericht zijn op voorbereiding van een Europese burgerluchtvaart, zou het nochtans absurd zijn onze inspanningen op het internationaal vlak te verdelen. Zo de SABENA open staat voor een samenwerking met kleine luchtvaartmaatschappijen, is het nochtans evident dat de activiteit van deze maatschappijen de aanvulling moet zijn van de activiteit van de SABENA, en niet een activiteit die de buitenlandse concurrenten van de SABENA zou kunnen bevoordelen.

Dit zijn de voornaamste maatregelen die er op gericht zijn de financiële toestand van de SABENA te verbeteren en waarvan het initiatief en de verwezenlijking essentieel berust bij de Directie van de maatschappij.

c) Maar er bestaan ook nog andere maatregelen die ertoe zullen bijdragen de ongunstige financiële toestand van de maatschappij te verbeteren, te weten een herziening van haar statuten in een geest van realisme, die rekening houdt zowel met de belangen van de Belgische economische expansie als met de budgettaire imperatieven.

Vermits een kapitaalsverhoging een wijziging van de statuten van de maatschappij met zich brengt, is het ogenblik ook aangebroken om de formule van de financiële tussenkomst van de Staat ten voordele van de exploitatie van de luchtvaart opnieuw ter studie te nemen.

De overdracht van de deelname van de Democratische Republiek Kongo in het kapitaal van de SABENA zal het uiteindelijk mogelijk maken aan de statuten van de maatschappij de wijzigingen toe te brengen die dringend zijn. Zij zal het ook mogelijk maken de financiële verhoudingen te herzien die bestaan tussen de Staat en de SABENA sinds de laatste wijziging die dateert van 1949, d.i. twintig jaar geleden. Het spreekt vanzelf dat de toestand van 1969 niet meer kan vergeleken worden met de toestand van 1949, en dat het onontbeerlijk is de verhoudingen tussen de Staat en de SABENA te herzien en te harmoniseren, om ze te doen overeenstemmen met de enorme evolutie van de handelsluchtvaart.

Ontwerpen hiertoe zijn opgesteld. Zij worden bestudeerd door een werkgroep die door de Minister van Verkeerswezen werd opgericht.

In de nabije toekomst zullen wij een keuze moeten doen en wij zullen ons hierbij laten leiden zowel door de zorg zo weinig mogelijk beroep te doen op de belastingbetaler als door onze gemeenschappelijke wil aan ons land een stevig instrument voor zijn economische expansie te bezorgen.

Om haar interne reorganisatie tot een goed einde te brengen en om inzonderheid haar verkeer te kunnen restructureren, moet de SABENA ten slotte kunnen rekenen op de medewerking van alle betrokken ministeriële departementen en openbare diensten.

De terugtrekking van de Democratische Republiek Kongo uit het kapitaal van de SABENA, waarvan deze Staat 25 % bezat, is een bijkomende reden om de statuten van de maatschappij te wijzigen.

**

à réaction (biréacteurs et quadriréacteurs) utilisés par la société, une telle exploitation ne peut être qu'onéreuse. La SABENA devrait chercher à exploiter ces lignes, soit en compte propre avec un matériel approprié, soit par le canal de contrats d'affrètement à conclure avec des sociétés belges propriétaires de petits avions dont les coûts d'exploitation seraient moindres. La SABENA est décidée à s'engager dans cette voie. Cela signifie qu'elle est disposée à accepter la formule de coopération avec de petites sociétés belges et à traiter avec elles sur base d'un contrat d'affrètement.

Au moment où tous les efforts doivent tendre à la préparation d'une aviation civile européenne, il serait absurde de diviser nos efforts sur le plan national. Si la SABENA est disposée à collaborer avec de petites compagnies aériennes, il est cependant évident que l'activité de ces dernières doit être complémentaire par rapport à l'activité de la première et qu'il ne peut s'agir d'une activité pouvant favoriser les concurrents étrangers de la SABENA.

Telles sont les principales mesures destinées à améliorer la situation financière de la SABENA, et dont l'initiative et la réalisation incombent essentiellement à la direction de la société.

c) Il est cependant d'autres mesures qui contribueront à corriger la situation financière défavorable de la société, à savoir une révision de ses statuts dans un esprit réaliste tenant compte à la fois des intérêts de l'expansion économique belge et des impératifs budgétaires.

Etant donné qu'une augmentation de capital implique une modification des statuts de la société, le moment est aussi venu de réexaminer la formule d'intervention financière de l'Etat en faveur de l'exploitation de la navigation aérienne.

La cession de la participation de la République Démocratique du Congo dans le capital de la SABENA permettra enfin d'apporter aux statuts de la société les modifications qui s'imposent; elle permettra aussi de revoir les relations financières entre l'Etat belge et la SABENA, qui datent de la dernière modification de 1949, c'est-à-dire d'il y a vingt ans. Il va de soi que la situation de 1969 n'est plus comparable à celle de 1949 et qu'il est indispensable de revoir et d'harmoniser les relations entre l'Etat et la SABENA, en vue de les mettre en concordance avec la fantastique évolution de l'aviation civile.

Des projets dans ce sens ont été rédigés. Ils sont examinés par un groupe de travail créé par le Ministre des Communications.

Nous devons, dans un avenir prochain, faire une option et nous laisser guider, à cette occasion, à la fois par le souci d'avoir le moins possible recours au contribuable et par notre volonté commune d'assurer à notre pays un instrument solide au service de son expansion économique.

Enfin, pour mener sa réorganisation interne à bonne fin et, spécialement, pour restructurer son trafic, la SABENA doit pouvoir compter sur une collaboration de tous les départements ministériels et services publics en cause.

Le retrait de la République Démocratique du Congo du capital de la SABENA, dans lequel cet Etat détenait 25 %, est une raison supplémentaire de modifier les statuts de la société.

**

De talrijke aanwezigheid van de leden van de Commissies van Kamer en Senaat op beide vergaderingen heeft overduidelijk bewezen hoe groot de belangstelling van de Parlementsleden is t.o.v. de SABENA en al haar problemen. Niemand van hen wenste dat het voortbestaan van de Nationale luchtvaartmaatschappij in 't gedrang zou worden gebracht.

Maar iedereen bleek overtuigd dat, indien een wijziging van de statuten hoogst wenselijk is, een meer dynamische beleidsvoering zeker onmisbaar is.

Over het algemeen, is men van oordeel dat de parlementaire controlemogelijkheden anders dienen te zijn dan tot nu toe het geval was.

B. -- DE REGIE DER LUCHTWEGEN.

Het in lijn brengen van zeer grote toestellen en van supersonische vliegtuigen zal gevolgen hebben op de infrastructuur van onze luchthavens en dienvolgens op de activiteiten van de Regie der Luchtwegen.

Het onderzoek van deze problemen werd eveneens toevertrouwd aan een studiegroep die tot eerste taak heeft een vijfjarenprogramma op te stellen van al de aanpassings- en bouwwerken die in de nationale luchthaven noodzakelijk zijn.

De eerste resultaten van deze studie wijzen er op dat wij dringend een aantal werken moeten doen uitvoeren om op de nationale luchthaven niet alleen het hoofd te kunnen bieden aan de supersonische trafiek, maar om tevens het snel groeiend aantal passagiers en vracht te kunnen behandelen.

Zo zal, om te beginnen :

- de registreerhall gevoelig moeten uitgebreid worden;
- het systeem voor het behandelen van de bagage moeten worden gewijzigd;
- de « fingers » moeten uitgebreid worden, terwijl binnen deze laatste verbouwingen moeten plaats hebben om de verzamelzalen voor de passagiers te kunnen aanpassen aan de steeds groter wordende vliegtuigen. Bovendien moet een geschikte oplossing worden gevonden voor de verbinding van de « fingers » naar de vliegtuigen;
- het vrachtgebouw en de ter beschikking van de tolagenschappen te stellen lokalen moeten uitgebreid worden. Waar het passagiersvervoer inderdaad een aangroei van 15 tot 18 % per jaar kent en het aantal passagiers in 1967 op de nationale luchthaven is opgelopen tot 1 900 000, kent het vrachtvervoer een vermeerdering van 26 % per jaar, zodat het sedert 1964 praktisch verdubbeld is;
- ten slotte moeten ook ten behoeve van de SABENA een loods en twee andere technische gebouwen worden opgetrokken.

Het geheel van dit programma belooft meer dan 1,5 miljard frank voor de komende vijf jaar.

Wat de landingsbanen betreft, zullen er zich geen grote problemen meer stellen. Het laatste gedeelte van hun aanpassing, te weten de verlenging tot 3 500 m van de hoofdlandingsbaan te Zaventem en, daarmee samengaan, het bouwen van een tunnel onder deze landingsbaan op de steenweg van Mechelen naar Tervuren, zal dit jaar worden uitgevoerd. De tunnel werd reeds in aanbesteding gesteld en zal 100 miljoen frank kosten. Het verlengen van de landingsbaan, werk dat 80 miljoen zal kosten, zal eerlang in aanbesteding worden gesteld.

De luchthaven Oostende-Middelkerke beschikt sedert 1 april i.l. over de moderne installaties die enkele jaren geleden in aanbouw werden gezet: een nieuw luchthavenstation, een vrachtgebouw en een administratief gebouw met controletoren. Daarmede is deze luchthaven niet alleen

La présence assidue des membres des Commissions de la Chambre et du Sénat aux deux réunions a montré clairement le grand intérêt que les parlementaires portaient à la SABENA et à tous ses problèmes. Nul d'entre eux n'a souhaité que l'existence de la compagnie nationale de navigation aérienne soit mise en cause.

Chacun a reconnu qu'une modification des statuts était hautement souhaitable et s'est montré convaincu de la nécessité d'une gestion plus dynamique.

En général, on est d'avis que les possibilités de contrôle parlementaire doivent être autres qu'elles ne sont actuellement.

B. -- LA REGIE DES VOIES AERIENNES.

La mise en service de très grands appareils et d'avions supersoniques aura des répercussions sur l'infrastructure de nos aéroports et, en conséquence, sur l'activité de la Régie des Voies aériennes.

L'examen de ces problèmes a également été confié à un groupe d'études, qui aura en premier lieu pour tâche d'élaborer un plan quinquennal relatif à l'ensemble des travaux d'aménagement et des constructions nécessaires à l'aéroport national.

Les premiers résultats de cette étude indiquent que nous devons exécuter d'urgence un certain nombre de travaux à l'aéroport national, non seulement afin d'être en mesure de faire face au trafic supersonique mais aussi d'assurer le service des passagers et des marchandises dont le nombre augmente rapidement.

C'est ainsi qu'initialement il y aura lieu :

- d'agrandir sensiblement le hall d'enregistrement;
- de modifier le système de traitement des bagages;
- d'allonger les « fingers », tout en procédant, à l'intérieur de ces derniers, à des transformations afin de pouvoir adapter les salles destinées au rassemblement des passagers aux capacités toujours plus grande des avions. Il faut en outre trouver une solution adéquate pour le raccordement des « fingers » aux avions;
- d'agrandir le bâtiment destiné au fret, ainsi que les locaux mis à la disposition des agences en douane. En effet, alors que le transport des passagers augmente annuellement de 15 à 18 % et qu'en 1967 le nombre de passagers passant par l'aéroport national s'est élevé à 1 900 000 unités, le transport du fret augmente annuellement de 26 %, de sorte que, depuis 1964, il a pratiquement doublé;
- de construire, enfin, pour les besoins de la SABENA, un hangar et deux autres bâtiments techniques.

L'ensemble de ce programme atteint plus de 1,5 milliard de francs pour les cinq années à venir.

Pour ce qui est des pistes d'atterrissage il ne se posera plus de bien gros problèmes. La dernière partie de leur aménagement, c'est-à-dire l'allongement à 3 500 m de la principale piste d'atterrissage de Zaventem et la construction, de pair avec cette prolongation, d'un tunnel sous la piste dans l'axe de la chaussée Malines-Tervuren, sera exécutée dans le courant de cette année. Le tunnel a déjà été mis en adjudication et coûtera 100 millions. La prolongation de la piste d'atterrissage, dont le coût est de 80 millions, sera mise en adjudication incessamment.

L'aéroport d'Oostende-Middelkerke dispose, depuis le 1^{er} avril dernier, d'installations modernes dont la construction a été entamée il y a quelques années: une nouvelle aérogare, un bâtiment destiné au fret et un bâtiment administratif comportant une tour de contrôle. De ce fait,

geschikt voor het verkeer met Engeland, maar wordt zij ook regelmatig gebruikt als afleidingsluchthaven voor Zaventem. Wij constateren echter dat precies op het ogenblik dat de nieuwe inrichtingen in bedrijf worden genomen, het verkeer op de Oostende luchthaven een stagnatie kent, door het feit dat de maatschappijen die toeristenvluchten inleggen tussen Groot-Brittannië en het Europese vasteland hun cliënteel steeds verder naar het binnenland vervoeren. De Minister blijft echter in het nut en de aantrekkingskracht van de luchthaven van Oostende geloven, omdat zij niet alleen voor onze kust toeristen aanbrengen zal, maar omdat zij zeer goed gelegen blijft als beginpunt voor interessante rondritten door Europa.

Wat betreft de andere luchthavens stelt zich in ons land vooral het probleem van de zakenluchtvaart die de laatste jaren steeds uitbreiding neemt.

De Minister geloof niet dat de zakenluchtvaart in Europa een zelfde vlucht zal kennen als in de Verenigde Staten van Amerika omdat de weg- en treinverbindingen in Europa met aandacht volgen en, van nu af aan een programma uitstippelen voor de uitbouw van luchtvaartterreinen voor zakenvluchten.

Het is de taak van de Staat te beletten dat het kleine grondgebied van ons land op een onoordeelkundige wijze zou bezaaid worden met luchtvaartterreinen die bovendien niet volledig zouden beantwoorden aan de rol die hun moet toebedeeld worden.

Het Departement onderzoekt thans wat er in dat opzicht moet gedaan worden voor het bedienen van de industrie centra van Antwerpen, Gent en Luik.

Beslissingen daaromtrent zullen eerlang genomen worden.

VRAGEN EN ANTWOORDEN.

A. — DE SABENA.

1. Financiële problemen.

Vraag.

Kan een voorafbeelding worden gegeven van de exploitatierekening 1968?

Hoe ziet de begroting 1969 er uit?

Antwoord.

1. Het vermoedelijk deficit voor het dienstjaar 1968 zal ongeveer 315 miljoen frank bedragen.

2. De begroting voor 1969 voorziet in een tekort dat iets hoger ligt.

De posten ervan maken evenwel het voorwerp uit van een nieuw onderzoek.

In de loop van volgende maand zullen de resultaten van dit onderzoek ter beoordeling worden voorgelegd aan de Raad van Beheer die voorts ook rekening zal moeten houden met de sociale programmatie voor 1969 waaromtrent de besprekingen in de Paritaire Commissie van de luchtvaart aan gang zijn.

Vraag.

De financiële autonomie van de SABENA, percentsgewijze uitgedrukt, bedroeg 81,3 % in 1961; in 1964 was dat reeds 95,9 % geworden.

cet aéroport est non seulement approprié au trafic avec l'Angleterre, mais il sert également d'aéroport de détournement pour celui de Zaventem. Nous constatons toutefois qu'au moment précisément où les installations nouvelles sont mises en service, le trafic sur l'aéroport d'Ostende connaît une période de stagnation due au fait que les sociétés qui organisent des vols touristiques entre l'Angleterre et le continent européen transportent leurs clients de plus en plus loin vers l'intérieur. Le Ministre persiste cependant à croire à l'utilité et à l'attraction de l'aéroport d'Ostende, non seulement parce que celui-ci amènera des touristes vers notre littoral mais aussi parce que son implantation reste très heureuse en tant que point de départ d'itinéraires touristiques intéressants à travers l'Europe.

En ce qui concerne les autres aéroports, le problème qui se pose surtout dans notre pays est celui de l'aviation d'affaires, laquelle a pris ces dernières années de plus en plus d'extension.

Le Ministre ne croit pas que l'aviation d'affaires connaîtra en Europe un essor égal à celui des Etats-Unis d'Amérique, parce qu'en Europe les communications routières et ferroviaires sont rapides et multiples. Toutefois, il convient de suivre attentivement cette évolution et de prévoir, dès maintenant, un programme d'aménagement d'aérodromes pour vols d'affaires.

Il appartient à l'Etat d'empêcher que le territoire de notre pays, dont la superficie est petite, ne soit parsemé, d'une manière peu judicieuse, de terrains d'aviation qui, en outre, ne répondraient pas au rôle qui doit être le leur.

Le Département examine actuellement ce qu'il y a lieu de faire à cet égard afin de desservir les centres industriels d'Anvers, de Gand et de Liège.

Des décisions à ce sujet seront prises à bref délai.

QUESTIONS ET REPONSES.

A. — LA SABENA.

1. Problèmes financiers.

Question.

Est-il possible de donner une préfiguration du compte d'exploitation pour 1968?

Comment le budget de 1969 se présente-t-il?

Réponse.

1. Le déficit probable pour l'exercice 1968 s'élèvera à 315 000 000 de francs environ.

2. Le budget de 1969 prévoit un déficit légèrement supérieur.

Toutefois, les postes de celui-ci sont soumis à un nouvel examen.

Dans le courant du mois prochain, les résultats de cet examen seront soumis à l'appréciation du Conseil d'Administration qui devra continuer à tenir compte de la programmation sociale pour 1969, au sujet de laquelle des pourparlers sont en cours au sein de la Commission paritaire de l'aéronautique.

Question.

Exprimée en pourcent, l'autonomie financière de la SABENA était de 81,3 % en 1961; en 1964, elle était déjà de 95,9 %.

Welke zijn de overeenstemmende percentages voor 1965, 1966, 1967 en zo mogelijk 1968?

Antwoord.

De gevraagde percentages bedragen :

voor 1965 : 98,2 %;
voor 1966 : 90,2 % (achteruitgang wegens de langdurige staking van het vliegend personeel);
voor 1967 : 97,4 %.

De cijfers voor 1968 zijn nog niet bekend.

2. Trafiek, concepties en rationalisatie.

Vraag.

Welk is, in de laatste vijf jaar, relatief gezien, de evolutie van de SABENA-traffic in vervoerde t/km, in het geheel van de Europese maatschappijen van de I.A.T.A.?

Antwoord.

Het aantal door de SABENA VTK van het totaal aantal VTK der Europese maatschappijen aangesloten bij de I.A.T.A. bedraagt :

in 1963 : 5,4 %;
in 1964 : 5,1 %;
in 1965 : 5,0 %;
in 1966 : 4,5 %;
in 1967 : 4,9 %;
in 1968 : 4,7 %.

Vraag.

De SABENA heeft nooit geloofd in lijnen op kortere afstand.

Het gevolg is dat er kansen zijn verloren gegaan om buitenlanders aan te trekken naar toeristische streken zoals de kust. Duitse toeristen vliegen dan ook veelal op Nederland.

De SABENA zou moeten meer belang stellen in de promotie van onze eigen vliegvelden.

Antwoord.

Het is niet juist te beweren dat de SABENA nooit geloofd heeft in lijnen op korte afstand. Wel moet gezegd worden dat een maatschappij die zich aan de bestendige expansie van het luchtvervoer heeft moeten aanpassen, in de eerste plaats aandacht heeft moeten schenken aan haar intercontinentale lijnen die de basis uitmaken van haar net.

Aangezien de daaruit voortvloeiende structuur van de maatschappij en de noodzakelijke rationalisatie van de vloot uiteraard niet aangepast zijn voor de exploitatie van korte lijnen, moet het probleem voor deze laatste afzonderlijk behandeld en opgelost worden.

De studie van deze kwestie is in zoverre gevorderd dat het binnenkort mogelijk zal zijn er definitieve besluiten uit te trekken.

De maatschappij zoekt naar formules die het mogelijk maken deze lijnen met kleinere toestellen en met weinig algemene kosten uit te baten.

Het is niet uitgesloten dat deze formules voordeel kunnen bieden t.a.v. de activiteit van bepaalde provincieluchthavens. De ondervinding zal dat uitwijzen.

Quels sont les pourcentages respectifs pour 1965, 1966, 1967 et, si possible, 1968 ?

Question.

Les pourcentages demandés sont les suivants :

pour 1965 : 98,2 %;
pour 1966 : 90,2 % (régression due à la grève prolongée du personnel volant);
pour 1967 : 97,4 %.

Les chiffres relatifs à 1968 ne sont pas encore connus.

2. Trafic, conceptions et rationalisation.

Question.

Quelle a été, au cours des cinq dernières années, l'évolution du trafic relatif de la SABENA en t/km transportées, par rapport à l'ensemble des compagnies européennes faisant partie de l'I.A.T.A. ?

Réponse.

La part de la SABENA dans le nombre total de t/km transportées par des compagnies européennes affiliées à l'I.A.T.A. atteignait :

— en 1963 : 5,4 %;
— en 1964 : 5,1 %;
— en 1965 : 5,0 %;
— en 1966 : 4,5 %;
— en 1967 : 4,9 %;
— en 1968 : 4,7 %.

Question.

La SABENA n'a jamais cru à l'intérêt de lignes courtes.

En conséquence, des chances d'attirer des étrangers vers des régions touristiques, comme le littoral, ont été perdues. Les touristes allemands prennent donc le plus souvent l'avion à destination des Pays-Bas.

La SABENA devrait attacher une plus grande importance à la promotion de nos propres aéroports.

Réponse.

Il est inexact d'affirmer que la SABENA n'a jamais cru à l'intérêt de lignes courtes. Mais il faut dire qu'une compagnie qui a dû s'adapter à l'expansion continue des transports aériens s'est vue contrainte, en premier lieu, de centrer son attention sur les lignes intercontinentales, qui constituent la base de son réseau.

Etant donné que la structure de la compagnie résultant de ce choix et que la rationalisation nécessaire de la flotte ne sont évidemment pas adaptées à l'exploitation de lignes courtes, le problème de ces lignes doit être traité et résolu séparément.

L'étude de cette question en est à un stade si avancé qu'il sera possible, sous peu, d'en tirer des conclusions définitives.

La compagnie est à la recherche de formules permettant d'exploiter ces lignes avec des appareils plus petits et des frais généraux moindres.

Il n'est pas exclu que ces formules puissent présenter des avantages pour l'activité de certains aéroports de province. L'expérience le montrera.

De Minister vestigt er trouwens de aandacht op dat ons land steeds open heeft gestaan voor luchtvervoersaanvragen naar onze toeristische streken.

Zoals zoëven uiteengezet kunnen de ter studie liggende formules voor korte afstandsvluchten ter zake nieuwe en soepelere mogelijkheden bieden.

Vraag.

Hoe komt het dat in januari 1967 geoordeeld wordt dat op de korte lijnen er « in geen enkel geval » kon aan gedacht worden reactievliegtuigen in te zetten en men nu van oordeel is dat vliegtuigen met zuigermotoren ook op die lijnen moeten worden vervangen?

Noch inzake comfort, noch wat betreft tijdwinst kan er van enig werkelijk verschil gesproken worden.

Antwoord.

Er zijn thans reactietoestellen op de markt die speciaal ontworpen werden voor korte lijnen en zakenverkeer. Dit wil echter niet zeggen dat de toestellen met zuigermotoren geen diensten meer kunnen bewijzen. Elke lijn moet daarom afzonderlijk bestudeerd worden om na te gaan welk toestel ze het best kan bedienen.

Wat nu meer speciaal de regelmatige luchtlijnen betreft, heeft de vervanging van vliegtuigen met zuigermotoren door reactietoestellen op de korte lijnen niet dezelfde financiële voordelen opgeleverd als op de lange afstandslijnen.

De maatschappijen zijn, tot die vervanging moeten overgaan ingevolge de commerciële drukking die op hen werd uitgeoefend.

Het is zo dat, reeds in 1967, het passagiersverkeer op de vliegtuigen met zuigermotoren van deze maatschappijen tot 3,5 % van het totaal aantal vervoerde passagiers/kilometer geslonken was.

Voor de SABENA heeft de vervanging van de 9 Convairs 440 geen noemenswaardige economische gevolgen gehad omdat de rotatie van de Caravelles gevoelig kon verhoogd worden en omdat zij op sommige lijnen konden vervangen worden door de Boeings 727.

Vraag.

In verband met de mogelijke organisatie van een verbinding Antwerpen-Londen per jet, zou een lid willen vernemen wat goedkoper is:

- ofwel, helivervoer van Antwerpen naar Brussel en per jet van Brussel naar Londen;
- ofwel, rechtstreekse jetdienst Antwerpen-Londen.

Antwoord.

Vooraf wenst de Minister er de aandacht op te vestigen dat op dit ogenblik ook niet vaststaat met welk toestel een eventuele verbinding tussen Antwerpen en Londen zou bevoegen worden.

In elk geval lijkt het uitgesloten dat dit met reactietoestellen zal kunnen gebeuren.

Vraag.

België is te klein voor vele grote vliegvelden,

Le Ministre a d'ailleurs attiré l'attention sur le fait que notre pays s'est toujours montré bien disposé en ce qui concerne les demandes de transport aérien vers nos régions touristiques.

Comme il vient d'être exposé ci-dessus, les formules qui sont à l'étude en ce qui concerne les vols sur de courtes distances peuvent offrir des possibilités nouvelles et plus souples en ce domaine.

Question.

Comment se fait-il qu'au mois de janvier 1967 on ait estimé qu'on ne pouvait « en aucun cas » envisager de mettre des avions à réaction en ligne sur les lignes courtes et que l'on estime maintenant que les avions à moteur à pistons doivent être remplacés sur ces lignes également?

Ni en confort, ni en gain de temps, il ne peut être question d'une différence réelle entre les deux types d'appareils.

Réponse.

Il existe actuellement, sur le marché, des appareils à réaction qui ont été spécialement conçus pour les lignes courtes et l'aviation d'affaires. Toutefois, ceci ne veut pas dire que les appareils à moteur à pistons ne peuvent plus rendre de services. Chaque ligne doit, dès lors, faire l'objet d'une étude distincte en vue d'établir avec quel type d'appareil il est possible de la desservir au mieux.

En ce qui concerne plus spécialement les lignes aériennes régulières, le remplacement des avions à moteur à pistons par des appareils à réaction ne présente pas sur les lignes courtes les mêmes avantages financiers que sur les lignes à « longue distance ».

Les compagnies ont dû procéder à ce remplacement en raison de la pression commerciale qui était exercée sur elles.

Il se fait que, dès 1967, le trafic des passagers assuré par les appareils à moteur à pistons de ces compagnies était tombé à 3,5 % du nombre total des passagers/kilomètres transportés.

Pour la SABENA, le remplacement de 9 Convairs 440 n'a pas entraîné de conséquences économiques notables, parce que la rotation des Caravelles a pu être renforcée sensiblement et que ces appareils ont pu être remplacés sur certaines lignes par des Boeing 727.

Question.

Au sujet de l'organisation éventuelle d'une liaison Anvers-Londres par avions à réaction, un membre aimerait savoir ce qui est le moins onéreux:

- soit, le transport par hélicoptère d'Anvers à Bruxelles et par avion à réaction de Bruxelles à Londres;
- soit, un service direct par avion à réaction entre Anvers et Londres.

Réponse.

Le Ministre entend attirer d'emblée l'attention sur le fait qu'à l'heure actuelle, le type d'appareil avec lequel une liaison éventuelle entre Londres et Anvers serait assurée n'est pas encore déterminé.

En tous cas, il semble exclu que des appareils à réaction puissent être utilisés.

Question.

La Belgique est trop petite pour avoir beaucoup d'aérodromes importants.

Maar anderzijds is er ook een strekking naar regionalisatie.

Is het, in die optiek, niet gepast en is er geen toekomst in heli-vluchten vanuit bv. de nationale luchthaven naar belangrijke steden in de onderscheidene gewesten van het land?

Antwoord.

Op dit ogenblik vallen de kosten per helikopter nog veel duurder uit dan een exploitatie met kleine vliegtuigen.

Er kan dienvolgens niet overwogen worden met een helikopter regelmatig verbindingsen in te leggen naar de onderscheiden gewesten van het land.

Vraag.

Waarom is voor het onderhoud van de Boeings 747 en de opleiding van het personeel, de SABENA alleen maar klant bij de K.S.S., en geen deelgenoot?

Antwoord.

De SABENA heeft van bij het begin deel genomen aan de besprekingen tussen al de grote Europese maatschappijen met het oog op samenwerking voor het onderhoud van de Boeing 747 en de opleiding van het personeel.

De maatschappijen zijn nadien uiteengegaan en hebben zich in twee groepen verdeeld: de Atlasgroep en de K.S.S.-groep. Beide groepen hebben onderling een akkoord ondertekend.

De SABENA is tot nu toe noch klant, noch deelgenoot bij een dezer groepen.

Een grondig onderzoek ter zake is nog aan gang, met inachtneming van al de elementen, ook deze die, op een breder vlak, tot een noodzakelijk geworden samenwerking tussen de maatschappijen zouden kunnen leiden.

3. Taalrol.

Vraag.

Welke is de samenstelling volgens de taalrol, vanaf de functie van bestuurssecretaris, van de huidige leiding van SABENA?

Antwoord.

Een antwoord op deze vraag zal slechts kunnen gegeven worden nadat taalrollen bij de maatschappij zullen ingevoerd zijn en dit zal pas maar kunnen gebeuren na het verschijnen van het koninklijk besluit dat in uitvoering van artikel 48 van de gecoördineerde taalwetten, moet getroffen worden.

Het voorontwerp van dit koninklijk besluit zal aan de Minister eerstdaags worden overgelegd en dan zal hij zich beraden over de praktische schikkingen die dienen getroffen te worden met het oog op verdere afhandeling.

B. — DE REGIE DER LUCHTWEGEN.

1. Opdracht.

Vraag.

Heeft de R.L.W. alleen als taak de infrastructuur aan te leggen?

Of bestaat haar taak er ook in die infrastructuur uit te baten en te promoveren?

Mais, d'autre part, il existe une tendance à la régionalisation.

Dans cette optique, n'est-il pas indiqué, par exemple, de relier par hélicoptère l'aéroport national et les villes importantes des diverses régions du pays? Cette solution n'aurait-elle aucun avenir?

Réponse.

A l'heure actuelle, le coût des liaisons par hélicoptère est encore beaucoup plus élevé que celui d'une exploitation à l'aide de petits avions.

En conséquence, il ne peut être envisagé d'organiser des liaisons régulières avec les diverses régions du pays.

Question.

Pourquoi la SABENA n'est-elle que cliente de la « K.S.S. » et non son associée pour l'entretien des Boeing 747 et l'instruction du personnel?

Réponse.

Dès le début, la SABENA a pris part aux négociations entre toutes les grandes compagnies européennes, en vue d'une coopération pour l'entretien des Boeing 747 et l'instruction du personnel.

Par la suite, les compagnies se sont divisées et se sont partagées en deux groupes: le groupe Atlas et le groupe « KSS ». Ces deux groupes ont conclu un accord entre eux.

Jusqu'à présent, la SABENA n'est cliente d'aucun de ces groupes, ni associée à aucun d'eux.

Une étude approfondie est encore en cours à ce sujet; elle tient compte de tous les éléments, même de ceux qui, sur un plan plus vaste, pourraient aboutir à une coopération devenue nécessaire entre les compagnies.

3. Rôle linguistique.

Question.

Quelle est actuellement, à partir de la fonction de secrétaire d'administration, la composition de la direction de la SABENA, selon le rôle linguistique.

Réponse.

La réponse à cette question ne pourra être donnée que lorsque des rôles linguistiques auront été créés au sein de la société; or, ceci ne pourra se faire qu'après la publication de l'arrêté royal qui doit être pris en exécution de l'article 48 des lois coordonnées sur l'emploi des langues en matière administrative.

L'avant-projet de cet arrêté royal sera soumis incessamment au Ministre; après s'être accordé un temps de réflexion, le Ministre prendra les dispositions pratiques qui s'imposent en vue d'une solution ultérieure.

B. — LA REGIE DES VOIES AERIENNES.

1. Mission.

Question.

La mission de la R.V.A. consiste-elle uniquement à réaliser l'infrastructure?

Où bien cette mission s'étend-elle également à l'exploitation et à la promotion de cette infrastructure?

Zo ja, wat doet de Regie daarvoor? Neemt zij contacten met industriële middelen om vrachtovervoer aan te trekken b.v. naar het vliegveld van Middelkerke? En wat doet zij ten opzichte van het buitenland?

Antwoord.

Artikel 1 van de besluitwet van 20 november 1964 bepaalt dat de Regie der Luchtwegen ermee belast is in het algemeen belang en met toepassing van de nijverheids- en handelsmethoden, de luchthavens en deze aanhorigheden te bouwen, in te richten, te onderhouden en te exploiteren alsmede de veiligheid van de luchtvaart te verzekeren.

Haar taak bestaat er dienvolgens ook in de infrastructuur uit te baten en de activiteiten op de luchthavens te promoten. Zij neemt daartoe contacten met al de kringen die er kunnen toe bijdragen dit doel te bereiken.

Voor zover dergelijke contacten tot doel hebben de exploitatie van luchtverbindingen te bevorderen moet zij rekening houden met het algemeen beleid en met de terzake geldende luchtvaartakkoorden.

Vraag.

Bij het laatste bezoek van de leden van de Commissie voor het Verkeerswezen aan het vliegveld van Raversijde, heeft een lid de aandacht van de Minister gevestigd op de toestand van de wachters die vóór het passagiersgebouw de wacht moeten houden en daar zeven uur en half moeten « staan » in alle weer en wind.

Kunnen onmiddellijk maatregelen worden getroffen om daaraan een einde te stellen?

Het lid ziet trouwens niet goed in hoe dergelijke uitgave gerechtvaardigd wordt. Het voorschrijven van dergelijke dienst lijkt onbegrijpelijk.

Bij het laatste bezoek werd gezegd dat schikkingen moesten genomen worden om dadelijk aan deze kwestie een oplossing te geven. Daar is nog niets van in huis gekomen.

Antwoord.

Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen de zomer- en winterperiode.

Wegens het drukke verkeer in het seizoen moet er buiten het luchthavenstation bestendig wacht worden gehouden.

De Regie der Luchtwegen heeft ten behoeve van de personeelsleden belast met deze taak, twee wacht huisjes opgericht om hen toe te laten te schuilen voor het slechte weer.

In de winterperiode bevinden de wachters zich in het luchthavenstation en kunnen zij het lokaal van de wachters betrekken.

De ervaring heeft uitgewezen dat deze toezichtsdienst volstrekt noodzakelijk is. Voor buitenlandse toeristen zijn de wachters bovendien de aangewezen personeelsleden om allerlei inlichtingen te verstrekken.

2. Taalrol.

Vraag.

Welke is de samenstelling volgens de taalrol vanaf de functie van bestuurssecretaris van de huidige leiding van de Regie der Luchtwegen?

Quelles sont, dans l'affirmative, les initiatives prises par la Régie à cet égard? A-t-elle pris des contacts avec les milieux intéressés afin d'attirer, par exemple, des possibilités de transport de fret vers l'aérodrome de Middelkerke? Que fait-elle vis-à-vis de l'étranger?

Réponse.

L'article premier de l'arrêté-loi du 20 novembre 1964 prévoit que la Régie des Voies aériennes est chargée, dans l'intérêt général et avec application des méthodes industrielles et commerciales, de construire, d'aménager, d'entretenir et d'exploiter les aéroports et leurs dépendances, ainsi que d'assurer la sécurité de la navigation aérienne.

Sa mission consiste donc également à exploiter l'infrastructure, ainsi qu'à promouvoir les activités dans les aéroports. A cet effet, elle prend contact avec tous les milieux qui peuvent contribuer à la réalisation de cet objectif.

Dans la mesure où ces contacts ont pour but de promouvoir l'exploitation des liaisons aériennes, la Régie doit tenir compte de la politique générale ainsi que des accords aériens en vigueur.

Question.

A l'occasion de la dernière visite des membres de la Commission des Communications à la plaine d'aviation de Raversijde, un membre a attiré l'attention du Ministre sur la situation des gardes, qui sont tenus d'assurer leur service devant le bâtiment destiné aux voyageurs et doivent y rester par tous les temps pendant sept heures et demie.

Y a-t-il moyen de prendre immédiatement des mesures afin de mettre fin à cet état de choses?

Le membre n'aperçoit d'ailleurs pas très bien la justification d'une telle dépense. Il lui semble incompréhensible qu'on ait pu ordonner un service de ce genre.

Lors de la visite en question, il avait été déclaré que des dispositions devaient être prises en vue de donner une solution immédiate à ce problème. Or, à l'heure actuelle, cette solution n'est toujours pas intervenue.

Réponse.

Il y a lieu de faire une distinction entre les périodes estivale et hivernale.

En raison du trafic intense pendant la saison, une garde doit être assurée en permanence à l'intérieur de l'aérogare.

La Régie des Voies aériennes a fait construire, pour le personnel chargé de cette mission, deux guérites afin de lui permettre de s'abriter par mauvais temps.

Pendant la période d'hiver, les gardes se trouvent à l'intérieur de l'aérogare et peuvent occuper le local qui leur est réservé.

L'expérience a démontré que ce service chargé du contrôle est absolument indispensable. Pour les touristes étrangers, ces gardes constituent, en outre, les agents tout indiqués pour fournir des renseignements de toute nature.

2. Rôle linguistique.

Question.

Quelle est, à partir de la fonction de secrétaire d'administration, la composition du personnel de l'actuelle direction de la Régie des Voies aériennes, selon le rôle linguistique?

Antwoord.

Graad	Taalrol	
	Frans	Nederlandse
Directeur-Generaal	1	—
Inspecteur-Generaal (in overtal)	1	—
Directeur van Bestuur	2	2
Hoofdingenieur-Directeur	1	2
Adviseur	1	1
Luchthavendirecteur	—	1
Directeur	1	3
E.a. Ingenieur-Diensthoofd	1	5
Meteoroloog	—	1
Adjunct-meteoroloog-Diensthoofd	2	—
E.a. Architect-Diensthoofd	1	—
Luchthavenmeester 1 ^{ste} klasse	1	2
Adjunct-adviseur	—	4
E.a. Inspecteur	1	1
Architect-Technisch inspecteur	1	—
Hoofdtechnicus (verwarming)	1	—
Groepschef	—	3
Assistent-meteoroloog	4	2
Ingenieur	—	3
Bestuurssecretaris	1	8
Bureauchef-tekenaar	1	—
Adjunct-luchthavenmeester 1 ^{ste} klasse	—	1
E.a. Boekhouder	—	1
Bureauchef C.O.M.	1	1
Afdelingschef A.T.S.	1	1
Weerkundig inspecteur	1	—
Hoofdverkeersleider	—	1
Totaal	24	43

Vraag.

Welke is de samenstelling volgens de taalrol, vanaf de functie van bestuurssecretaris, van de huidige leiding van het Bestuur der Luchtvaart?

Antwoord.

Graad	Taalrol	
	Frans	Nederlandse
Directeur-generaal	1	—
Directeur-generaal (taaladjunct)	—	1
Directeur van bestuur	1	—
Adviseur	1	1
Hoofdingenieur-Directeur	1	1
Directeur	1	—
E.a. Ingenieur-Diensthoofd	2	—
E.a. Ingenieur	1	1
E.a. Inspecteur-Diensthoofd	1	—
Adjunct-adviseur-Diensthoofd	2	—
Adjunct-adviseur	—	1
E.a. Inspecteur	1	1
Bestuurssecretaris	1	1
Ingenieur	1	1
Totaal	14	8

N.B. — 3 Nederlandstalige ambtenaren zijn op dit ogenblik ter beschikking gesteld wegens bijzondere opdracht (niet begrepen in deze cijfers).

Réponse.

Grade	Rôle linguistique	
	Français	Néerlandais
Directeur général	1	—
Inspecteur général (en surnombre)	1	—
Directeur d'administration	2	2
Ingenieur en chef-Directeur	1	2
Conseiller	1	1
Directeur d'aéroport	—	1
Directeur	1	3
Ingenieur principal-Chef de service	1	5
Météorologiste	—	1
Météorologiste adjoint-Chef de service	2	—
Architecte principal-Chef de service	1	—
Commandant d'aérodrome de 1 ^{re} classe	1	2
Conseiller adjoint	—	4
Inspecteur principal	1	1
Architecte-Inspecteur technique	1	—
Technicien en chef (chauffage)	1	—
Chef de groupe	—	3
Assistant-météorologiste	4	2
Ingenieur	—	3
Secrétaire d'administration	1	8
Chef de bureau-dessinateur	1	—
Commandant adjoint d'aérodrome de 1 ^{re} classe	—	1
Comptable principal	—	1
Chef de bureau C.O.M.	1	1
Chef de division A.T.S.	1	1
Inspecteur météorologique	1	—
Contrôleur dirigeant	—	1
Total	24	43

Question.

Quelle est, à partir de la fonction de secrétaire d'administration, la composition du personnel de l'actuelle direction de l'Administration de l'Aéronautique, selon le rôle linguistique?

Réponse.

Grade	Rôle linguistique	
	Français	Néerlandais
Directeur général	1	—
Directeur général (adjoint linguistique)	—	1
Directeur d'administration	1	—
Conseiller	1	1
Ingenieur en chef-Directeur	1	1
Directeur	1	—
Ingenieur principal-Chef de service	2	—
Ingenieur principal	1	1
Inspecteur principal-Chef de service	1	—
Conseiller adjoint-Chef de service	2	—
Conseiller adjoint	—	1
Inspecteur principal	1	1
Secrétaire d'administration	1	1
Ingenieur	1	1
Total	14	8

N.B. — En ce moment, 3 fonctionnaires d'expression néerlandaise (non compris dans ces chiffres) sont en disponibilité pour cause de mission spéciale.

V. — De zeevaart en de binnenvaart.

Uiteenzetting van de Minister.

A. — DE KOOPVAARDIJ.

Op 1 januari 1968 bestond onze koopvaardijvloot uit 93 schepen met 835 371 brt. Sedertdien werden 6 schepen met een totale brt. van 29 938 uit de vaart genomen, terwijl onze vloot werd verrijkt met 6 eenheden met een totaal van 82 876 brt.

Op 23 januari 1969 beschikken wij dan ook over 93 schepen met een brutoton van 891 561 ton en een netto van 632 499 ton.

Ondertussen hebben onze Belgische reders 17 schepen in aanbouw en wel 2 bulkcarriers met een totaal laadvermogen van 135 400 ton, 4 koelschepen voor een totaal van 23 760 ton, 3 semi-containerschepen voor 45 000 ton, 4 motorcargos voor 76 000 ton, 1 containerschip voor 28 430 ton en 2 « bulk- en carcarriers » voor 52 000 ton. De in aanbouw zijnde nieuwe eenheden totaliseren dus een draagvermogen van 360 590 brt.

Ook tijdens het jaar 1968 werd door onze reders in ruime mate gebruik gemaakt van de wet van 23 augustus 1948. Zo werden 6 scheepskredieten verleend voor een bedrag van 1 901 636 800 frank; daarvan kwam 945 067 000 frank tot stand via de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid, terwijl 956 598 800 frank werd toegekend via het Fonds voor uitreden en aanbouwen van zeeschepen.

B. — DE KUSTVAART.

Wat onze kustvaart betreft, blijven de exploitatieproblemen even groot zodat de crisis in deze sector aanhoudt. Aan de uitkering van crisisvoorschotten werd een einde gesteld. Een tweede termijn van vijf jaar is afgehandeld. De Regering heeft het niet mogelijk geoordeeld verder steun te verlenen aan een sector die nu sedert tien jaar ononderbroken dient gesubsidieerd te worden. Teneinde aan de gevestigde rederijen toch nog enige financiële hulp te verlenen zal, na grondig onderzoek, geval per geval, een grotere soepelheid worden toegepast in de eventuele toekenning van uitstel op het terugbetalen van in het kader van de wet van 23 augustus 1948 opgenomen scheepskredieten.

C. — DE ZEEVISSERIJ.

Onze vissersvloot telde op 1 januari 1968, 358 vaartuigen met een globale paardekracht van 93 055 PK.

Tijdens het jaar 1968 verminderde de vloot in aantal met 1 eenheid terwijl de globale drijfkracht nochtans vermeerderde met 4 744 PK.

De modernisering van onze vloot kende tijdens 1968 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. Integendeel, het basisbedrag van de slooppremie werd zelfs opgevoerd van 5 000 tot 6 000 frank per brt.

In 1968 werden slechts 4 premies toegekend voor het slopen van 270,77 brt. De totale premies belopen 1 353 850 frank.

V. — La navigation maritime et la navigation intérieure.

Exposé du Ministre.

A. — LA MARINE MARCHANDE.

Au 1^{er} janvier 1968, notre marine marchande comptait 93 navires, jaugeant au total 835 371 T.R.B. Depuis lors, 6 navires, jaugeant ensemble 29 938 T.R.B., ont été retirés de la navigation, tandis que notre flotte s'enrichissait de 6 unités, jaugeant ensemble 82 876 T.R.B.

Au 23 janvier 1969, nous disposons dès lors de 93 navires d'un tonnage brut de 891 561 T.R.B. et net de 632 499 tonnes.

Nos armateurs belges ont 17 navires sur le chantier : 2 navires du type « bulkcarrier », d'une capacité de charge totale de 135 400 tonnes, 4 navires frigorifiques, jaugeant au total 23 760 tonnes; 3 « semi-containerships », représentant 45 000 tonnes; 4 cargos à moteur, représentant 76 000 tonnes; 1 « containership » de 28 430 tonnes et 2 « bulk- and car-carriers », jaugeant 52 000 tonnes. Les nouvelles unités en construction représentent donc ensemble une capacité de charge de 360 590 T.R.B.

Nos armateurs ont, au cours de l'année 1968 également, largement fait usage de la loi du 23 août 1948. C'est ainsi que 6 crédits destinés aux constructions navales ont été octroyés pour un montant de 1 901 636 000 francs, dont 845 067 000 francs proviennent de la Société Nationale de Crédit à l'Industrie, tandis que 956 569 000 francs étaient attribués à l'intervention du Fonds de l'armement et des constructions maritimes.

B. — LE CABOTAGE.

En ce qui concerne le cabotage, les problèmes d'exploitation demeurent aussi grands, de sorte que la crise se prolonge dans ce secteur. Il a été mis fin au paiement des avances de crise. Une deuxième période de cinq ans est écoulée. Le Gouvernement n'a pas jugé possible de continuer à octroyer une aide à un secteur qui doit être subventionné de manière ininterrompue depuis dix ans déjà. Afin d'accorder encore une certaine aide financière aux armements établis, une plus grande souplesse sera instaurée après examen approfondi, cas par cas, dans l'octroi éventuel de délais pour le remboursement des crédits à la construction maritime utilisés dans le cadre de la loi du 23 avril 1948.

C. — LA PECHE MARITIME.

Notre flotte de pêche comptait, au 1^{er} janvier 1968, 358 bâtiments d'une puissance totale de 93 055 CV.

Au cours de l'année 1968, la flotte s'est réduite d'une unité, cependant que la force motrice totale s'accroissait de 4 744 CV.

La modernisation de notre flotte n'a pas connu, en 1968, le progrès des années précédentes, bien que les avantages existants, tels que la prime de démolition, qui permet de retirer les vieux bateaux de la navigation et de les remplacer par de nouvelles unités, et les crédits à la construction maritime, octroyés dans le cadre de la loi du 23 août 1948, aient été maintenus sans réduction. Au contraire, le montant de base de la prime de démolition a même été porté de 5 000 à 6 000 francs par T.R.B.

En 1968, 4 primes seulement ont été octroyées pour la démolition de 270,77 T.R.B. Le total des primes s'élève à 1 353 850 francs.

79 738 000 frank scheepskredieten werden aan de visserij toegekend waarmee onder meer 13 nieuwe schepen werden gebouwd.

D. — DE BINNENVAART.

Sedert jaren wordt gesproken over de noodzakelijkheid de reglementering op het vervoer langs de binnenwateren aan te passen en te versoepelen.

Wij telden sedert eind 1944 twee parastatale organismen : de Belgische Sleepvaartgroepering en de Dienst voor Regeling der Binnenvaart.

De Belgische Sleepvaartgroepering werd afgeschaft met ingang van 1 januari 1968.

Door de afschaffing van de Groepering is sedert 1 januari de vrijheid terug ontstaan zodat in deze sector vrij overeenkomsten worden afgesloten, volgens vraag en aanbod. Dit heeft op geen enkel ogenblik aanleiding gegeven tot bijzondere moeilijkheden.

Onze binnenvaartvloot, door haar sterk doorgevoerd familiaal karakter, heeft steeds aanleiding gegeven tot bijzondere problemen. Sommige schepen zijn totaal verouderd, in vele gevallen zelfs slecht onderhouden.

Daarom werd einde verleden jaar een wet goedgekeurd waarbij de verplichte classificatie wordt ingevoerd voor al de schepen die vervoer verzekeren in het kader van de reglementering van de D.R.B.

Deze verplichting, die dus niet bindend zal zijn voor internationale reizen, zal in de binnenlandse trafiek niet alleen de kwaliteit van het vervoer ten goede komen doch tevens een economische gezondmaking van de binnenvaartvloot helpen verzekeren.

De Minister is er zich van bewust dat aan deze beslissing bepaalde sociale problemen verbonden zijn. Er zijn overgangsbeschikkingen voorzien waardoor alle schepen, binnen bepaalde voorwaarden, tot einde 1969 verder mogen blijven varen.

Ondertussen werd sedert oktober 1967 ook een versoepeling van vrachtvorming en beurtregeling doorgevoerd.

Ter beurs mogen de verladers nu prijsaanbiedingen doen gaande tot 85 % van de vracht terwijl, na 2 afroepingen en op voorwaarde dat de tweede geschiedt tegen 100 % van de vracht, de vrijheid wordt bekomen zo de schippers weigeren het aangeboden vervoer te verzekeren.

Op basis van de besprekingen gevoerd in een werkgroep die de Minister destijds op zijn Kabinet installeerde en waarin al de bij de binnenvaart betrokken partijen vertegenwoordigd waren, werden o.m. zekere wijzigingen doorgevoerd omtrent de aflevering van vergunningen voor eigen vervoer. De Commissie onderzoekt nu verder de problemen zoals ze zich in de binnenvaart stellen en kwam o.a. tot het voorstel dat een instituut zou dienen opgericht te worden dat permanent zou zijn en waarin vertegenwoordigers van de openbare- en van de privé-sector samen zouden werken ter bevordering van het vervoer langs de binnenwateren. Dit instituut zal in de eerstvolgende weken worden opgericht.

Een eerste opdracht zal er in bestaan concrete voorstellen uit te werken om te komen tot een sloopregeling. De binnenvaart is bij uitstek een internationaal probleem dat zich stelt in alle landen van de E.E.G. Om tot degelijke resultaten te kunnen komen dienen dan ook in de onderscheiden landen op mekaar afgestemde maatregelen getroffen te worden.

Een tweede opdracht zal bestaan in een degelijke studie van de weerslag die wij mogen verwachten van de in Nederland geplande maatregel die de afschaffing van de beurtrol aldaar voorziet tegen 1 juli 1970. Een planning van de maatregelen die zich opdringen zal dienen op punt gesteld te worden.

Des crédits à la construction maritime, d'un montant total de 79 738 000 francs, ont été octroyés à la pêche, permettant notamment de construire 13 nouveaux bâtiments.

D. — LA NAVIGATION INTERIEURE.

Depuis des années, on évoque la nécessité d'adapter et d'assouplir la réglementation relative au transport par voies navigables.

Depuis la fin de 1944 existent deux organismes parastatals : le Groupement belge du remorquage et l'Office régulateur de la navigation intérieure.

Le Groupement belge du remorquage a été supprimé au 1^{er} janvier 1968.

La suppression du Groupement a réinstauré, depuis le 1^{er} janvier 1968, la liberté dans ce secteur, de sorte que des accords peuvent être librement conclus selon la loi de l'offre et de la demande. A aucun moment il n'en est résulté de difficultés particulières.

En raison de son caractère familial fortement accentué, notre flotte intérieure a toujours suscité des problèmes particuliers. Certains bateaux sont absolument vétustes, souvent même mal entretenus.

C'est pourquoi, à la fin de l'année passée, a été adoptée une loi instaurant la classification obligatoire de tous les bateaux qui assurent le transport dans le cadre de la réglementation de l'O.R.N.I.

Cette obligation, qui ne sera donc pas imposée pour les voyages internationaux, améliorera non seulement, en ce qui concerne le trafic intérieur, la qualité du transport, mais contribuera également à assurer un assainissement économique de la flotte intérieure.

Le Ministre est conscient des problèmes sociaux liés à cette décision. Aussi des dispositions transitoires ont-elles été prévues afin de permettre, dans des conditions fixées, à tous les bateaux de continuer à naviguer jusqu'à la fin de l'année 1969.

Entre-temps, depuis octobre 1967, un assouplissement de l'affrètement et du tour de rôle est intervenu.

A la bourse, les transbordeurs peuvent à présent faire des offres de prix allant jusqu'à 85 % du fret, cependant que, après deux appels et à condition que le second soit fait à 100 % du fret, la liberté est rétablie si les bateliers refusent d'assurer le transport offert.

Sur la base des discussions menées au sein d'un groupe de travail que le Ministre avait, à l'époque, installé à son cabinet et dans lequel étaient représentées toutes les parties intéressées à la navigation intérieure, certaines modifications ont été instaurées, notamment en ce qui concerne la délivrance de licences de transport pour compte personnel. La Commission poursuit actuellement l'examen des problèmes qui se posent dans le domaine de la navigation intérieure; elle a abouti notamment à la proposition visant à créer un institut permanent où des représentants du secteur public et du secteur privé coopéreraient à la promotion du transport par voies navigables. Cet institut sera créé dans les semaines qui suivent.

Sa première mission consistera à élaborer des propositions concrètes concernant une réglementation relative aux démolitions. La navigation intérieure est, par excellence, un problème international qui se pose dans tous les pays de la C.E.E. Aussi faut-il, pour obtenir des résultats satisfaisants, prendre dans les divers pays des mesures concordantes.

Une deuxième mission consistera en une étude sérieuse de l'incidence qu'il est permis d'attendre de la mesure envisagée aux Pays-Bas et visant à y supprimer le tour de rôle pour le 1^{er} juillet 1970. Un calendrier des mesures qui s'imposent devra être mis au point.

E. — DE OOSTENDE-DOVERLIJN.

Na een terugloop van de trafiek langs de Oostende-Doverlijn tijdens het jaar 1967 ten overstaan van de vorige jaren, was 1968 opnieuw gunstiger :

- 1 219 679 reizigers-pakketboten in 1968, hetzij een vermeerdering van 61 300 t.o.v. 1967;
- 759 973 reizigers-carferries in 1968, hetzij een stijging met 101 734 t.o.v. 1967.

Het aantal vervoerde personenwagens steeg tot 237 985 tijdens het jaar 1968, hetzij een stijging van 29 087 t.o.v. 1967.

Indien wij er in geslaagd zijn onze trafiek te verhogen dan is zulks slechts ten koste van zeer zware en financieel belangrijke inspanningen, terwijl onze aanwinst ten slotte slechts een beperkt gedeelte is van de totale toename van het transkanaal verkeer van en naar de Belgische havens.

Met het oog op deze concurrentiële strijd die in de toekomst zeker niet zal afnemen doch, die zich nog scherper zal laten aanvoelen indien ooit de geplande tunnel onder het Kanaal werkelijkheid zou worden, ligt het in de bedoeling van de Minister de structuur van de Oostende-Doverlijn te herzien. Een ontwerp van wet werd uitgewerkt waarbij een autonoom statuut zal worden verleend aan de Oostende-Doverlijn.

Sedert einde mei 1968 werd een carferrydienst ingericht, die dagelijks Oostende met Harwich verbindt. De onderverinding die gedurende het eerste seizoen werd opgedaan laat ons toe hoopvol te zijn voor de toekomst van deze nieuwe lijn. De automobilisten komende uit Midden- en Noord-Engeland kunnen immers de drukte van Londen vermijden om Harwich te bereiken terwijl de overvaartduur, hoewel enigszins langer, hen toch nog een tijdsbesparing verzekert. Deze lijn zal ons wellicht de grootste concurrentiemogelijkheid bieden tegen de tunnel indien deze ooit werkelijkheid wordt.

De begroting 1969 voorziet in de nodige kredieten voor de bouw van een bijkomende eenheid. Dit zal een pakketboot zijn ter vervanging van de « Prins Albert », die wegens ouderdom definitief uit de vaart diende genomen te worden. Gezien de evolutie van de trafiek gedurende de laatste jaren en vooral de snelle aanpassing waaraan wij ons in de toekomst dienen te verwachten, wordt thans onderzocht om, in een nabije toekomst, een ander type van vaartuig te voorzien voor onze Oostende-Dover-Harwich lijnen.

Op de volgende begroting zullen daarvoor de nodige kredieten worden ingeschreven.

F. — DE HAVENS.

Wanneer de Minister in 1963 overging tot de oprichting van een havendirectie in de schoot van zijn Departement en tot de aanstelling van een nationale commissie ter bevordering van de havenbelangen, dan lag het in zijn bedoeling ten minste een poging te doen ten einde tot een gecoördineerde nationale havenpolitiek te komen.

Hij is tot de vaststelling gekomen dat beide initiatieven nog niet hebben geleid tot die tastbare resultaten die hij er geredelijk van verwacht had. Hij ziet zulks echter niet als een mislukking. Een eerste stap werd destijds gezet. Ondertussen werd de samenstelling van de commissie derwijze aangepast dat niet langer ambtenaren doch wel politieke mandatarissen de onderscheiden havens vertegenwoordigen. Ook alle departementen die enigszins bij het havenbeleid of de handel betrokken zijn hebben nu hun vertegenwoordigers.

E. — LA LIGNE OSTENDE-DOUVRES.

Après une régression, par rapport aux années précédentes, du trafic sur la ligne Ostende-Douvres au cours de l'année 1967, l'année 1968 s'est à nouveau révélée plus favorable :

- 1 219 679 voyageurs ont emprunté les paquebots en 1968, soit une augmentation de 61 300 unités par rapport à l'année 1967;
- 759 973 voyageurs ont empruntés les « carferries » en 1968, soit une augmentation de 101 734 unités par rapport à l'année 1967.

Le nombre de voitures transportées est monté à 237 985 pendant l'année 1968, ce qui représente une augmentation de 29 087 unités par rapport à l'année 1967.

Si nous sommes parvenus à augmenter notre trafic, c'est uniquement au prix de très lourds efforts financiers, alors que ce gain de clientèle ne représente en somme qu'une partie limitée de l'accroissement total du trafic traversant la Manche au départ et en direction des ports belges.

Afin de faire face à cette concurrence qui ne diminuera certainement pas à l'avenir, mais qui sera ressentie davantage encore si le projet de tunnel sous la Manche devait se réaliser, le Ministre envisage de revoir la structure de la ligne Ostende-Douvres. Un projet de loi a été élaboré, tendant à accorder à cette ligne un statut autonome.

Un 'service de « carferry » reliant quotidiennement Ostende à Harwich a été organisé depuis la fin du mois de mai 1968. L'expérience acquise au cours de la première saison nous permet de nourrir de grands espoirs pour l'avenir de cette nouvelle ligne. Les automobilistes venant du centre et du Nord de l'Angleterre peuvent, en effet, éviter les embarras de circulation de Londres pour atteindre Harwich et si, la durée de la traversée est un peu plus longue, ils n'en réalisent pas moins un gain de temps. Cette ligne nous donnera peut-être les plus grands atouts pour concurrencer le tunnel, s'il venait jamais à devenir une réalité.

Le budget pour 1969 prévoit les crédits nécessaires pour la construction d'une unité supplémentaire. Il s'agira d'une malle qui remplacera le « Prince Albert », lequel, trop vieux, sera définitivement retiré du service. Etant donné l'évolution du trafic au cours de ces dernières années et surtout en raison de l'adaptation rapide à laquelle nous devons nous attendre dans l'avenir, on envisage actuellement la construction prochaine d'un autre type de bâtiment destiné à nos lignes Ostende-Douvres-Harwich.

Les crédits nécessaires seront prévus au prochain budget.

F. — LES PORTS.

Lorsqu'en 1963, le Ministre créa, dans son Département, une direction des ports et constitua un comité national pour favoriser les intérêts portuaires, il entraînait dans ses intentions de faire au moins une tentative en vue de coordonner la politique portuaire nationale.

Il est arrivé à la constatation que ces deux initiatives n'ont pas encore abouti aux résultats tangibles qu'il avait raisonnablement escomptés. Toutefois, il ne considère pas ce fait comme un échec. Un premier pas a été fait à l'époque. Entre-temps, la composition du comité a été modifiée, de sorte que ce ne sont plus des fonctionnaires mais bien des mandataires politiques qui représentent les différents ports. Tous les départements qui sont quelque peu intéressés à la politique portuaire ou aux échanges commerciaux y ont maintenant leurs représentants.

De laatste maanden hebben wij, meer dan ooit tevoren, ondervonden hoe belangrijk de beslissingen inzake havenbeleid voor gans het economisch leven van het land kunnen zijn. Beslissingen die moeten getroffen worden na een al te vluchtige studie, erger nog, in een emotioneel geladen klimaat, ondergaan daar steeds de weerslag van en, laat ons het toegeven, meestal niet in gunstige zin.

Geplaatst voor die feiten en nu wij in het bezit zijn van een ganse reeks gedurfde en op de verre toekomst gerichte projecten, hoopt de Minister zeer oprecht dat onze havens in gemeenschappelijk overleg, samen met de centrale overheid er mogen in slagen de basis te leggen van een adekwate, realistisch op de toekomst gerichte havenpolitiek die als dusdanig aanmoediging en steun zal vinden bij de betrokken regeringsinstanties. De destijds in de schoot van het Ministerie van Verkeerswezen opgerichte havencommissie is dan best aangewezen om het instrument te worden waarmee allen samen die politiek kunnen opbouwen en uitbouwen.

In de huidige omstandigheden is zulks meer dan ooit te voren een dringende en dwingende noodzakelijkheid. De sterk doorgedreven en nog steeds vlugger evoluerende industrialisatie van de havens die de hoeveelheid diepwaterkaaien steeds doet toenemen, de evolutie in de scheepsbouw en de maritieme vervoerpolitiek laat steeds grotere schepen in de vaart komen met de daaraan verbonden problemen inzake toegang tot de havens. De vereiste aanpassingswerken in de havens en aan de toegangswegen eisen mil-jarden. Ook de infrastructuur binnen de havens bestemd voor de manipulatie van de goederen kent grondige wijzigingen.

Vandaag reeds wordt een groot aantal « containers » verscheept, en dit aantal stijgt zienderogen; morgen zullen de LASH-schepen worden ingezet op de West-Europese havens. Oordeelkundige en economisch verantwoorde beslissingen dienen dan ook genomen te worden ten einde te vermijden dat overdreven en al te zeer verspreide financiële offers aan de gemeenschap gevraagd worden welke tot overinvesteringen leiden.

Het wil de Minister voorkomen dat op het internationaal vlak onze aandacht in de allereerste plaats moet gaan naar de verdere harmonische uitbouw van onze betrekkingen met Nederland.

Europa blijft nog steeds het grote import- en exportgebied en zal dit nog meer worden in de toekomst. Het zwaartepunt van het maritiem verkeer ligt aan de Noordzee. Voor België zowel als voor Nederland zijn de zeehavens van vitaal belang voor het economisch leven.

De beste oplossing zou er dan ook in bestaan dat de twee landen tot een gemeenschappelijke havenpolitiek zouden kunnen komen welke beide bevrediging schenkt.

VRAGEN EN ANTWOORDEN.

A. — BEGROTINGS- EN FINANCIËLE ASPECTEN.

Vraag.

De modernisatie van het kanaal Brussel-Charleroi (met Ronquières) heeft het spoor verplicht tot tariefconcessies.

Maar hoe staat het met de aanpassing van de scheepvaartrechten?

Antwoord.

Het is juist dat de N.M.B.S. tariefconcessies heeft moeten toestaan ingevolge de modernisatie van het kanaal Brussel-Charleroi. Dat is het onvermijdelijke gevolg geweest van de huidige toestand op de vervoermarkt waar de vrije concurrentie speelt.

Ces derniers mois plus que jamais, nous avons réalisé combien les décisions en matière de politique portuaire peuvent être importantes pour l'ensemble de la vie économique du pays. Les décisions qui doivent être prises après une étude trop superficielle ou, pire, dans un climat chargé d'émotion, en subissent toujours les répercussions, le plus souvent, admettons-le, dans un sens qui n'est pas favorable.

En présence de ces faits et étant en possession d'une série de projets audacieux, orientés vers un avenir lointain, le Ministre espère très sincèrement que nos ports réussiront, d'un commun accord et avec le concours du pouvoir central, à jeter les bases d'une politique portuaire adéquate, orientée vers l'avenir d'une manière réaliste et bénéficiant, comme telle, du soutien des instances gouvernementales intéressées. La commission portuaire créée à l'époque au sein du Ministère des Communications est tout indiquée pour être l'instrument grâce auquel nous pourrions élaborer tous ensemble cette politique.

Dans les circonstances actuelles, c'est là plus que jamais une nécessité urgente et impérative. L'industrialisation des ports, qui est fortement poussée et évolue toujours plus rapidement, impose constamment l'augmentation du nombre des quais en eau profonde; l'évolution qui s'est produite dans les constructions navales et dans la politique des transports maritimes a abouti à la mise en service de navires toujours plus grands, avec tous les problèmes que cela implique en matière d'accès aux ports. Les travaux d'aménagement dans les ports et aux voies d'accès exigent des milliards. L'infrastructure interne des ports destinée à la manutention des marchandises connaît également des modifications profondes.

Dès à présent, un grand nombre de « containers » sont transportés par bateau, et ce nombre ne cesse d'augmenter; demain, les navires LASH desserviront les ports de l'Europe occidentale. Dès lors, des décisions judicieuses et économiquement justifiées devront être prises afin d'éviter que ne soient imposés à la communauté des sacrifices financiers excessifs et par trop disséminés, lesquels aboutiraient à des surinvestissements.

Le Ministre a l'impression qu'au niveau international nous devons, en premier lieu, nous efforcer de continuer à développer ultérieurement des relations harmonieuses avec les Pays-Bas.

L'Europe reste toujours le grand marché d'importation et d'exportation et elle le sera encore davantage à l'avenir. Les communications maritimes se concentrent surtout en mer du Nord. Pour la vie économique de la Belgique comme des Pays-Bas, les ports maritimes sont d'une importance vitale.

La meilleure solution serait, dès lors, que les deux pays puissent parvenir à une politique portuaire commune qui les satisfasse chacun.

QUESTIONS ET REPONSES.

A. — ASPECTS BUDGETAIRES ET FINANCIERS.

Question.

La modernisation du canal de Bruxelles à Charleroi (y compris Ronquières) a contraint les chemins de fer à des concessions tarifaires.

Mais qu'en est-il de l'adaptation des droits de navigation?

Réponse.

Il est exact que la S.N.C.B. a dû faire des concessions tarifaires à la suite de la modernisation du canal de Bruxelles à Charleroi. Il s'agit, là de la conséquence inéluctable de la situation actuelle sur le marché des transports, où joue la libre concurrence.

De aanpassing van de scheepvaartrechten zal zeer binnenkort door de Ministerraad worden behandeld; de Minister kan zich dan ook daarover vooralsnog niet uitspreken.

Vraag.

Welk is het verschil in betekenis van de fondsen voorkomend onder Titel IV — Afzonderlijke sectie, artikels 600.2 en 600.3 van de begroting?

Antwoord.

Artikel 600.2.

Het Fonds voor het uitreden en aanbouwen van zeeschepen voorkomend onder artikel 600.2 van de begroting, werd opgericht ingevolge artikel 4 van de wet van 23 augustus 1948.

Het wordt gestijfd door jaarlijkse dotaties uit te trekken op de buitengewone begroting en door de sommen voortkomend van de terugbetaling der leningen door dit Fonds uitgekeerd, evenals door de interesten van deze leningen.

Het treedt op wanneer de gemachtigde kredietinstellingen geen of slechts gedeeltelijk krediet wensen toe te staan.

Artikel 600.3.

Ingevolge de wet van 23 augustus 1948 is de Minister gemachtigd de Staatswaarborg toe te kennen voor de kredietverrichtingen die door de erkende kredietinstellingen worden tot stand gebracht. Om het mogelijk te maken ten allen tijde de aangegane verbintenissen na te komen, beschikt men op artikel 600-3, Titel IV — Afzonderlijke sectie, over een fonds bestemd om de kredietvoorschotten te waarborgen, verleend bij toepassing van de wet van 23 augustus 1948 voor de uitbreiding van de handels- en vissersvloten en van de scheepsbouw.

Vraag.

In verband met het amendement tot verhoging van de toelage aan IBIS, wenste een lid te vernemen welke de criteria zijn of op welke basis die toelage wordt vastgesteld.

Antwoord.

De toelagen aan het K.W. « IBIS » worden verleend op basis van de wet op het zeevaartonderwijs gecoördineerd op 20 september 1960 en van een overeenkomst Staat/« IBIS » dd. 2 augustus 1952.

Vraag.

Kunnen gegevens verstrekt worden betreffende de toekenning in 1967 en 1968 van de kredieten ten gunste van de scheepsbouw voor de koopvaardij en de zeevisserij in het raam van de wet van 23 augustus 1948 (scheepskrediet)?

Antwoord.

Hierna volgen de voornaamste gegevens waarover jaarlijks aan de Kamer en Senaat verslag uitgebracht wordt. Het verslag voor 1968 is nog niet gedrukt.

L'adaptation des droits de navigation sera discutée très prochainement par le Conseil des Ministres, aussi le Ministre ne peut-il encore se prononcer à cet égard.

Question.

Quelle est la différence de signification des fonds figurant au Titre IV — Section particulière, articles 600.2 et 600.3 du budget?

Réponse.

Article 600.2.

Le Fonds de l'armement et des constructions maritimes, figurant à l'article 600.2 du budget, a été créé en vertu de l'article 4 de la loi du 23 août 1948.

Il est alimenté par des dotations annuelles inscrites au budget extraordinaire et par des sommes provenant du remboursement des prêts consentis par le Fonds, ainsi que par les intérêts de ces prêts.

Il intervient lorsque les organismes de crédit compétents ne désirent pas accorder des crédits ou n'en accordent qu'une partie.

Article 600.3.

En vertu de la loi du 23 août 1948, le Ministre est autorisé à octroyer la garantie de l'Etat aux opérations de crédit effectuées par les institutions de crédit reconnues. Pour permettre de faire face en tout temps aux engagements contractés, on dispose à l'article 600.3 du Titre IV — Section particulière, d'un fonds destiné à garantir des avances de crédits consenties en application de la loi du 23 août 1948 pour le développement des flottes de commerce et de pêche ainsi que de la construction maritime.

Question.

En ce qui concerne l'amendement majorant la subvention à « IBIS », un membre aimerait connaître les critères ou la base de fixation de cette subvention.

Réponse.

Les subventions à l'O.R. « IBIS » sont octroyées sur la base de la loi sur l'enseignement maritime, coordonnée le 20 septembre 1960, et d'une convention entre l'Etat et « IBIS », passée le 2 août 1952.

Question.

Des renseignements peuvent-ils être fournis quant à l'octroi, en 1967 et 1968, des crédits à la construction de navires destinés à la marine marchande et à la pêche maritime, dans le cadre de la loi du 23 août 1948 (crédits à la construction maritime)?

Réponse.

Ci-après figurent les principaux renseignements dont il est fait rapport chaque année à la Chambre et au Sénat. Le rapport pour 1968 n'est pas encore imprimé.

I. — Bedrag van de toegekende kredieten in 1967 en 1968.

I. — Montant des crédits octroyés en 1967 et 1968.

	Te financieren door N.M.K.N.-A.S.L.K. — A financer par la S.N.C.I.-C.G.E.R.		Te financieren door het Fonds — A financer par le Fonds		Totaal — Total	
	1967	1968	1967	1968	1967	1968
Koopvaardij. — Flotte de commerce	1 032 065 000	945 067 000	849 545 000	956 569 800	1 881 610 000	1 901 636 800
Zeevisserij. — Pêche mari- time	48 942 500	43 548 000	34 484 500	36 190 000	83 427 000	79 738 000
Totalen. — Totaux.	1 081 007 500	988 615 000	884 829 500	992 759 800	1 965 037 000	1 981 374 800

II. — Uitbetaalde Staatsschulden in de interestenlast.

II. — Interventions de l'Etat dans les charges d'intérêts.

	Vereffend in 1967 — Liquidées en 1967	Vereffend in 1968 — Liquidées en 1968	
Koopvaardij	81 084 780	93 192 478	Flotte de commerce
Zeevisserij	5 036 044	5 598 320	Pêche maritime.
Totalen	86 120 824	98 790 798	Totaux.

B. — HET ZEEWEZEN IN HET ALGEMEEN.

1. De Oostende-Dover/Harwichlijn.

Vraag.

De Minister heeft aangekondigd dat een ontwerp voor een autonoom statuut voorbereid is.

Maar dat is niet voldoende, want het systeem zelf loopt volledig mank.

Men denke maar aan de activiteit die door de Townsend-lijn wordt ontplooid. En wat doen de Britse Spoorwegen niet op gebied van booking?

In aansluiting daarmede zij aangestipt dat onze kaiofficiëren te Dover de moed verliezen. Waar blijven de maatregelen?

Antwoord.

In 1968 werden, vergeleken met 1967, de navermelde verhogingen genoteerd in de cijfers van de trafik tussen Oostende en Dover/Folkestone en omgekeerd:

reizigers	7,5 %
vergezeld personenwagens	9,7 %
autocars	8,9 %
vrachtwagens enz.	21,9 %

Het gaat hier over relatief hoge cijfers (bv. 1 954 730 reizigers, 208 898 personenwagens in 1968).

Men mag zeker niet ontevreden zijn over die resultaten. Volgens de Minister is het evenwel noodzakelijk dat een autonoom statuut voor de Oostende-Dover/Harwichlijn zo spoedig mogelijk tot stand wordt gebracht.

Wat de werkzaamheden van de kaiofficiëren betreft, mag niet worden vergeten dat deze zich hoofdzakelijk situeren in Dover zelf, terwijl onze handelsvertegenwoordiger en

B. — LA MARINE EN GENERAL.

1. La ligne Ostende-Douvres/Harwich.

Question.

Le Ministre a annoncé qu'un projet de statut autonome était en cours de préparation.

Cela n'est pas suffisant, car c'est tout le système qui est boiteux.

Il suffit de considérer l'activité déployée par la ligne Townsend. Et que ne réalisent pas les chemins de fer britanniques dans le domaine de la réservation?

Dans le même ordre d'idées, il faut signaler que nos officiers de quai à Douvres perdent courage. Où sont les mesures?

Réponse.

En 1968, les accroissements ci-après ont été enregistrés par rapport à 1967 en ce qui concerne les chiffres du trafic entre Ostende et Douvres-Folkestone, et vice-versa:

voyageurs	7,5 %
voitures particulières accompagnées.	9,7 %
autocars	8,9 %
camions, etc.	21,9 %

Il s'agit en l'occurrence de chiffres relativement élevés (par exemple 1 954 730 voyageurs, 208 898 voitures particulières en 1968).

Il est certes permis de ne pas être mécontent de ces résultats. Selon le Ministre il est toutefois nécessaire que la ligne Ostende-Douvres/Harwich soit dotée d'un statut autonome aussi rapidement que possible.

En ce qui concerne les activités des officiers de quai, on ne peut oublier qu'elles se situent principalement à Douvres même, tandis que les bureaux de notre représentant com-

zijn personeel hun kantoren hebben te Londen. Er dient dus een duidelijke onderscheid gemaakt te worden tussen deze twee functies.

Inzake booking, kan de Minister zeggen dat wij op dat gebied door de Britse spoorwegen korrekt worden behandeld.

Vraag.

a) In de verantwoordingsprogramma's van de buitengewone begroting (blz. 99 van de begroting) is onder artikel 81.02 vermeld dat het aangepast programma voor het bouwen van motorpakketboten en carferries voor de lijn Oostende-Dover, 2,155 miljard bedraagt.

Vertegenwoordigt dit bedrag het totaal van de bouw-prijzen die voor al de pakketboten, carferries en « De IJzer » betaald werden?

b) Voor 1969 is in een vastleggingskrediet van 350 miljoen voorzien voor de aanbouw van een nieuwe pakketboot.

Is die raming niet te hoog of houdt zij misschien rekening met nieuwe elementen?

Is het niet gevaarlijk een zo belangrijk krediet te voorzien nu de bestelboeken van de beide scheepswerven goed gevuld zijn?

Op hoeveel tijd kunnen zij het te bouwen schip leveren? Welk was de leveringstermijn voor de vorige schepen?

Antwoord.

a) Het bedrag van 2,155 miljard frank heeft betrekking op het totaal van de vastleggingsprogramma's voor de bouw van pakketboten en carferries te beginnen van het dienstjaar 1956. Alsdan werd het stelsel van de gesplitse kredieten ingevoerd. Dit artikel omvat een continu-programma voor uitbreiding en vervanging van de eenheden der Oostende-Dover/Harwich lijn.

b) Oorspronkelijk werden voorstellen ingediend ten bedrage van 600 miljoen frank voor de bouw van een pakketboot en een carferry. Dit voorgesteld vastleggingskrediet werd teruggebracht tot 300 miljoen frank omdat, wegens de omvang van het programma 1969, er een selectie diende te gebeuren tussen de initiatieven.

De bouw van een nieuwe pakketboot werd het meest dringend geoordeeld daar deze nieuwe eenheid bestemd is om de maalboot « Prins Albert » te vervangen die meer dan dertig jaar oud is.

Daarenboven dient er mede rekening gehouden dat, op de datum van de levering van het nieuwe schip, ook de « Koning Albert » en de « Prince Philippe » sedert meer dan twintig jaar zullen in de vaart zijn.

Bij beslissing van het Ministerieel Comité voor budgettaire beheer en openbaar ambt werd het bedoelde krediet op 350 miljoen vastgesteld, waarvan 325 miljoen als vaste schijf en 25 miljoen als voorwaardelijke schijf.

De raming gebeurde in functie van de technische omschrijving van het nieuwe schip. Daarbij valt op te merken dat de offerten door de scheepswerven ingediend als gevolg van een prijsaanvraag, door het Bestuur, op grond van de opgedane ervaring en kennis, nauwkeurig worden onderzocht om alleszins te komen tot een voor de Staat aannemelijke en verantwoorde aankoopprijs.

Een leveringstermijn van twee jaar is voorzien. Voor de jongste maalboot « Prinses Paola » was een abnormaal korte leveringstermijn vastgesteld (achttien maanden), wat toen mogelijk was rekening houdend met de toenmalige crisis in de Belgische scheepswerven.

mercial et de son personnel se trouvent à Londres. Il convient donc de faire une nette distinction entre ces deux fonctions.

En ce qui concerne les réservations, le Ministre peut affirmer que, sur ce point, nous sommes traités correctement par les chemins de fer britanniques.

Question.

a) Dans les programmes justificatifs du budget extraordinaire (p. 99 du budget), il est mentionné à l'article 81.02 que le programme ajusté pour la construction de paquebots à moteur et de « car-ferries » pour la ligne Ostende-Douvres s'élève à 2,155 milliards.

Ce montant représente-t-il le total des prix de construction payés pour tous les paquebots, les « car-ferries » et l'« Yser »?

b) Pour 1969, un crédit d'engagement de 350 millions est prévu en vue de la construction d'un nouveau paquebot.

Cette estimation n'est-elle pas trop élevée, ou tient-elle peut être compte d'éléments nouveaux?

N'est-il pas périlleux de prévoir un crédit aussi important, à présent que les carnets de commandes des deux chantiers navals sont bien remplis?

En combien de temps peuvent-ils livrer le navire à construire? Quel était le délai de livraison des navires précédents?

Réponse.

a) Le montant de 2 155 milliards de francs porte sur le total des programmes d'engagement pour la construction de paquebots et de « car-ferries » à partir de l'exercice 1956. C'est à cette époque qu'a été instauré le système des crédits scindés. L'article précité couvre un programme permanent d'extension et de remplacement des unités de la ligne Ostende-Douvres/Harwich.

b) A l'origine, les propositions portaient sur un montant de 600 millions de francs pour la construction d'un paquebot et d'un « car-ferry ». Ce crédit d'engagement proposé a été ramené à 300 millions de francs, une sélection devant être opérée entre les initiatives, en raison de l'importance du programme pour 1969.

La construction d'un nouveau paquebot a été considérée comme présentant le plus d'urgence, cette nouvelle unité étant destinée à remplacer la malle « Prince Albert », vieille de plus de trente ans.

En outre, il y a lieu de tenir compte du fait qu'à la date de livraison du nouveau bâtiment, le « Roi Albert » et le « Prince Philippe » seront en service depuis plus de vingt ans.

Par décision du Comité ministériel pour la gestion budgétaire et la fonction publique, le crédit visé a été fixé à 350 millions, dont une tranche fixe de 325 millions et une tranche conditionnelle de 25 millions.

L'estimation a été faite en fonction des caractéristiques techniques du nouveau navire. A cet égard, il convient de noter que les offres présentées par les chantiers navals à la suite d'une demande de prix sont examinées soigneusement par l'Administration, sur la base de l'expérience et des connaissances acquises, afin d'arriver en tout cas à un prix d'achat justifié et acceptable pour l'Etat.

Un délai de livraison de deux ans est prévu. Pour la dernière malle, le « Princesse Paola », un délai de livraison anormalement court (dix-huit mois) avait pu être fixé, en raison de la crise qui sévissait à l'époque dans les chantiers navals belges.

Vraag.

Er zouden eens duidelijke cijfers moeten gegeven worden over de resultaten van het afgelopen jaar :

- aantal afvaarten;
- evolutie van het aantal man/uur op de Pakketbotendienst;
- evolutie van hetzelfde rendementscriterium in de scheepshoudwerkdienst ten gerieve van de Pakketbotendienst;
- aantal vervoerde auto's;
- aantal vervoerde autocar's;
- aantal vrachten;
- aantal personen enz.

Kunnen ook winst- of verliescijfers worden meegedeeld, samen met de evolutie daarvan in de laatste jaren ?

Antwoord.

1. Aantal enkele overvaarten Oostende-Dover/Folkstone

- pakketboten : 2 322;
- carferries : 2 716.

2. Aantal vervoerde reizigers : 1 954 730 (niet inbegrepen 10 598 excursiereizigers vervoerd met speciale schepen).

3. Aantal vervoerde vergezelde personenwagens : 229 180.

4. Aantal vervoerde vergezelde autocars : 2 555.

5. Aantal vervoerde vergezelde caravans en bagageaanhangwagens : 6 352.

6. Aantal vervoerde vergezelde motorfietsen (met of zonder zijspan) : 5 746.

7. Aantal vervoerde colli geregistreerd als reisgoed : 70 640.

8. Aantal vervoerde brievenmalen : 504 994.

9. Aantal vervoerde zakken en manden postcolli : 192 146.

10. Vervoerde goederen :

- expres : 46 925 stuks of 1 140,060 t;
- G.V. : 31 226 stuks of 874,690 t;
- P.V. : 171 341 stuks of 6 117,960 t;
- import/export voertuigen : 637;
- vrachtwagens, opleggers enz. : 1 900.

11. Evolutie van het aantal man/uren op de Pakketbotendienst.

Men zou kunnen verwachten dat het aantal man/uren op de Pakketbotendienst rechtstreeks evenredig moet zijn met het aantal overvaarten dat als volgt evolueerde :

1963	...	...	...	...	...	...	3 715
1964	...	...	...	...	...	...	4 046
1965	...	...	...	...	...	...	4 221
1966	...	...	...	...	...	...	4 791
1967	...	...	...	...	...	...	5 184
1968	...	...	...	...	...	...	5 038

Maar dit is niet het geval om reden dat de carferries — in afwachting van de ingebruikname van de tweede carfer-

Question.

Des chiffres précis devraient être fournis une fois pour toutes en ce qui concerne les résultats de l'année écoulée :

- nombre de traversées;
- évolution du nombre d'hommes/heures pour le Service des paquebots;
- évolution du même critère de rendement dans le Service des constructions navales à l'usage du Service des paquebots;
- nombre d'automobiles transportées;
- nombre d'autocars transportés;
- nombre de charges;
- nombre de personnes, etc.

Est-il possible de fournir également les chiffres des profits ou pertes, ainsi que leur évolution au cours des dernières années ?

Réponse.

1. Nombre de traversées simples Ostende-Douvres-Folkestone :

- paquebots : 2 322;
- car-ferries : 2 716.

2. Nombre de voyageurs transportés : 1 954 730 (non compris 10 598 excursionnistes transportés par navires spéciaux).

3. Nombre de voitures particulières accompagnées transportées : 229 180.

4. Nombre d'autocars accompagnés transportés : 2 555.

5. Nombre de caravanes et de remorques à bagages accompagnées transportées : 6 352.

6. Nombre de motocyclettes accompagnées transportées (avec ou sans side-car) : 5 746.

7. Nombre de colis transportés enregistrés comme bagages : 70 640.

8. Nombre de dépêches transportées : 504 994.

9. Nombre de sacs et de paniers de colis postaux transportés : 192 146.

10. Marchandises transportées :

- expres : 46 925 pièces ou 1.140,060 t;
- G.V. : 31.226 pièces ou 874,690 t;
- P.V. : 171 341 pièces ou 6.117,960 t;
- véhicules import/export : 637 t;
- camions, remorques, etc. : 1 900.

11. Evolution du nombre d'hommes/heures pour le Service des paquebots.

On pourrait s'attendre à ce que le nombre d'hommes/heures pour le Service des paquebots soit directement proportionnel au nombre de traversées, lequel a évolué comme suit :

1963	...	...	...	...	...	...	3 715
1964	...	...	...	...	...	...	4 046
1965	...	...	...	...	...	...	4 221
1966	...	...	...	...	...	...	4 791
1967	...	...	...	...	...	...	5 184
1968	...	...	...	...	...	...	5 038

Mais tel n'est pas le cas, car en attendant la mise en service du deuxième pont car-ferry, les car-ferries doivent

rybrug — een groot aantal overvaarten moeten doen in 4 u. in plaats van in 3 u 45 en dat bovendien talrijke verhandelingsdienen uitgevoerd.

Het Zeewezen beschikt trouwens niet over het nodige personeel en materieel om de evolutie van het aantal man/uren op de varende eenheden van de Pakketbotendienst op korte termijn met enige nauwkeurigheid te bepalen.

12. Evolutie van het aantal man/uren op de Scheepsbouw-dienst ten behoeve van de Pakketbotendienst (ramingen) :

	Voor personeel Scheepsbouw	Voor personeel Pakketbotendienst
1961	524 000	80 000
1962	478 000	80 000
1963	545 000	140 000
1964	520 000	120 000
1965	647 000	110 000
1966	540 000	111 000
1967	602 000	76 000

13. Evolutie bedrijfsresultaten.

Alleen bij gebrek aan personeel en elektronisch materieel is het onmogelijk een commerciële comptabiliteit bij te houden voor de Pakketbotendienst, afzonderlijk van deze die reeds voorgeschreven is door de reglementatie op de Rijks-comptabiliteit.

Bij de kwestie van de bedrijfsresultaten mag nochtans worden bedacht dat de evolutie niet in gunstige zin verloopt,

- omdat, enerzijds, de ontvangsten niet evenredig stijgen met het aantal passagiers en auto's; onder druk van de steeds toenemende concurrentie moeten immers steeds meer tarifaire concessies worden gedaan;
- anderzijds, omdat de exploitatiekosten sneller stijgen dan de ontvangsten, inzonderheid ingevolge de verhoogde personeelsuitgaven (dubbele aanrekeningen van het werk op zon- en wettelijke feestdagen; invoering van 43 uur-week; invoering van toelage nachtwerk; programmatietoelagen, indexverhogingen enz.), de stijging van kosten voor onderhoud en van de prijzen der verbruiksstoffen, en tenslotte ook ingevolge beperking, teneinde het comfort te verhogen van het maximum aantal reizigers en auto's per schip, maar waardoor het aantal overvaarten vermeerderd.

Vraag.

De nieuwe Oostende-Harwichlijn mag geen succes genoemd worden. Het aantal vervoerde passagiers en voertuigen ligt eerder aan de lage kant. Maar de vraag dient gesteld: welke propagandamiddelen worden ingezet in de gewesten en streken die daarvoor moesten bewerkt worden? Dat lijkt totaal onvoldoende geweest te zijn, vooral als men dan die actie vergelijkt met de enorme inspanningen die hier en in Engeland werden gedaan en nog worden voortgezet door concurrerende maatschappijen om de markt te prospecteren en te bewerken.

Antwoord.

a) Publiciteit besteld in 1968 waarin de carferries Oostende-Dover en Oostende-Harwich op dezelfde voet werden behandeld :

1. Vouwbriefven :

Nederlandse	F	150 000
Franse		120 000
Engelse		455 000
Duitse		175 000

effectueren un grand nombre de traversées en 4 heures au lieu de 3 h 45 et, en outre, de nombreux déhalages doivent être effectués.

La Marine ne dispose pas, par ailleurs du personnel et du matériel nécessaire pour déterminer avec quelque exactitude l'évolution à cours terme du nombre d'hommes/heures sur les unités navigantes du Service des paquebots.

12. Evolution du nombre d'hommes/heures dans le Service des constructions navales à l'usage du Service des paquebots (estimations) :

	Pour le personnel Construction navale	Pour le personnel Service des paquebots
1961	524 000	80 000
1962	478 000	80 000
1963	545 000	140 000
1964	520 000	120 000
1965	647 000	110 000
1966	540 000	111 000
1967	602 000	76 000

13. Evolution des résultats d'exploitation.

Seul le manque de personnel et de matériel électronique empêche le Service des paquebots de tenir une comptabilité commerciale distincte de celle qui est déjà imposée par la réglementation relative à la comptabilité de l'Etat.

En ce qui concerne les résultats d'exploitation, il est néanmoins permis d'observer que l'évolution ne se poursuit pas dans un sens favorable :

- d'une part, parce que les recettes ne croissent pas proportionnellement au nombre de passagers et d'automobiles : en effet, la pression de la concurrence, toujours plus âpre, rend nécessaires de plus en plus de concessions tarifaires;
- d'autre part, parce que les frais d'exploitation augmentent plus rapidement que les recettes, particulièrement en raison de l'accroissement des dépenses de personnel (double rémunération du travail accompli les dimanches et jours fériés légaux, instauration de la semaine de 43 heures, instauration de l'indemnité pour travail de nuit, allocations de programmation, hausses de l'index, etc.), de l'accroissement des frais d'entretien et du prix du carburant, et, enfin, également en raison de la limitation du nombre maximum de voyageurs et d'automobiles par navire en vue d'accroître le confort, ce qui multiplie le nombre des traversées.

Question.

La nouvelle ligne Ostende-Harwich ne peut pas être considérée comme un succès. Le nombre de passagers et de voitures transportées est plutôt réduit. Il convient toutefois de se demander : quels sont les moyens de propagande qui ont été mis en œuvre dans les régions et les zones qui devaient être travaillées à cette fin? Ils semblent avoir été nettement insuffisants, surtout lorsqu'on compare cette action avec les énormes efforts, consentis et poursuivis, dans notre pays comme en Angleterre, par les sociétés concurrentes aux fins de prospecter et de « travailler » le marché.

Réponse.

a) Publicité commandée en 1968 dans laquelle les carferries Ostende-Douvres et Ostende-Harwich ont été traités sur le même pied :

1. Dépliants :

en langue néerlandaise	F	150 000
en langue française		120 000
en langue anglaise		455 000
en langue allemande		175 000

2. Pers :

Groot-Brittannië	1 000 000
Duitsland	600 000
Andere landen (met inbegrip internationale uit- gaven)	1 800 000

3. Diverse vormen (propagandareizen, ten-
toonstellingen enz.) 500 000

Totaal F 4 800 000

Van het totaal van 4 800 000 frank mag dus aangenomen worden dat 50 pct ten voordele van Oostende-Harwich werd gevoerd, nl. 2 400 000 frank.

b) Publiciteit besteld in 1968, uitsluitend ten voordele van de lijn Oostende-Harwich :

1. Vouwbriefjes : Engelse F 50 000

2. Pers :

Groot-Brittannië	290 000
andere landen	240 000

3. Diverse vormen (prospectiereizen enz.) ... 100 000

Totaal F 680 000

Algemeen totaal : 3 080 000 frank.

In 1969 zal dit bedrag worden opgevoerd in de mate van de beschikbare kredieten.

Even goed als voor de sector van het toerisme, is de Minister ervan overtuigd dat aangepaste publiciteit en het voeren van ruime « public relations » in de betrokken kringen, van groot belang zijn voor onze transkanaaldiensten. In deze zin werden dan ook passende richtlijnen gegeven aan het Bestuur van het Zeewezen.

Vraag.

Een lid meent te weten dat door de pursers aan boord van de carferries van de Oostende-Doverlijn werd overgegaan tot enquêtes bij de reizigers.

Welke zijn de slotconclusies van het Bestuur na al die ondervragingen ?

Antwoord.

De analyse van de verstrekte antwoorden is nog niet klaar en om die reden konden nog geen slotconclusies worden getrokken. Zij heeft trouwens betrekking, niet alleen op Oostende-Harwich, maar ook op Oostende-Dover.

Vraag.

Kan een Britse maatschappij bv. een hovercraftdienst tussen Groot-Brittannië en België inleggen, zonder toelating of vergunning ?

Antwoord.

In principe is inderdaad geen bijzondere toelating of vergunning vereist.

In de praktijk echter is een hovercraftverkeer slechts mogelijk voor zover men over speciale aanleginstallaties voor deze tuigen beschikt.

In Groot-Brittannië heeft men reeds dergelijke installaties die men als « hoverport » betitelt. Voor België is dit echter niet het geval, zodanig dat het inleggen van een hovercraftdienst op België nog niet mogelijk is. Terloops weze gezegd

2. Presse :

Grande-Bretagne	F 1 000 000
Allemagne	600 000
Autres pays (y compris les dépenses internatio- nales)	1 800 000

3. Formes diverses (voyages de propagande,
expositions, etc.) 500 000

Total F 4 800 000

Il est donc possible d'admettre que 50 % du montant global de 4 800 000 francs, soit 2 400 000 francs, ont été affectés à la publicité en faveur de la ligne Ostende-Harwich.

b) Publicité commandée en 1968, exclusive-
ment en faveur de la ligne Ostende-Harwich :

1. Dépliants : en anglais F 50 000

2. Presse :

Grande-Bretagne	290 000
Autres pays	240 000

3. Formes diverses (voyages de prospection
etc.) 100 000

Total F 680 000

Total général : 3 080 000 francs.

En 1969, ce montant sera augmenté dans les limites des crédits disponibles.

Tout comme pour le secteur du Tourisme, le Ministre estime qu'une publicité appropriée dans les milieux intéressés sont d'une grande importance pour nos services de traversée de la Manche. Des directives adéquates ont, dès lors, été données en ce sens à l'Administration de la Marine.

Question.

Un membre croit savoir que les « ticket-collectors » à bord des car-ferries sur la ligne Ostende-Douvres ont procédé à des enquêtes auprès des voyageurs.

Quelles sont les conclusions finales de l'Administration après cette série d'enquêtes ?

Réponse.

L'analyse des réponses fournies n'est pas encore terminée et c'est la raison pour laquelle des conclusions finales n'ont pas encore pu être tirées. Les enquêtes concernent d'ailleurs, non seulement la ligne Ostende-Harwich, mais également celle d'Ostende-Douvres.

Question.

Une société britannique pourrait-elle, par exemple, exploiter un service d'« hovercrafts » entre la Grande-Bretagne et la Belgique sans être titulaire d'une autorisation ou d'une licence ?

Réponse.

En principe aucune autorisation ou aucune licence spéciale n'est requise, en effet.

Toutefois, en pratique, un trafic d'« hovercrafts » n'est possible que si l'on dispose d'embarcadères spéciaux pour ces engins.

L'Angleterre dispose déjà de telles installations, appelées « hoverport ». Il n'est pas de même en Belgique, de sorte que la création d'un service d'« hovercrafts » vers la Belgique n'est pas encore possible. Il convient de signaler,

dat de aanlegkosten van een hoverport aanzienlijk zijn; bv. te Ramsgate in Engeland beliepen deze kosten ongeveer 120 miljoen Belgische frank.

2. Gebouwen, werken, apparatuur.

Vraag.

In de verantwoordingsprogramma's van de buitengewone begroting wordt voor artikel 73.01 (blz. 95 van de begroting) vermeld: « Programma: nihil ».

a) Als er geen programma is, waarom moeten er dan kredietmachtigingen worden voorzien?

b) Welke zijn de verbeterings-, uitrustings- of infrastructuurwerken die voorzien zijn te Oostende, die te maken hebben met het zeewezen en die gefinancierd worden door de begroting van Verkeerswezen?

c) Zijn er ook geen dergelijke werken die voorkomen op de begroting van Openbare Werken? Voor welk bedrag? Zijn er eventueel overdrachten van het ene departement naar het andere? Voor wanneer is de uitvoering voorzien?

Antwoord.

a) De op de buitengewone begroting, artikel 73.01, gevraagde kredieten — 27 000 000 frank — zijn bestemd voor:

— 2 ^e landingsbrug (metalen gedeelte) voor de carferrydienst F	15 000 000
— verschillende dringende electriciteitswerken F	7 000 000
— uitbreiding gebouw Loodswezen, Vlissingen F	2 000 000
— afrekening infrastructuurwerken - Oostende (aangegaan in 1968) F	3 000 000

b) De sub a vermelde werken, met uitzondering van het gebouw Loodswezen, Vlissingen.

c) Aan het Departement van Openbare Werken werden volgende posten gevraagd:

— dempen visserskreek en beweegbare verbindingsbrug over toegangsgeul naar de Oude Handelsdokken F	100 000 000
— opruimen kalfaatbank, bouw van 2 ligplaatsen voor mailboten en carferries F	55 000 000
— werkvloer voor boeienwerk, kaaiverharding west- en oostkaai Zeewezendok (zuidelijk gedeelte) F	6 650 000
— oprichten gebouw O.D.L., aanpassingswerken carferrycomplex en zeewezengebouw F	25 000 000
— windschut aan post 7 F	1 000 000
— uitbreiding lokalen Zeevaartschool i.v.m. de hervorming van het onderricht F	18 000 000
— bijbouwen beuk aan paswerkerij F	13 500 000
— omvorming verwarmingsinstallatie van de Technische Dienst F	12 400 000

Zo de kredieten worden toegestaan is de aanvang der werken voorzien in de loop van 1969.

Vraag.

Onder artikel 12.22 is een uitgave voorzien van ongeveer 7 000 000 frank voor de algemene werkingskosten voor een te huren informatieverwerkende elektronisch apparatuur.

en passant, que les frais d'installation d'un « hoverport » sont considérables: p. ex. à Ramsgate, en Angleterre, ces frais se sont élevés à environ 120 millions de francs belges.

2. Bâtiments, travaux, équipements.

Question.

Dans les programmes justificatifs du budget extraordinaire figure à l'article 73.01 (p. 95 du budget): « Programme: néant ».

a) S'il n'y a pas de programme, pourquoi faut-il alors prévoir de nouvelles autorisations de crédit?

b) Quels sont les travaux d'amélioration, d'équipement ou d'infrastructure prévus à Ostende ayant un rapport avec la marine et qui sont financés par le budget des Communications?

c) N'y a-t-il pas également de tels travaux inscrits au budget des Travaux publics? Pour quel montant? Y a-t-il éventuellement des transferts d'un département à l'autre? Pour quand l'exécution est-elle prévue?

Réponse.

a) La destination des crédits prévus à l'article 73.01 du budget extraordinaire, c'est-à-dire 27 000 000 de francs, est la suivante:

— le 2 ^e débarcadère (partie métallique pour le service « carferry » F	15 000 000
— divers travaux urgents d'électricité F	7 000 000
— agrandissement du bâtiment du Service du pilotage à Flessingue F	2 000 000
— liquidation des travaux d'infrastructure à Ostende (entrepris en 1968) F	3 000 000

b) Les travaux mentionnés sub a, à l'exception de ceux du bâtiment du Service du pilotage à Flessingue.

c) Les postes suivant ont été demandés au département des Travaux publics:

— travaux de remblai de l'anse des pêcheurs et pont de jonction mobile sur le chenal d'accès vers les anciens bassins commerciaux F	100 000 000
— enlèvement du banc de calfatage, construction de 2 postes d'amarrage pour malles et carferries F	55 000 000
— assises pour le placement de bouées, revêtement des quais occidentaux et orientaux du bassin maritime (partie méridionale). F	6 650 000
— construction du bâtiment du S.P.O., travaux d'aménagement des installations de carferry et du bâtiment de la marine F	25 000 000
— paravent au poste 7 F	1 000 000
— extension des locaux de l'Ecole de navigation en corrélation avec la réforme de l'enseignement F	18 000 000
— construction d'une aile supplémentaire de l'atelier d'ajustage F	13 500 000
— transformation de l'installation de chauffage du Service technique F	12 400 000

Dans l'hypothèse de l'octroi des crédits, le début des travaux est prévu pour le courant de l'année 1969.

Question.

A l'article 12.22 il est prévu une dépense d'environ 7 000 000 de francs pour les frais généraux de fonctionnement d'un équipement électronique à prendre en location pour le traitement d'informations.

a) Kan meer uitleg gegeven worden over de aard en het doel van die apparatuur?

b) Moet daarvoor speciaal opgeleid personeel worden in dienst genomen?

c) Wanneer wordt die apparatuur te Oostende in dienst gesteld?

Antwoord.

a) De computer die voor Oostende gevraagd wordt is er een van de 3^e generatie met centraal geheugen van 32 K/Byts en hulpgeheugen van 40 K/Byts.

De bedoeling is op progressieve wijze te komen tot een uiteindelijk geïntegreerd beheer van de exploitatie en van het onderhoud van de vloot en van de installaties van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart.

Het voornemen bestaat om op korte termijn de volgende programma's aan te pakken: productiebeheer technische dienst, geïntegreerd voorraadsbeheer, capaciteitsplanning, geventileerde bedrijfsboekhouding, « scheduling » van het varende personeel, betaling van overturen, toelagen, vergoedingen enz.

b) Er zal inderdaad speciaal opgeleid personeel in dienst moeten genomen worden (systeemanalysten, programmeurs, operatoren en ponsers), waarvan de opleiding moet verzekerd worden door de leverancier. Voor zover mogelijk zal aan omscholing van aanwezig personeel gedaan worden. Met de bijscholing van één eenheid werd reeds een aanvang genomen.

c) De uiteindelijke datum van inwerkingtreding zal afhangen van de keuze van de leverancier, die op haar beurt afhankelijk is van de uitslag van de nu reeds ingezette procedure. De systeemanalyse en de programmeringsarbeid zullen echter eerstdaags moeten worden ingezet.

3. Haven van Oostende: infrastructuur.

Vraag.

a) Met een aanvaring onlangs, is nogmaals bewezen dat de geul die toegang geeft tot de haven van Oostende dringend moet worden verbreed. Er zou bij het Ministerie van Openbare Werken moeten worden aangedrongen.

b) Het is bovendien bekend dat er een tekort is aan aanlegplaatsen en in infrastructuur voor schepen van 15 000 t.

Wat gaat men doen om daaraan spoedig te verhelpen?

Antwoord.

a) De heropbouw van het Oosterstaketsel van Oostende, samengaande met een verbreding van de havengeul, werd door het Departement van Openbare Werken reeds aanbesteed.

De des betreffende werken zijn aangevangen.

b) Het tekort aan aanlegplaatsen en in infrastructuur voor schepen van 15 000 t in de handelshaven van Oostende is een aangelegenheid die, in overleg tussen het stadsbestuur en het Departement van Openbare Werken verder moet worden onderzocht.

Vraag.

In verband met het havenbeleid en de Oostende-Doverlijn wordt de vraag gesteld welke houding de Minister van Verkeerswezen aanneemt t.o.v. de voorgestelde verbeteringen.

a) Pourrait-on obtenir davantage d'explications sur la nature et le but de cet équipement?

b) Faudra-t-il engager du personnel formé spécialement à cette fin?

c) Quand cet équipement entrera-t-il en service à Ostende?

Réponse.

a) Le cerveau électronique demandé pour Ostende est un cerveau de la 3^e génération, comportant une mémoire centrale de 32 K/Byts et une mémoire auxiliaire de 40 K/Byts.

L'intention est d'en arriver progressivement à une gestion, intégrée au stade terminal, de l'exploitation et de l'entretien de la flotte et des installations de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure.

L'intention est d'entreprendre l'exécution à brève échéance du programme suivant: gestion en fonction de la productivité du service technique, administration intégrée des réserves, planning des capacités, comptabilité ventilée de l'entreprise, « scheduling » du personnel navigant, paiement des heures supplémentaires, subsides, indemnités, etc.

b) Il faudra, en effet, engager du personnel ayant reçu une formation spéciale (analystes de système, programmeurs, opérateurs et perforateurs); cette formation devra être assurée par le fournisseur. Autant que possible, on procédera à la reconversion professionnelle du personnel présent. Cette reconversion professionnelle a déjà été amorcée pour une unité.

c) La date définitive de l'entrée en service dépendra du choix du fournisseur qui, à son tour, dépend du résultat de la procédure engagée dès à présent. L'analyse du système et le travail de programmation devront toutefois être entrepris incessamment.

3. Port d'Ostende: infrastructuur.

Question.

a) La nécessité urgente de l'élargissement du chenal donnant accès au port d'Ostende a été démontrée tout récemment par une nouvelle collision. Il faudrait insister en ce sens auprès du Ministère des Travaux publics.

b) L'insuffisance des quais d'accostage et de l'infrastructure portuaire pour des navires de 15 000 t n'est plus à démontrer.

Qu'envisage-t-on pour remédier à cette situation?

Réponse.

a) La reconstruction de l'estacade orientale, à effectuer à l'occasion des travaux d'élargissement du chenal d'Ostende, a déjà été mise en adjudication par le Département des Travaux publics.

Les travaux ont commencé.

b) Le problème de l'insuffisance des quais et de l'infrastructure pour des navires de 15.000 t est à examiner par l'administration municipale, de concert avec le Département des Travaux publics.

Question.

Au sujet de la politique portuaire et de la ligne Ostende-Douvres, il a été demandé quelle est la position adoptée par le Ministre des Communications à l'égard des propositions.

ringswerken aan de haven van Oostende, meer bepaald t.o.v. de voorstellen om :

- de kreek te dempen die voor het kaai-station ligt;
- een nieuwe verbinding door te trekken van de oude handelsdokken naar het Mongommerydok;
- daardoor de mogelijkheid te hebben de huidige carferry-kaai met de aanlegkaai der pakketboten in een vaste kaaimuur door te trekken.

Deze oplossing zou ontegensprekelijk voor de Oostende-Doverlijn een belangrijke verbetering zijn.

Zou de Minister van Verkeerswezen niet dringend moeten tussenkomen bij zijn collega de Minister van Openbare Werken opdat dit reeds in de buitengewone begroting van 1970 zou voorzien worden ?

Antwoord.

1. Het idee van het dempen van de kreek vóór het station te Oostende heeft steeds de goedkeuring van de Minister weggedragen omdat het de enige oplossing is welke terzeldertijd toelaat :

- a) de pakketboten- en carferrykaaien met elkaar te verbinden;
- b) een maximale terreinwinst te boeken die vooral nodig is voor de exploitatie van de in uitbreiding zijnde carferry-installaties;
- c) alle parkeerproblemen op te lossen.

2. Concrete voorstellen in verband hiermede zullen eerst-daags aan de Minister van Openbare Werken worden overgemaakt. De uitvoering moet gebeuren deels nog in 1969 en de rest moet voorzien worden op de buitengewone begroting 1970.

Vraag.

Inzake de nieuwe aanlegplaats voor carferryschepen te Oostende, zou een lid graag vernemen of in een dubbele laadbrug voorzien wordt. Het is een feit dat er te Dover reeds zo een dubbele brug werkt en dat meerdere schepen in de toekomst zullen gebouwd worden om het laden en lossen met twee bruggen tegelijkertijd mogelijk te maken.

Indien wij nu een nieuwe laadbrug maken die slechts één brug voorziet, sluiten wij dan meteen niet uit dat wij met onze bouw van schepen evolueren in de door het lid noodzakelijk geachte richting ?

Moet ook niet voorzien worden dat er morgen bredere schepen moeten toegang krijgen ?

Ten slotte vraagt het lid of het juist is dat de nieuwe brug uitloopt op een draaiend wegdek op de kade. Zal de bocht geen hinderpaal vormen voor vrachtwagens met een sleepwagen ?

Antwoord.

1. Voor de nieuwe aanlegplaats voor carferries te Oostende is in geen dubbele laadbrug voorzien, evenmin als te Zeebrugge. Het is een feit dat te Dover een brug dubbel is uitgevoerd. De 3 later gebouwde bruggen te Harwich zijn echter alle opnieuw enkel gebouwd.

Dubbel gebouwde bruggen laten enkel het gelijktijdig in- of ontschepen toe op het achterdek. Daar de 3 bruggen te Dover, ongeschikt zijn om schepen met de voorsterven te laten aanleggen zijn wij dus verplicht met het oog op « drive through » carferries de nieuwe brug te Oostende te ontwerpen in de eerste plaats voor schepen welke met de voorsterven aanleggen. Een dubbele brug zou dan ook een moeilijk te rechtvaardigen meer-uitgave betekenen.

de travaux d'aménagement du port d'Ostende et, plus particulièrement, à l'égard des propositions suivantes :

- le comblement de la crique située devant la gare maritime;
- la réalisation d'une nouvelle liaison entre les anciens bassins commerciaux et le bassin Montgomery, ce qui permettra la création d'un grand quai englobant le quai d'accostage actuel des car-ferries et le quai des paquebots.

Cette solution constituerait indiscutablement une amélioration importante pour la ligne Ostende-Douvres.

Le Ministre des Communications n'interviendrait-il pas d'urgence auprès de son collègue des Travaux publics pour que la réalisation de ces projets soit prévue au budget extraordinaire pour 1970 ?

Réponse.

1. L'idée du comblement de la crique située devant la gare d'Ostende a toujours eu l'approbation du Ministre, car c'est la seule solution permettant à la fois :

- a) de créer une liaison entre le quai des paquebots et celui des car-ferries;
- b) de réaliser un gain de terrain maximum qui bénéficiera surtout à l'exploitation des installations car-ferry en extension;
- c) de résoudre tous les problèmes de stationnement.

2. Des propositions concrètes à ce sujet seront soumises prochainement au Ministre des Travaux publics. La réalisation des travaux est prévue en partie en 1969, et le reste doit être inscrit au budget extraordinaire pour 1970.

Question.

Un membre aimerait savoir si, au nouveau quai d'accostage des car-ferries, un pont de chargement double a été prévu. Un tel pont de chargement double fonctionne déjà à Douvres et à l'avenir plusieurs navires seront construits de façon à permettre le chargement et le déchargement simultanés au moyen des deux ponts.

Si nous mettons en place un nouveau pont de chargement ne comportant qu'un seul pont, n'excluerons-nous pas l'évolution de nos constructions navales dans un sens qui, de l'avis du membre, est indispensable ?

Ne faut-il pas prévoir également l'accessibilité du port aux navires d'une plus grande largeur ?

Le membre a demandé enfin s'il est exact que le nouveau pont se situera à un endroit où la route présente une courbe. Celle-ci n'entravera-t-elle pas l'accès des poids lourds comportant une remorque ?

Réponse.

1. Un pont de chargement double n'est pas prévu au nouvel emplacement des car-ferries à Ostende, pas plus d'ailleurs qu'à Zeebrugge. Il est exact que Douvres dispose d'un pont double. Toutefois, les 3 ponts construits ultérieurement à Harwich sont tous du type simple.

Les ponts de chargement doubles ne permettent le chargement et le déchargement simultanés que par le pont arrière. Les 3 ponts de Douvres ne permettant que l'accostage des navires par la proue, nous sommes obligés, compte tenu des car-ferries « drive through », de concevoir le projet de pont nouveau à Ostende en premier lieu pour des navires accostant par la proue. La construction d'un double pont entraînerait dès lors une dépense supplémentaire difficilement justifiable.

2. De nieuwe aanlegplaats zal geschikt zijn voor bredere schepen.

3. Aan een draaiend wegdek is nu eenmaal niet te ont-komen gelet op de ligging van de nieuwe brug en de toe-gangswegen. De gekozen straal van de bocht is echter nog normaal voor het langste sleep door de Wegcode toegelaten.

Het dempen van de kreek voor het station Oostende zou het manoeuvreren zeker nog verbeteren.

Vraag.

De havengeul van Oostende zou dringend op —7,5 m moeten gebracht worden, omdat de pakketbotenlijn daar alle belang bij heeft. Er zou zelfs een lijn op Spanje kunnen bijkomen, wat ook de Oostende-Doververbinding ten goede zou komen.

Kan de Minister van Verkeerswezen niet sterk aandrin-gen om in het kader van een coherente havenpolitiek, de Oostendse haven toch ten minste op die diepte uit te bagge-ren?

Antwoord.

Het Departement van verkeerswezen heeft er inderdaad alle belang bij dat de diepgang in de haven van Oostende zo veel mogelijk zou worden opgevoerd. Daartoe wordt, samen met de stad Oostende, het nodige contact opgenomen met het Ministerie van Openbare Werken.

4. Radarinstallatie van de Schelde.

Vraag.

Schepen met grotere tonnemaat kunnen nu in de haven van Gent binnenlopen.

Is het derhalve niet gewenst de radarinstallatie van de Schelde, te vertakken op het kanaal Gent-Terneuzen?

Antwoord.

De eventuele uitrusting van het kanaal Gent-Terneuzen met een radarsinstallatie is een aangelegenheid die tot de bevoegdheden behoort van de Nederlandse Rijkswaterstaat (voor het Nederlandse gedeelte) en van het Departement van Openbare Werken (voor het Belgisch gedeelte).

In ieder geval kan niet worden ingegaan op de suggestie op het kanaal van 'Terneuzen een radardienst te vertakken op de huidige radardienst op de Schelde.

5. Personeelszaken.

Vraag.

In het verantwoordingsprogramma wordt betreffende artikel 11.03 van de gewone begroting (blz. 59 van de begroting) vastgesteld dat de toelagen voor de uitoefening van hogere functies rond het cijfer van 1 300 000 frank blijven schommelen.

In de begroting 1967 waren voor de bemanningen van de pakketboten 208 hogere functies vermeld; nu spreekt men reeds van 370. Wat daarbij vooral nog opvalt is dat het aantal scheepswerktuigkundigen 1^{ste} klasse die hogere functies vervullen 110 belooft, dat der kommandanten 15, en dat der eerste luitenanten 34.

a) Is die toestand niet abnormaal? Wat voorziet men om daaraan te verhelpen?

b) Is het sociaal te verantwoorden dat de overuren die

2. Le nouveau quai d'accostage conviendra pour des bâti-ments d'une plus grande largeur.

3. Etant donné l'implantation du nouveau pont et la situation des routes d'accès, on ne pouvait éviter une courbe. Le rayon prévu de cette courbe reste toutefois dans la normale pour des trains routiers de la longueur maximum autorisée par le Code de la route.

Le comblement de la crique située devant la gare d'Ostende rendra les manoeuvres certainement plus faciles encore.

Question.

Le chenal du port d'Ostende devrait être porté d'urgence à —7,5 m, ceci dans l'intérêt de la ligne des paquebots. Une ligne desservant l'Espagne pourrait même s'y ajouter, ce qui profiterait aussi à la liaison Ostende-Douvres.

Le Ministre des Communications ne pourrait-il user de toute son influence pour que, dans le cadre d'une politique portuaire cohérente, le port d'Ostende soit dragué au moins jusqu'à cette profondeur?

Réponse.

Le Département des Communications a en effet tout intérêt à ce que la profondeur dans le port d'Ostende soit augmentée au maximum. A cette fin, les contacts nécessaires sont pris avec le Ministère des Travaux publics, de concert avec la ville d'Ostende.

4. Installations de radar sur l'Escaut.

Question.

Des navires d'un plus grand tonnage sont à présent en mesure de pénétrer dans le port de Gand.

Ne serait-il, dès lors, pas souhaitable de prévoir une ramification du radar de l'Escaut sur le canal Gand-Terneuzen?

Réponse.

L'équipement éventuel du canal Gand-Terneuzen en installations de radar est de la compétence du « Rijkswaterstaat » néerlandais (pour le tronçon néerlandais) et du Département des Travaux publics (pour le tronçon belge).

Il ne peut, de toute façon, être question d'accéder à la suggestion de créer sur le canal de Terneuzen une ramifi-cation du service de radar actuel de l'Escaut.

5. Problèmes de personnel.

Question.

En ce qui concerne l'article 11.03 du budget ordinaire (p. 59 du budget), on constate dans le programme justifi-catif que les allocations pour fonctions supérieures s'élèvent toujours à environ 1 300 000 francs.

Dans le budget pour l'année 1967, on mentionnait 208 fonctions supérieures pour les équipages des paquebots; aujourd'hui on cite le nombre de 370. Ce qui frappe surtout, c'est que le nombre des mécaniciens de bord de 1^{re} classe exerçant une fonction supérieure s'élève à 110, celui des commandants à 15 et celui des premiers lieutenants à 34.

a) Cette situation n'est-elle pas anormale? Qu'envisage-t-on pour y remédier?

b) Comment peut-on justifier, du point de vue social, le

gepresteerd worden door iemand die hogere functies uitoefent uitbetaald worden op basis van de wedde van de normale graad?

Antwoord.

a) Voor 1969 wordt voor de toelage voor hogere functies geen hoger krediet gevraagd dan in 1968, niettegenstaande voor het varende personeel van de pakketboten een groter aantal beneficianten te voorzien is. De verhoging van het aantal beneficianten is het gevolg van het feit dat de uitoefening van hogere functies gespreid wordt over een groter aantal personeelsleden dan voorheen.

b) Voor het varende personeel van de pakketboten bestaan twee stelsels « hogere functies »:

— het algemeen stelsel, de zg. bestendige hogere functies in het kader van het koninklijk besluit van 22 juli 1964;

— het bijzonder stelsel voor het varende personeel, de zg. hogere functies per reis bij toepassing van het koninklijk besluit van 20 januari 1965.

De overuren voor de rechthebbenden op het algemeen stelsel worden gehonoreerd op basis van hun wedde vermeerderd met de toelage voor hogere functies. Dit is niet het geval voor de beneficianten van het bijzonder stelsel « hogere functies per reis » waarvoor in een speciale vergoeding is voorzien.

Vraag.

Wat is de betekenis van de twee baremanummers die voor verschillende functies opgenomen zijn in de uiteenzettingstabel van de personeelsuitgaven?

Antwoord.

Een tweede baremanummer wordt vermeld voor de titularissen van graden waarvoor in een compensatieweddeschaal is voorzien (koninklijk besluit van 22 juli 1964) en voor deze die kunnen genieten van het overgangsstelsel voorzien bij het koninklijk besluit van 5 december 1966 tot vaststelling van de schalen verbonden aan de bijzondere graden bij het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart.

Vraag.

Welke is het aantal nog toe te kennen verlofdagen voor 1968 op 1 januari 1969 aan de personeelsleden van de Oostende-Doverlijn? Er moesten in november nog ongeveer de 7 000 achterstallige verlofdagen toegekend worden.

Antwoord.

Op 1 november 1968 dienden nog ongeveer 7 000 dagen verlof aan het personeel te worden toegekend. Sedert 1968 is nochtans reeds een gevoelige verbetering ingetreden in die zin dat men nu alle personeelsleden een minimum aan verlof moet toestaan tijdens de normale vakantieperiodes. Dit werd vooral gedaan om de personeelsleden met schoolgaande kinderen ter wille te zijn.

Maar er dient alleszins rekening mede gehouden dat de Oostende-Doverlijn een uitgesproken seizoenkarakter heeft waardoor het bijzonder moeilijk is verlof te geven in de zomer, zodat uiteraard veel verlof tijdens de wintermaanden dient genomen te worden.

Einde december 1968 was het aantal te verlenen verlofdagen verminderd tot 4 000 en op dit ogenblik zal dat cijfer alleszins nog sterk teruggelopen zijn.

fait que la prestation d'heures supplémentaires par des personnes exerçant une fonction supérieure n'est rémunérée qu'au niveau du traitement du grade normal?

Réponse.

a) En ce qui concerne les allocations pour fonctions supérieures, le crédit prévu pour l'année 1969 ne dépasse pas celui de 1968, bien que pour le personnel navigant des paquebots un nombre plus élevé de bénéficiaires soit à prévoir. L'augmentation du nombre de bénéficiaires résulte du fait que l'exercice de fonctions supérieures sera répartie sur un effectif de personnel plus élevé qu'auparavant.

b) Pour le personnel navigant des paquebots, il y a deux régimes de « fonctions supérieures »:

— le régime général, c'est-à-dire les fonctions supérieures permanentes prévues par l'arrêté royal du 22 juillet 1964;

— le régime particulier du personnel navigant, c'est-à-dire les fonctions supérieures par voyage en application de l'arrêté royal du 20 janvier 1965.

Les heures supplémentaires des bénéficiaires du régime général sont rémunérées sur la base de leur traitement augmenté de l'allocation pour fonctions supérieures. Ce n'est pas le cas des bénéficiaires du régime spécial « fonctions supérieures par voyage » pour lesquels une indemnisation spéciale est prévue.

Question.

Quelle est la signification des deux numéros barémiques mentionnés dans le tableau de décomposition des dépenses de personnel pour différentes fonctions?

Réponse.

Un second numéro barémique est mentionné pour le titulaires des grades auxquels des échelles de traitements compensatoires ont été accordées (arrêté royal du 22 juillet 1964), ainsi que pour les bénéficiaires des échelles de traitements des grades particuliers de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure.

Question.

Quel était, à la date du 1^{er} janvier 1969, le nombre de jours de congé restant à accorder aux membres du personnel de la ligne Ostende-Douvres pour l'année 1968? Au mois de novembre, quelque 7 000 jours de congé étaient en souffrance.

Réponse.

A la date du 1^{er} novembre 1968, 7 000 jours de congé devaient encore être accordé au personnel. Depuis l'année 1968, la situation s'est toutefois sensiblement améliorée en ce sens qu'on est obligé maintenant d'accorder à tous les membres du personnel un congé minimum pendant les périodes des vacances normales. Ceci a surtout été fait afin de répondre aussi aux désirs des membres du personnel ayant des enfants en âge scolaire.

Il faut cependant tenir compte du fait que la ligne Ostende-Douvres a un caractère nettement saisonnier et que, dès lors, il est particulièrement difficile d'accorder les congés en été. Par la force des choses, de nombreux congés doivent être pris en période d'hiver.

A la fin du mois de décembre 1968, le nombre de jours de congé à accorder était réduit à 4 000 et aujourd'hui, de toute façon ce nombre doit avoir encore diminué sensiblement.

Vraag.

De bemanning van de sleepboten moet gedurende acht dagen, dag en nacht beschikbaar zijn.

Men heeft gezegd dat de vakorganisaties daarmee zouden akkoord gaan. Dat schijnt echter onjuist te zijn.

Wat is er nu eigenlijk van?

Antwoord.

De bemanningen van de sleepdienst volgen de dienstregeling: 7 dagen dienst gevolgd door 7 dagen rust. Hun prestaties liggen normaal niet hoger dan het gemiddelde van 43 uur per week. Zij worden dus volledig op dezelfde voet behandeld als de bemanningen van de loodsboten, de tenders enz.

Meer dan een jaar geleden werd aan de vakbondsafgevaardigden gevraagd voorstellen te doen met het oog op het invoeren van een dienstregeling die de sleepbootbemanningen zou toelaten vaker thuis te zijn, op voorwaarde dat de dienst zou verzekerd blijven met hetzelfde personeels-effectief als het huidige.

Tot nog toe werd geen enkel voorstel in die zin ontvangen.

C. — DE VISSERIJ.**1. Slooppremie.***Vraag.*

Alhoewel de stijging van de kostprijzen in de nieuwbouw van visserij schepen relatief gezien veel hoger is, werd de verhoging van de slooppremie tot 6 000 frank/ton gunstig onthaald.

Het ware aan te bevelen aan het genot van de slooppremie, niet meer de verplichting te koppelen tot nieuwbouw over te gaan. Deze maatregel schijnt voor de hand te liggen als men vaststelt hoeveel oudere of niet meer rendabele schepen nog in de vaart zijn.

Kon men er in slagen een 20-tal schepen aldus te slopen, dan zou dit reeds een gunstige invloed hebben op het bemanningsprobleem, niet alleen voor de zeevisserij, maar ook voor het Staatszeewezen.

Welke is de huidige stand inzake begrotingskredieten en uitgaven aan slooppremies?

Antwoord.

Onder bepaalde voorwaarden zijn er wellicht argumenten die pleiten in het voordeel van een opheffing van de verplichting tot nieuwbouw voor de vissers die een slooppremie aanvragen. Die eventualiteit werd trouwens reeds onderzocht bij gelegenheid van de verhoging van de slooppremie van 5 000 tot 6 000 frank per bruto-ton. Om financiële overwegingen kon zulks echter niet worden weerhouden.

- Globaal bedrag door de achtereenvolgende begrotingen beschikbaar gesteld: 25 801 000 frank.
- Globaal bedrag van de tot op heden toegekende slooppremies: 16 196 424 frank.
- Globaal bedrag van de tot op heden uitbetaalde slooppremies: 14 397 924 frank.

2. Onderwijs.*Vraag.*

1. Houdt het onderwijs en de opleiding gelijke tred met de vooruitgang van de zeevisserij op het gebied van mechanische, elektronische en elektrische apparatuur?

Question.

Les équipages des remorqueurs doivent assurer leur service de jour et de nuit pendant 8 jours.

On a dit que les organisations syndicales avaient marqué leur accord sur ce régime. Il paraît toutefois que c'est inexact.

Qu'en est-il en réalité?

Réponse.

Le service des équipages du remorquage est organisé comme suit: 7 jours de service, suivis de 7 jours de repos. Normalement leurs prestations ne dépassent pas la moyenne de 43 heures par semaine. Ils sont donc mis sur pied de complète égalité avec les équipages des bateaux de pilotage, des bateaux pourvoyeurs, etc.

Il y a plus d'un an, les délégués des syndicats ont été priés de soumettre des propositions en vue de l'instauration d'un système permettant aux équipages des remorqueurs de rentrer plus fréquemment chez eux, à condition que le service puisse être assuré avec les mêmes effectifs.

Jusqu'à présent, aucune proposition en ce sens n'a été soumise.

C. — LA PÊCHE.**1. Prime à la démolition.***Question.*

Bien que la hausse du coût de la construction de nouveaux bateaux de pêche soit relativement beaucoup plus considérable, la majoration à 6 000 francs/tonne de la prime à la démolition a été accueillie favorablement.

Il conviendrait de recommander que le bénéfice de la prime à la démolition ne s'accompagne plus de l'obligation de procéder à la construction de bateaux neufs. Cette mesure paraît indiquée, étant donné le nombre de vieux bateaux et de bateaux non rentables qui sont toujours à flot.

La démolition d'une vingtaine de ces bateaux aurait déjà une influence favorable sur le problème des équipages, non seulement pour la pêche maritime mais encore pour la marine de l'Etat.

Quel est l'état actuel des crédits et des dépenses budgétaires relatifs aux primes à la démolition?

Réponse.

Sous certaines conditions, on pourrait peut-être admettre la suppression de l'obligation de procéder à la construction de bateaux neufs pour les pêcheurs sollicitant une prime à la démolition. Cette éventualité a d'ailleurs été examinée à l'occasion de la majoration de 5 000 à 6 000 francs par tonne brute, de la prime à la démolition. Pour des raisons d'ordre financier, cette possibilité n'a toutefois pas pu être admise.

- Montant global prévu aux budgets successifs: 25 801 000 francs.
- Montant global des primes à la démolition accordées à ce jour: 16 196 424 francs.
- Montant global des primes à la démolition liquidées à ce jour: 14 397 924 francs.

2. Enseignement.*Question.*

1. L'enseignement et la formation vont-ils de pair avec le progrès de la pêche maritime sur le plan de l'équipement mécanique, électronique et électrique?

2. De veelvuldige rampen in de zeevisserij met verlies van mensenlevens, doen de volgende vragen rijzen :

- a) wordt voldoende zorg besteed aan de opleiding inzake veiligheid ?
- b) zijn alle toekomstige vissers voldoende vertrouwd met het gebruik van modern materieel ?
- c) beschikken de scholen over degelijk didactisch materieel ?

3. Welke is de activiteit van de Raad voor verbetering van het onderwijs ? Hoe dikwijls vergaderde die Raad in 1967-1968 ?

Antwoord.

Het is steeds de bekommernis geweest van de Minister dat in de mate van het mogelijke, het onderricht en de opleiding de technische vooruitgang in de zeevisserij op de voet zouden volgen. Vandaar dat zijn actieve belangstelling op dat probleem gericht is.

In verband met de twee rampen die in 1968 in de zeevisserij te betreuren vielen, moet nochtans worden opgemerkt dat het a priori niet bewezen is dat zij volledig of zelfs gedeeltelijk te wijten zouden zijn aan een gebrek aan opleiding inzake veiligheid. De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart heeft zich nog niet uitgesproken over de omstandigheden van de ramp van de Shamrock. Dit zal, behoudens onvoorziene omstandigheden, einde februari mogelijk zijn.

De Minister heeft, naar aanleiding van deze laatste ramp, aan de Raad tot verbetering van het zeevaartonderwijs reeds opdracht gegeven in detail na te gaan wat er aan de opleiding nog zou moeten of kunnen verbeterd worden. Alvorens dit probleem uit te diepen, is het echter noodzakelijk dat eerst klaarheid zou gebracht worden omtrent de omstandigheden van de ramp.

Een vergadering van deze Raad is gepland voor april e.k.

Deze Raad heeft sedert zijn oprichting 5 plenaire vergaderingen gehouden; 13 voor de afdeling « koopvaardij » en 7 voor de afdeling « visserij ».

Betreffende het zeevisserij-onderwijs wenst de Minister er nog de aandacht op te vestigen dat de scholen veel zorg besteden aan het onderricht van een evenwichtig en degelijk programma zowel inzake veiligheid, als navigatie en visserij. Er wordt werkelijk naar gestreefd de toekomstige vissers vertrouwd te maken met het modernste materieel.

Dank zij de uitrustingsstoelagen van het Ministerie die 60 % van de waarde van het aangekochte materieel belopen, kunnen de gesubsidieerde scholen zich ook een degelijke, moderne, didactische apparatuur aanschaffen. Anderzijds maakt de Inspectie erover dat de scholen werkelijk de nodige inspanningen doen om zich voldoende uit te rusten voor het onderricht. In de domeinen waar de scholen alleenlijk om redenen van financiële aard te kort schieten, past de Staat bij. Zulks is het geval met het opleidingsschip « Commandant Fourcault ». Onlangs heeft de Minister opdracht gegeven aan boord van dit schip voor alle scholen oefeningen met opblaasbare vlotten te laten uitvoeren. Bij het opstellen van de begroting wordt steeds rekening gehouden met de behoeften van de verschillende scholen, zodat nog nooit bij gebrek aan krediet ook maar één aanvraag voor modernisering van het didactisch materieel diende afgewezen.

Vraag.

Een lid wenst nog terug te komen op een nota die hij in september 1968 heeft ingediend in verband met het zeevisserij-onderwijs.

2. Les multiples catastrophes de la pêche maritime entraînant des pertes de vies humaines, posent les problèmes suivants :

- a) la formation en matière de sécurité se fait-elle avec tout le soin voulu ?
- b) tous les futurs pêcheurs connaissent-ils suffisamment l'usage du matériel moderne ?
- c) les écoles disposent-elles d'un matériel didactique adéquat ?

3. Quelles sont les activités du Conseil de perfectionnement de l'enseignement ? Combien de fois s'est-il réuni en 1967-1968 ?

Réponse.

Le Ministre a toujours eu à cœur de veiller à ce que, dans toute la mesure du possible, l'enseignement et la formation soient parallèles aux progrès techniques de la pêche maritime. Il a toujours porté une attention active à ce problème.

Toutefois, pour ce qui est des deux catastrophes ayant frappé la pêche maritime en 1968, il y a lieu de faire remarquer qu'il n'a pas été démontré a priori qu'elles étaient, en tout ou en partie, dues à un manque de formation en matière de sécurité. Le Conseil d'enquête maritime ne s'est pas encore prononcé sur les circonstances de la catastrophe du Shamrock. Sauf imprévu, cela pourrait se faire vers la fin du mois de février.

A la suite de cette dernière catastrophe, le Ministre a néanmoins chargé d'ores et déjà le Conseil de perfectionnement de l'enseignement maritime d'un examen approfondi des améliorations devant ou pouvant encore être apportées à cet enseignement. Mais avant de pouvoir examiner ce problème à fond, il est nécessaire que soient éclaircies les circonstances de la catastrophe.

Une réunion de ce Conseil est projetée pour le mois d'avril prochain.

Depuis sa création, ce Conseil a tenu 5 réunions plénières, 13 réunions de la section « marine marchande » et 7 réunions de la section « pêche maritime ».

En ce qui concerne l'enseignement de la pêche maritime, le Ministre tient à souligner que les écoles apportent beaucoup de soin à enseigner un programme équilibré et efficace tant en matière de sécurité qu'en matière de navigation et de pêche. On s'efforce effectivement de familiariser nos futurs pêcheurs avec le matériel le plus moderne.

Grâce aux subventions d'équipement du Ministère, qui s'élèvent à 60 % de la valeur du matériel acquis, les écoles subsidiées peuvent également se procurer un équipement didactique moderne et adéquat. D'autre part, l'Inspection veille à ce que les écoles fassent vraiment les efforts nécessaires afin de s'équiper convenablement en vue de l'enseignement. Dans les domaines où les écoles ne parviennent pas à s'acquitter de leur tâche pour des raisons purement financières, il y a intervention de la part de l'État. Tel est le cas pour le navire d'instruction « Commandant Fourcault ». Le Ministre a récemment chargé toutes les écoles de faire procéder à bord de ce navire à des exercices au moyen de radeaux pneumatiques. Lors de l'élaboration du budget, il est toujours tenu compte des besoins des différentes écoles, de sorte que jamais encore on ne s'est vu dans l'obligation de rejeter, faute de crédits, la moindre requête en vue de la modernisation du matériel didactique.

Question.

Un membre désire insister à nouveau sur une note qu'il a introduite en septembre 1968 au sujet de l'enseignement dans le domaine de la pêche maritime.

Een grotere activiteit i.v.m. de veiligheid is nodig.

Er zijn nu oefeningen met reddingsvlotten.

Maar er zijn ook nog andere middelen die de veiligheid verhogen, zoals kleine instrumenten die eenmaal te water gelaten als boei kunnen gebruikt worden.

Het is nodig dat men tot een betere kennis komt van de bestaande nieuwe middelen. Daarom zou de bevoegde dienst een studie moeten ondernemen van alle beschikbare middelen en die middelen eveneens beproeven.

Antwoord.

De Minister is het met deze opmerkingen volledig eens.

Opdracht werd trouwens reeds aan de administratie gegeven om het gesteld probleem onder al zijn aspecten nader te onderzoeken en de nodige verbeteringen door te voeren.

3. Bemanningsproblemen.

Vraag.

Er wordt propaganda gemaakt voor de zeevaart en het beroep van zeeman. Kan niet een speciale inspanning worden gedaan om in het land eveneens propaganda te maken voor de beroepen welke verband houden met de zeevisserij?

Is het wellicht niet nodig het daartoe uitgetrokken krediet van 500 000 frank te verhogen?

Antwoord.

De Minister is zich bewust van het nijpend bemanningsprobleem, niet alleen in de visserij maar ook in de koopvaardij.

Wat de visserij betreft werden reeds maatregelen getroffen die op dit gebied enige hulp verschaffen.

Zo is er bv. de inrichting van het zeevisserijonderwijs. Dit onderwijs is gratis en wordt door de verspreiding van de scholen over de ganse kuststrook in het bereik gesteld van een ruim publiek.

Verder worden bij toepassing van het koninklijk besluit van 21 maart 1960, gewijzigd op 15 maart 1965, gewone en aanmoedigingspremies verleend aan de leerlingen van de zeevisserijsscholen, die het examen van scheepsleerjongen met succes hebben afgelegd.

Door tussenkomst van het Ministerie van Landbouw regelt het koninklijk besluit van 1 maart 1958, gewijzigd bij koninklijk besluit van 30 april 1963, de toekenning van premies ten voordele van de aanmonstering van scheepsjongens voor de zeevisserij. Deze premies worden zowel aan de reders als aan de scheepsjongens zelf uitgekeerd.

De Minister wil er ook nog op wijzen dat door de rederscentrale onlangs bepaalde voorstellen werden ingediend met het doel het hoofd te kunnen bieden aan het heersend bemanningstekort.

De realisatie van de voorstellen zullen echter een Staatstussenkomst vergen die belangrijk hoger ligt dan de toelage van 500 000 frank die nu wordt toegekend aan het in 1951 als een vereniging zonder winstoogmerk opgerichte Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda. Het doel dat bij die oprichting voorzat was, door propaganda en documentatie, bij te dragen tot een betere kennis en waardering van de zeevaart en het zeevervoer en derwijze ook de ontwikkeling van de nationale koopvaardijvloot en havens te bevorderen.

Une plus grande activité s'impose en ce qui concerne la sécurité.

Actuellement, on effectue des exercices avec des radeaux de sauvetage.

Il existe toutefois encore d'autres moyens d'augmenter le degré de sécurité, par exemple, de petits instruments qui se transforment en bouées lorsqu'ils sont mis à l'eau.

Il est nécessaire d'acquérir une meilleure connaissance des nouveaux moyens existants. C'est pour cette raison que le service compétent devrait étudier tous les moyens disponibles et essayer ceux-ci.

Réponse.

Le Ministre se rallie entièrement à ces observations.

Il a d'ailleurs déjà chargé l'administration d'examiner sous tous ses aspects le problème ainsi posé et de procéder aux améliorations nécessaires.

3. Problèmes relatifs aux équipages.

Question.

Il a été fait de la propagande pour la navigation maritime et pour la profession de marin. Ne pourrait-on également faire un effort particulier pour organiser dans le pays une campagne de propagande en faveur des professions se rapportant à la pêche maritime?

Ne faudrait-il pas augmenter le crédit de 500 000 francs prévu à cette fin?

Réponse.

Le Ministre est conscient de ce que le problème des équipages est crucial, non seulement pour notre pêche maritime, mais également pour notre marine marchande.

Pour ce qui est de la pêche, des mesures ont déjà été prises qui, en ce domaine, ont été d'un certain secours.

Citons par exemple l'organisation de l'enseignement de la pêche maritime. Cet enseignement gratuit est mis à la portée d'un vaste public grâce à la dissémination des écoles tout le long du littoral.

En outre, des primes ordinaires et des primes d'encouragement sont octroyées, en application de l'arrêté royal du 21 mars 1960, modifié par l'arrêté royal du 15 mars 1965, aux élèves de ces écoles de pêche maritime ayant subi avec succès l'examen d'apprenti-mousse à la pêche.

A l'intervention du Ministère de l'Agriculture, l'arrêté royal du 1^{er} mars 1958, modifié par l'arrêté royal du 30 avril 1963, règle l'octroi de primes en faveur du recrutement de mousques pour la pêche maritime. Ces primes sont payées tant aux armateurs qu'aux mousques eux-mêmes.

Le Ministre entend encore attirer l'attention sur le fait que la centrale des armateurs a introduit récemment certaines propositions afin de pouvoir parer à la pénurie d'équipages sévissant actuellement.

La réalisation de ces propositions nécessitera cependant une intervention de l'Etat sensiblement supérieure au subside de 500 000 francs, accordé actuellement au Comité national de propagande maritime, créé en 1951 sous la forme d'une association sans but lucratif. La création de cette association avait pour but de contribuer, par la propagande et la documentation, à une connaissance et une appréciation meilleures de la navigation et des transports maritimes et de promouvoir ainsi également le développement de la marine marchande et des ports nationaux.

Naast deze toelage, beschikt het voornoemd comité ook over de geldelijke bijdragen van zijn werkende en steunende leden (ongeveer 200 000 frank) en over giften gedaan o.m. door rederijen en scheepshouwwerven bij gelegenheid van tentoonstellingen, prijskampen en manifestaties.

Door de belanghebbende kringen werd reeds verschillende malen aangedrongen om de huidige Staatstoelage van 500 000 frank op te voeren ten einde de propaganda op meer efficiënte wijze te kunnen aanpakken. Om budgettaire redenen kon echter op dit verzoek vooralsnog niet worden ingegaan.

D. — DE BINNENVAART.

1. Herziening van de wetgeving.

Vraag.

Een herziening van de wet van 5 mei 1936 op de binnenvaartbevrachting is aan de orde.

Kan in afwachting daarvan, nu reeds niet artikel 32 van die wet gewijzigd worden, gelet op het verschil tussen de Nederlandse en de Franse tekst en op het vonnis dat in verband daarmee, onlangs tegen een schipper werd uitgesproken?

Antwoord.

Een herziening van de wet van 5 mei 1936 is inderdaad aan de orde.

Wat meer bepaald artikel 32 van deze wet betreft, kan de Minister mededelen dat hij eerlang een ministerieel besluit in het *Belgisch Staatsblad* zal laten verschijnen om een gedeeltelijke, maar dan toch gunstige oplossing te geven aan de gerezen moeilijkheid.

Hij wil er de nadruk op leggen dat een nog grondiger omwerking van de wet van 5 mei 1936 een van zijn hoofdbekommernissen blijft.

2. De slooppremies.

Vraag.

Hoever staat het met de kwestie van de sloopregeling?

Antwoord.

Deze kwestie wordt bestudeerd door de administratie in samenwerking met deskundigen uit de privé-sector. Het verslag daaromtrent wordt eerlang ingewacht.

3. Arbeidsprestaties.

Vraag.

Op sommige waterwegen kan 's zondags gevaren worden, op andere niet.

Is het niet wenselijk dat hieromtrent een algemene maatregel zou worden getroffen?

Antwoord.

De beslissing tot het al of niet 's zondags bedienen van sluizen en bruggen op bepaalde waterwegen behoort tot de bevoegdheid van de Minister van Openbare Werken.

4. Taalrol.

Vraag.

Welke is de samenstelling volgens de taalrol, vanaf de functie van bestuurssecretaris, van de huidige leiding van de Dienst voor regeling van de binnenvaart?

Outre ce subside, le comité précité dispose encore des contributions financières de ses membres actifs et de ses membres protecteurs (environ 200 000 francs) ainsi que des dons faits notamment par des armements et par des chantiers de construction navale à l'occasion d'expositions, de concours et de manifestations.

Les milieux intéressés ont déjà insisté à diverses reprises pour que soit augmenté le subside actuel de 500 000 francs payé par l'Etat, afin de pouvoir entreprendre une propagande plus efficace. Pour des raisons d'ordre budgétaire il n'a pas été possible, jusqu'à présent, de donner suite à cette demande.

D. — LA NAVIGATION INTERIEURE.

1. Revision de la législation.

Question.

La revision de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial est à l'ordre du jour.

Ne pourrait-on, en attendant, déjà revoir dès à présent l'article 32 de cette loi, étant donné la discordance entre le texte français et le texte néerlandais et le jugement prononcé récemment contre un batelier à la suite de cette discordance?

Réponse.

La revision de la loi du 5 mai 1936 est, en effet, à l'ordre du jour.

En ce qui concerne plus particulièrement l'article 32 de cette loi, le Ministre est en mesure de déclarer qu'il fera publier incessamment au *Moniteur belge* un arrêté ministériel tendant à apporter une solution, partielle mais en tout cas favorable à la difficulté qui était apparue.

Il insiste néanmoins sur le fait qu'une modification plus fondamentale du texte de la loi du 5 mai 1936 constitue une de ses principales préoccupations.

2. Les primes à la démolition.

Question.

Où en est la question de la réglementation en matière de démolitions?

Réponse.

Cette question est examinée par l'administration, de commun accord avec les experts du secteur privé. Le rapport établi à ce sujet est attendu à bref délai.

3. Prestations.

Question.

La navigation sur certaines voies hydrauliques est permise le dimanche, tandis que sur d'autres elle est interdite.

Ne serait-il pas souhaitable qu'une mesure générale soit prise en ce domaine?

Réponse.

La décision de desservir ou non, le dimanche, les écluses et les ponts sur certaines voies hydrauliques est de la compétence du Ministre des Travaux publics.

4. Rôle linguistique.

Question.

Quelle est, à partir du grade de secrétaire d'administration, la composition actuelle de la direction de l'Office régulateur de la Navigation intérieure, par rôle linguistique?

Antwoord.

Commissaris	1	nederlandse taalrol.
Dienstdirecteur	2	nederlandse taalrol.
Inspecteur	1	nederlandse taalrol.
Eerst-aanwezend directeur ...	1	nederlandse taalrol.
Bestuurssecretaris	1	nederlandse taalrol.

E. — DE HAVENS.

1. Statistieken.

Vraag.

Kunnen statistische gegevens over het aantal zeeschepen en hun tonnemaat in de Belgische havens verstrekt worden?

Antwoord.

Gemiddelde cijfers per maand.

	Antwerpen — Anvers		Oostende — Ostende		Gent — Gand		Zeebrugge — Zeebrugge	
	Aantal	Tonnemaat	Aantal	Tonnemaat	Aantal	Tonnemaat	Aantal	Tonnemaat
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
1960	1 381	3 775	179	255	173	150	140	236
1962	1 488	4 356	204	297	184	136	168	272
1964	1 546	4 556	286	265	224	165	172	304
1966	1 507	4 761	324	438	186	143	212	337
1967	1 539	5 057	287	369	189	114	237	393
1968	Inlichtingen nog niet volledig bekend. Tot en met september zijn de gemiddelde cijfers per maand: <i>Renseignements encore incomplets. Jusqu'en septembre inclus, les moyennes mensuelles étaient les suivantes :</i>							
	1 495	4 785	376	493	189	117	344	618

2. Nationale Commissie ter bevordering van de havenbelangen.

Vraag.

Welk is de werking geweest van de Nationale Commissie ter bevordering van de havenbelangen?

Hoe dikwijls vergaderde die Commissie?

Antwoord.

De Nationale Commissie ter bevordering van de havenbelangen werd opgericht bij koninklijk besluit van 2 april 1963, gewijzigd bij koninklijk besluit van 22 februari 1968.

Zij kwam 7 maal samen (29 oktober 1963, 30 juni 1964, 14 juli 1964, 6 oktober 1964, 8 december 1964, 25 januari 1965 en 26 oktober 1966).

De voornaamste problemen die tijdens deze vergaderingen werden besproken zijn :

a) Toepasselijkheid van de wet van 20 november 1962, inzake inkomstenbelastingen op de havenbedrijven. De gemeentelijke havens Antwerpen, Gent en Oostende enerzijds en anderzijds de autonome haven van Luik en de N.V.'s van Brussel en Brugge waren aan een verschillend belastingstelsel onderworpen.

b) Regeling inzake binnenscheepvaart. Advies omtrent een ontwerp van wet inzake regeling van de Dienst voor de Binnenscheepvaart.

c) Advies over de te volgen havenpolitiek. Hieraan werden zes vergaderingen gewijd. Op deze aangelegenheid kon nochtans niet verder worden ingegaan om de reeds bekende redenen, waarbij als de voornaamste mag worden geciteerd dat de commissie geen appreciatie recht heeft inzake haveninfrastructuur.

Réponse.

Commissaire	1	rôle linguistique néerlandais.
Directeur de service ..	2	rôle linguistique néerlandais.
Inspecteur	1	rôle linguistique néerlandais.
Directeur principal ..	1	rôle linguistique néerlandais.
Secrétaire d'administration ..	1	rôle linguistique néerlandais.

E. — LES PORTS.

1. Statistiques.

Question.

Serait-il possible de fournir des statistiques relatives au nombre et au tonnage des navires de mer ayant fait escale dans les ports belges?

Réponse.

Moyennes mensuelles.

2. Commission nationale pour favoriser les intérêts portuaires.

Question.

Quel a été le fonctionnement de la Commission nationale pour favoriser les intérêts portuaires?

Combien de fois cette Commission s'est-elle réunie?

Réponse.

La Commission nationale pour favoriser les intérêts portuaires a été créée par l'arrêté royal du 2 avril 1963, modifié par l'arrêté royal du 22 février 1968.

Elle s'est réunie sept fois (29 octobre 1963, 30 juin 1964, 14 juillet 1964, 6 octobre 1964, 8 décembre 1964, 25 janvier 1965 et 26 octobre 1966).

Les principaux problèmes évoqués au cours de ces réunions sont les suivants :

a) Applicabilité aux entreprises portuaires de la loi du 20 novembre 1962 relative aux impôts sur les revenus. Les ports communaux d'Anvers, de Gand et d'Oostende, d'une part, et le port autonome de Liège ainsi que les S.A. de Bruxelles et de Bruges, d'autre part, étaient soumis à un régime fiscal différent.

b) Régulation de la navigation intérieure. Avis sur un projet de loi relatif à l'Office de la Navigation intérieure.

c) Avis sur la politique portuaire à mener. Six réunions ont été consacrées à ce problème. Celui-ci n'a toutefois pu être approfondi davantage pour des raisons bien connues, dont la principale est que la Commission ne possède aucun droit d'appréciation en matière d'infrastructure portuaire.

VI. — Het toerisme.

Uiteenzetting van de Minister.

A. — DE CONCRETISATIE
VAN HET TOERISTISCH CONCEPT
EN VERWEZENLIJINGEN.1. *Investerings in de infrastructuur.*

De essentiële voorwaarde om onze bevolking ervan te overtuigen dat er optimale mogelijkheden aanwezig zijn om van een goede en gezonde vakantie in eigen land te genieten en om vreemde toeristen aan te trekken en op een waardige wijze te kunnen onthalen, is dat onze toeristische infrastructuur aan de noodwendigheden van deze tijd wordt aangepast.

Snelle toegangswegen naar de toeristische centra, aangepaste toeristische wegen voor automobilisten, wandel- en fietspaden, ontspanningscentra, degelijke uitrusting van onze accommodatie verstrekende bedrijven, sportuitrusting (zwembaden, tennisvelden, jachting, ruitersport), goede signalisatie van de toeristische steden, monumenten, gezichtspunten of merkwaardigheden zijn onontbeerlijk om dat dubbele doel te bereiken.

De Minister stipt aan dat de Staatstussenkomst voor de regionale toeristische uitrusting opgenomen onder artikel 51.02 van de buitengewone begroting, als volgt evolueert:

1967 : 38,4 miljoen frank;
1968 : 50,0 miljoen frank;
1969 : 54,0 miljoen frank.

Anderzijds is er op de buitengewone begroting van het Ministerie van Openbare Werken een krediet voorzien voor de toeristische uitrusting van de Staatswegen. Het bedrag van dat krediet was gelijk aan 40 miljoen frank in 1967 en 1968. Het werd gebracht op 80 miljoen frank voor 1969.

De Minister meent, vertrekkend van het fundamenteel concept van een geheel omvattende coördinatie, het nodig is nu een planning op te maken en een programma uit te stipelen om onze toeristische infrastructuur uit te bouwen en te moderniseren en dat in het kader van de ruimtelijke ordening. Het is namelijk onontbeerlijk dat gewestplannen derwijze zouden worden opgemaakt dat zij rekening houden met de lokale, de gewestelijke en de nationale toeristische behoeften.

2. *Vrijwaring van het toeristisch patrimonium.*

Er zijn economische, demografische of industriële factoren waardoor urbanisatieplannen moeten gewijzigd worden, maar dat gebeurt dan vaak ten nadele van ons toeristisch patrimonium.

Het aldus gestelde probleem moet in zijn geheel worden beschouwd.

Het Nationaal Congres van de verenigingen voor vreemdelingenverkeer en toerisme, gehouden te Namen op 5 en 6 oktober 1968, heeft toegelaten een ruim overzicht te geven van de belangrijkheid en complexiteit van de ter zake gestelde problemen.

Een gelukkige eensgezindheid is op dit Congres tot uiting gekomen tussen alle betrokken openbare instanties, zowel nationale als gewestelijke.

3. *Het kamperen.*

Niemand zal ontkennen dat de wet van 23 maart 1954, houdende reglementering op het kamperen, door de evolutie voorbijgestreefd is.

VI. — Le tourisme.

Exposé du Ministre.

A. — CONCRETISATION
DE LA NOTION « TOURISME »
ET REALISATIONS.1. *Investissements d'infrastructure.*

L'adaptation de notre infrastructure touristique aux exigences des temps actuels est la condition essentielle pour convaincre notre population qu'il est fort possible de passer de bonnes et saines vacances dans son propre pays, et pour y attirer et y accueillir dignement des touristes étrangers.

Des voies d'accès rapides aux centres touristiques, des routes touristiques agréables pour les automobilistes, des promenades et des pistes cyclables, des centres de détente, un équipement adéquat des entreprises qui fournissent des services touristiques, une infrastructure sportive (bassins de natation, courts de tennis, plans d'eau pour le yachting, parcours d'équitation), une bonne signalisation des villes touristiques, des monuments, des points de vue ou des curiosités sont indispensables pour atteindre ce double objectif.

Le Ministre souligne que l'intervention de l'État en faveur de l'équipement touristique régional, inscrite à l'article 51.02 du budget extraordinaire, a évolué comme suit :

1967 : 38,4 millions de francs;
1968 : 50,0 millions de francs;
1969 : 54,0 millions de francs.

Par ailleurs un crédit destiné à l'équipement touristique des routes d'État est prévu au budget extraordinaire du Ministère des Travaux publics. Le montant de ce crédit, qui était de 40 millions de francs en 1967 et en 1968, a été porté à 80 millions de francs pour 1969.

Se basant sur l'idée fondamentale d'une coordination d'ensemble, le Ministre estime qu'il y a lieu à présent d'élaborer une planification et d'établir un programme en vue de compléter et de moderniser notre infrastructure touristique dans le cadre de l'aménagement du territoire. Il est notamment indispensable que les plans régionaux soient élaborés de manière à tenir compte des nécessités touristiques locales, régionales et nationales.

2. *Sauvegarde du patrimoine touristique.*

Des facteurs économiques, démographiques ou industriels commandent, certes, de modifier les plans d'urbanisation, mais il arrive souvent que ces modifications se font au détriment de notre patrimoine touristique.

Le problème ainsi posé doit être considéré dans son ensemble.

Le Congrès national des syndicats d'initiative, qui a eu lieu à Namur les 5 et 6 octobre 1968, a permis de broser un tableau des problèmes aussi complexes qu'importants qui se posent en la matière.

Lors de ce Congrès, toutes les instances publiques intéressées — tant régionales que nationales — ont heureusement adopté une position unanime.

3. *Le camping.*

Nul ne contestera que la loi du 23 mars 1954 réglementant le camping est dépassée par l'évolution que cette forme de tourisme a connue.

Deze evolutie wordt als volgt weergegeven :

- kampeerterrainen : in 1957 : 247; in 1968 : 555, met een totale oppervlakte van 885 ha;
- kampeerders : verdriedubbeling sinds 1960;
- caravans : men raamt een verdubbeling tussen dit en vier jaar.

Een ontwerp van nieuwe wetgeving op het kamperen is klaar gekomen en werd, met het akkoord van de Minister-raad, voor advies overgemaakt aan de Raad van State.

4. Modernisering van het hotelbedrijf.

Het hotelbedrijf is een essentiële factor in onze toeristische activiteit.

Het heeft echter met zware exploitatievoorwaarden te kampen, veelal te wijten aan een te beperkte activiteitsperiode met een te grote concentratie dan tijdens die periode. Vandaar een gebrek aan belangstelling voor nieuwe investeringen.

De Minister heeft gemeend een inspanning te moeten ondernemen op twee vlakken :

- 1° op het vlak van de spreiding van de exploitatieperiode;
- 2° door aanmoediging van investeringen die het onthaal kunnen beïnvloeden, o.a. door de modernisering en de verbetering van de sanitaire inrichtingen en de centrale verwarming die een spreiding van de vakantie in de hand werken.

In dit raam kan, in uitvoering van het koninklijk besluit van 8 mei 1967, een premie van 20 % worden toegekend voor werken begrensd tot 1 500 000 frank.

Met de 10 miljoen ter beschikking gesteld op de gewone begroting 1967, werden 80 van de talrijke aanvragen die werden ingediend, gunstig behandeld.

Een gelijkaardig bedrag werd voorzien voor 1968, terwijl een bijkomend bedrag van 5 miljoen het onderwerp uitmaakt van een amendement op de gewone begroting.

5. Vakantiespreiding.

Het probleem van de rentabiliteit is en blijft gebonden aan de vakantiespreiding.

Zonder zich te laten ontmoedigen door de moeilijkheden als de concentratie van de schoolvakantie tijdens de maanden juli en augustus en de wisselende weersomstandigheden, heeft het Commissariaat Generaal voor Toerisme zijn campagne, voor vakantiebesteding tijdens de maanden juni en september, onverminderd voortgezet.

Deze campagne streeft er naar een deel van de bevolkingslaag — 30 % — die niet gebonden is aan de school- of bedrijfsvakanties, te beïnvloeden.

De actie geeft positieve uitslagen.

De stijging van het aantal overnachtingen voor de maanden mei-juni wordt steeds groter in vergelijking met de stijging genoteerd voor het hoog seizoen.

In 1967 was die stijging 6,3 % voor juli, 10,1 % voor augustus, maar 20,9 % voor mei en juni.

6. Sociaal toerisme.

Een bijzonder aspect van de toeristische expansie wordt gevormd door het sociaal toerisme.

De openbare instanties mogen niet nalaten er over te waken dat iedereen in de mogelijkheid gesteld wordt effectief te kunnen genieten van het recht op vakantiebesteding.

Cette évolution se traduit ainsi :

- terrains de camping : en 1957 : 247; en 1958 : 555, d'une superficie totale de 885 ha;
- campeurs : leur nombre a triplé depuis 1960;
- caravanes : on estime que leur nombre aura doublé d'ici quatre ans.

Un projet de législation nouvelle relative au camping a été élaboré et, avec l'accord du Conseil des Ministres, a été transmis au Conseil d'Etat pour avis.

4. Modernisation de l'hôtellerie.

L'hôtellerie constitue un facteur essentiel de notre activité touristique.

Or, elle doit faire face à des conditions d'exploitation défavorables, dues généralement à une période d'activité trop courte où la concentration est alors trop forte. Il s'ensuit un manque d'intérêt pour les investissements nouveaux.

Le Ministre a déclaré estimer devoir faire un effort sur deux plans :

- 1° celui de l'étalement de la période d'exploitation;
- 2° celui de l'encouragement des investissements propres à influer sur l'accueil, notamment par la modernisation et l'amélioration des installations sanitaires et du chauffage central, qui favorisent un étalement des vacances.

Dans ce cadre, il est possible, en exécution de l'arrêté royal du 8 mai 1967, d'octroyer une prime de 20 % pour des travaux plafonnés à 1 500 000 francs.

Grâce aux 10 millions inscrits au budget ordinaire pour 1967, une suite favorable a pu être donnée à 80 des nombreuses demandes introduites.

Un montant équivalent était prévu pour 1968, cependant qu'un crédit supplémentaire de 5 millions fait l'objet d'un amendement au budget ordinaire.

5. Etalement des vacances.

Le problème de la rentabilité est et reste lié à l'étalement des vacances.

Sans se laisser décourager par les difficultés, telles la concentration des vacances scolaires durant les mois de juillet et août ainsi que les variations climatiques, le Commissariat général au Tourisme a poursuivi sans désespérer sa campagne en faveur de vacances aux mois de juin et de septembre.

Cette campagne vise à influencer la portion de la population — quelque 30 % — qui n'est pas liée par les vacances scolaires ou industrielles.

L'action donne des résultats positifs.

L'accroissement du nombre de nuitées au cours des mois de mai et de juin est de plus en plus important par rapport à l'augmentation enregistrée pour la haute saison.

En 1967, cet accroissement se chiffrait à 6,3 % pour le mois de juillet, 10,1 % pour le mois d'août, mais 20,9 % pour les mois de mai et juin.

6. Tourisme social.

L'expansion touristique se manifeste sous un aspect particulier dans le tourisme social.

Les instances publiques ne peuvent négliger de veiller à ce que chacun ait la possibilité de jouir efficacement du droit aux vacances.

De verhoging van het aantal vakantiedagen met betaald loon en de daarbij verleende vakantievergoeding, beïnvloedt gunstig het aantal werknemers die vakantie wensen te nemen.

Dit op zichzelf gelukkig fenomeen stelt echter problemen in verband met aangepaste nieuwe akkomodatiemiddelen: bungalowdorpen, studio's, vakantiecentra, enz.

Anderzijds zijn er, zoals reeds gezegd, nieuwe bevolkingslagen die onze aandacht vereisen inzake hun vakantiebesteding: gepensioneerden, kleine middenstanders, gehandicapten, enz.

Gelet op die nieuwe behoeften, werd het krediet uitgetrokken onder artikel 51.01 van de buitengewone begroting met betrekking tot het tot stand brengen, het uitbreiden en het uitrusten van inrichtingen voor sociaal toerisme, gebracht op 100 miljoen voor 1969, hetzij 30 miljoen meer dan in 1968.

B. — DE TOERISTISCHE PROPAGANDA.

Het zal niemand ontgaan dat de propaganda in het buitenland essentieel is voor de diverse sectoren van onze toeristische economie, o.m. voor het hotelwezen. In de hoofdstad vertegenwoordigt de buitenlandse cliënteel 93 % van de gasten.

In het licht van wat andere landen doen, lijken onze ingezette middelen werkelijk te beperkt.

Een groot deel van de verhogingen toegestaan op voorgaande budgetten werd opgeslorpt door een verbetering van de diensten in Londen, Parijs, Dusseldorf, Basel, evenals voor een versterking van de prospectie in bv. Rijsel en Straatsburg en de nodige loonsaanpassingen van het personeel.

Met andere woorden en mede met de verhogingen van de prijs van de drukwerken, posttarieven, enz., werd meer uitgegeven zonder het volume van de propagandamiddelen te kunnen verhogen.

Daarom heeft de Minister opdracht gegeven een grondige studie te maken, ten einde te onderzoeken welke de juiste maat van onze inspanningen moet zijn om een maximaal rendement te bekomen.

VRAGEN EN ANTWOORDEN.

A. — TOELAGEN EN CONCEPTIE.

Vraag.

De toelagen worden te veel gespreid.

Om tot een betere coördinatie te komen, is het niet aan te bevelen dat zou worden onderzocht om in de streekplannen toeristische zones te voorzien die, zoals de industriële zones, aanspraak zouden kunnen maken op Staats-subsidiëring?

Antwoord.

De Minister is het principieel eens met de geformuleerde opvatting en zijn inspanningen gaan naar het concentreren van de Rijkshulp aan belangrijke toeristische realisaties.

Onder de vorige Regering heeft het Interministerieel Comité voor gewestelijke uitbreiding het principieel aanvaard van de gelijkstelling van sommige toeristische zones aan de industriële zones.

Zij heeft haar definitieve beslissing afhankelijk gemaakt van het feit dat de ontwerpen worden voorgelegd zoals de dossiers betreffende de industriezones.

Naar zijn weten zijn dergelijke dossiers in voorbereiding in de provincie Luxemburg.

L'augmentation du nombre de jours de congé payés, avec octroi du pécule de vacances y affèrent, influe favorablement sur le nombre de travailleurs désireux de prendre des vacances.

Ce phénomène, heureux en soi, suscite certains problèmes dans le domaine de l'équipement touristique: villages de bungalows, studios, centres de vacances, etc.

Par ailleurs, comme on l'a déjà fait observer, l'attention doit se porter particulièrement sur de nouvelles couches de la population en ce qui concerne les vacances: pensionnés, petites classes moyennes, handicapés, etc.

Etant donné ces besoins nouveaux, le crédit inscrit à l'article 51.01 du budget extraordinaire en vue de la réalisation, de l'extension et de l'équipement d'établissements destinés au tourisme social a été porté à 100 millions pour l'année 1969, soit 30 millions de plus qu'en 1968.

B. — LA PROPAGANDE TOURISTIQUE.

Nul ne contestera que la propagande à l'étranger est d'une importance vitale pour les divers secteurs de notre économie touristique, notamment pour l'hôtellerie. Dans la capitale, les étrangers représentent 93 % de la clientèle.

A la lumière des initiatives prises par les autres pays, les moyens utilisés chez nous paraissent vraiment trop limités.

Une grande partie des augmentations accordées dans les précédents budgets a été absorbée par une amélioration des services de Londres, Paris, Dusseldorf et Bâle, par un renforcement de la prospection à Lille et à Strasbourg par exemple, ainsi que par les adaptations requises des traitements du personnel.

En d'autres termes, et à cause également de la hausse du prix des imprimés, des tarifs postaux, etc., les dépenses se sont élevées sans que le volume des moyens de propagande ait pu être accru.

En conséquence, le Ministre a donné l'ordre de procéder à une étude approfondie afin de déterminer quelle doit être la mesure exacte de nos efforts en vue d'obtenir un rendement maximum.

QUESTIONS ET REPONSES.

A. — SUBSIDES ET CONCEPTION.

Question.

Les subsides sont par trop disséminés.

Afin d'en coordonner plus efficacement la distribution, ne convient-il pas d'examiner la possibilité de prévoir, dans les plans régionaux, des zones touristiques qui, à l'instar des zones industrielles, pourraient prétendre au subventionnement de l'Etat?

Réponse.

Le Ministre se rallie en principe à la conception défendue par le membre; il s'efforce de concentrer l'aide de l'Etat sur des réalisations touristiques importantes.

Sous le Gouvernement précédent, le Comité interministériel d'expansion régionale a admis, en principe, que certaines zones touristiques seraient assimilées aux zones industrielles.

Il a subordonné sa décision définitive à la condition qu'en cette matière également les projets seront présentés de la même manière que les dossiers relatifs aux zones industrielles.

Le Ministre croit savoir que des dossiers de ce genre sont en préparation dans la province de Luxembourg.

Vraag.

Het Ministerie van Verkeerswezen zou inspraak moeten krijgen bij het opmaken van gewestplannen om zones te voorzien voor recreatie, camping, enz.

Antwoord.

Het Commissariaat-Generaal voor Toerisme neemt actief deel aan de studies inzake streekplannen. Hierbij wordt aandacht besteed aan de uitrusting van de toeristische recreatie en ontspanningszones.

Vraag.

Als toelage aan de waterkuuroorden was in 1968 2 miljoen frank voorzien. Voor 1969 is een krediet van 4 miljoen uitgetrokken. Het bedrag van 1968 is verdeeld geworden als volgt :

— Spa	F	1 127 000
— Chaudfontaine	F	436 000
— Oostende	F	437 000

De verdeling gebeurde bij toepassing van het Regentsbesluit van 2 juni 1950, d.w.z. :

- één derde gelijk verdeeld onder de V.V.V.'s;
- één derde in verhouding tot de kuurbaden;
- één derde in verhouding tot de verkoop van minerale waters.

Hoe hoger de verkoop, hoe hoger de toelage dus is. Welnu, een hogere verkoop geeft meer winst en meer activiteitsmogelijkheden.

Is het derhalve niet aangewezen een ander criterium aan te houden dat men als volgt zou kunnen formuleren : hoe lager de verkoop hoe hoger de toelage ?

Een lid vraagt dat het bestaande criterium zou worden herzien of aangepast.

Antwoord.

De verdeling van de toelagen aan de badplaatsen van algemeen belang gebeurt sinds 1950 op basis van de bepalingen vervat in artikel 2, eerste alinea, van het besluit van de Regent van 31 mei 1946, gewijzigd door het besluit van de Regent van 2 juni 1950.

« Onder voorbehoud van het bepaalde in artikelen 3 en 4, kunnen de erkende verenigingen voor vreemdelingenverkeer jaarlijks een subsidie bekomen waarvan het bedrag wordt verdeeld als volgt :

- » — één derde van het op de begroting uitgetrokken krediet, in gelijke delen onder elke van die verenigingen van de badplaatsen;
- » — één derde van het krediet, in verhouding tot het getal kuurbaden en geneeskundige behandelingen;
- » — één derde van het krediet volgens de verkoop van wateren in de handel, waarbij enkel en alleen de verkoop van mineraal natuurwater, met uitsluiting van die van limonade enz., in aanmerking komt. »

Het is dus wel in rechtstreekse proportionele verhouding tot de activiteiten van de sector badplaatsen (medische kuren en debiet van mineraal natuurlijk water) dat de verdeling van het tweede deel (twee derde) van de toelage gebeurt.

Question.

Le Ministère des Communications devrait avoir son mot à dire dans la préparation des plans de secteur, afin d'y prévoir des zones réservées aux loisirs, au camping, etc.

Réponse.

Le Commissariat général au Tourisme prend une part active à l'élaboration des études relatives aux plans régionaux. Il est veillé, à cette occasion, à l'équipement des zones touristiques, et spécialement de celles consacrées aux loisirs

Question.

En 1968, il était prévu un montant de 2 000 000 de francs pour l'octroi de subsides aux stations thermales. Pour 1969, un crédit de 4 000 000 est inscrit au budget. Le crédit de 1968 a été réparti comme suit :

— Spa	F	1 127 000
— Chaudfontaine	F	436 000
— Ostende	F	437 000

Cette répartition s'est faite en application de l'arrêté du Régent du 2 juin 1950, c'est-à-dire :

- un tiers du montant a été réparti également entre les syndicats d'initiative;
- un autre tiers a été distribué proportionnellement au nombre de bains de cure;
- le troisième tiers a été octroyé proportionnellement à la vente des eaux minérales.

Plus élevé est le chiffre des ventes, plus élevé est donc le subside. Or, un chiffre d'affaires plus élevé donne un bénéfice plus considérable et offre des possibilités d'activités plus nombreuses.

Dans ces conditions, n'est-il pas indiqué de retenir un autre critère, qu'il serait possible d'énoncer comme suit : moins élevé est le chiffre des ventes, plus élevés sont les subsides ?

Un membre a demandé que le critère actuel soit revu ou adapté.

Réponse.

Depuis 1950, les subsides aux stations thermales d'intérêt général sont répartis sur la base des dispositions de l'article 2, premier alinéa, de l'arrêté du Régent du 31 mai 1946, modifié par l'arrêté du Régent du 2 juin 1950 :

« Sous réserve de ce qui est dit aux articles 3 et 4, les syndicats d'initiative reconnus peuvent obtenir annuellement un subside dont le montant est réparti de la façon suivante :

- » — un tiers du crédit prévu au budget, en parts égales entre chaque syndicat des stations thermales;
- » — un tiers du crédit, proportionnellement au nombre de bains de cure et de traitements médicaux;
- » — un tiers du crédit selon le débit commercial des eaux, limité à la vente des eaux thermales naturelles, à l'exclusion des limonades, etc. ».

La deuxième partie des subsides prévus (soit les deux tiers) est donc répartie proportionnellement aux activités du secteur des stations thermales (cures médicales et débit d'eaux thermales naturelles).

Het krediet is slechts van 2 op 4 miljoen frank kunnen gebracht worden, onder het beding dat de huidige formule werd in stand gehouden.

B. — HOTELACCOMODATIE.

Vraag.

Wanneer het zo is dat de premie voor verbetering en vernieuwing van de hotelaccomodatatie wordt toegekend op eenvoudig voorleggen van de facturen uitgaande van de aannemer, schuilt hier geen gevaar achter dat deze facturen totaal andere uitgaven kunnen dekken die niets gemeen hebben met het doel waarvoor de premie werd ingesteld?

Mocht dit werkelijk zo zijn, dan vraagt het lid uitdrukkelijk dat de controleorganen, vóór verbouwing, een staat van bevinding zouden opmaken aan de hand waarvan na uitvoering der werken zou kunnen uitgemaakt worden of de vernieuwings- of verbeteringswerken werkelijk beantwoorden aan het door de premie beoogde doel.

Waarom zouden dezelfde regels niet in acht genomen worden die gelden voor het toekennen van de saneringspremie bij verbetering van de woning?

Antwoord.

De premie voor het moderniseren of oprichten van hotelinrichtingen wordt niet toegekend op eenvoudig voorleggen van facturen.

Het moet om een erkende hotelinrichting gaan en de belanghebbende moet zijn aanvraag motiveren, overeenkomstig artikel 2 van het ministerieel besluit van 9 mei 1967.

De aanvraag moet vergezeld zijn van :

- a) een eensluidend afschrift van de bouwvergunning;
- b) een plan met maten van het te verrichten werk;
- c) een ramend voorontwerp met beschrijvende afmeting en eenheidsprijzen;
- d) een opgave van de overwogen aankopen met de offerten en de eenheidsprijzen;
- e) een omstandig financieringsplan.

De controlediensten van het Commissariaat-Generaal voor Toerisme gaan ter plaatse om een omstandig verslag te maken van de uit te voeren werken. Pas na goedkeuring door de Inspectie van Financiën wordt een beslissing genomen door de Minister.

Na uitvoering van de werken moet de belanghebbende als bewijs van uitvoering de facturen der werken voorleggen.

De controlediensten van het Commissariaat-Generaal voor Toerisme begeven zich dan ter plaatse om vast te stellen dat de uitgevoerde werken overeenstemmen met de ingediende aanvraag. Voor elk der uitgevoerde werken dienen de facturen overeen te stemmen. De facturen dienen duidelijk de omschreven werken te bepalen, zo niet worden zij geweigerd. Slechts bij goedkeuring van de facturen door de Controlediensten wordt de premie toegekend.

Deze procedure geeft algehele voldoening.

C. — TAALROL.

Vraag.

Welke is de samenstelling volgens de taalrol, vanaf de functie van bestuurssecretaris, van de huidige leiding van het Commissariaat-Generaal voor Toerisme?

Le crédit n'a pu être porté de 2 à 4 millions de francs qu'à la condition que la formule actuelle serait maintenue.

B. — INDUSTRIE HOTELIERE.

Question.

Si la prime pour la modernisation et la construction d'établissements hôteliers est accordée sur simple présentation des factures de l'entrepreneur, n'y a-t-il pas un risque de voir des hôteliers introduire des factures couvrant des dépenses qui n'ont rien de commun avec l'objectif visé par les dispositions instaurant la prime?

S'il en est effectivement ainsi, le membre demande expressément qu'avant toute transformation, les organes de contrôle dressent un état des lieux afin de pouvoir vérifier, après exécution des travaux de construction ou de modernisation, si ceux-ci correspondent réellement au but visé par la loi.

Pourquoi ne pas appliquer en cette matière les règles en vigueur pour l'octroi de la prime accordée en cas d'assainissement d'une habitation?

Réponse.

La prime prévue pour la modernisation ou la construction d'établissements hôteliers n'est pas accordée sur simple présentation de factures.

La demande, motivée conformément à l'article 2 de l'arrêté ministériel du 9 mai 1967, doit émaner d'un établissement hôtelier agréé.

Elle doit être accompagnée :

- a) d'une copie conforme du permis de bâtir;
- b) d'un plan du travail envisagé;
- c) d'un avant-projet estimatif avec mètre descriptif et prix unitaires;
- d) d'un relevé des acquisitions envisagées avec les offres et prix unitaires;
- e) d'un plan détaillé de financement.

Les services de contrôle du Commissariat général au Tourisme se rendent sur les lieux et dressent un rapport circonstancié des travaux à exécuter. Ce n'est qu'après approbation par l'Inspection des Finances qu'une décision est prise par le Ministre.

Après achèvement des travaux, l'intéressé doit présenter les factures comme preuve de leur exécution.

Les services de contrôle du Commissariat général au Tourisme se rendent alors une nouvelle fois sur place afin de constater que les travaux réalisés concordent avec la demande introduite. Toute construction ou transformation doit correspondre aux indications des factures. Celles-ci doivent définir clairement les travaux réalisés, faute de quoi elles sont refusées. Ce n'est qu'après approbation des factures par les services de contrôle que la prime est octroyée.

Cette procédure donne entière satisfaction.

C. — ROLE LINGUISTIQUE.

Question

Quelle est, à partir du grade de secrétaire d'administration, la composition par rôle linguistique des services de direction du Commissariat général au Tourisme?

Antwoord.

	Franse	Nederlandse
Commissaris-generaal	1	—
Adjunct-commissaris-generaal	1	1
Directeur	1	2 ⁽¹⁾
Adviseur	—	1
Adjunct-adviseur	1	2
Eerste inspecteur	1	1
Bestuurssecretaris	1	2

VII. — Varia.

VRAGEN EN ANTWOORDEN.

A. — ONTSPANNINGSCENTRUM.

Vraag.

Wie neemt het beheer van het Ontspanningscentrum Sint-Genesius-Rode waar? Wie controleert dat beheer? Hoeveel heeft het Ontspanningscentrum reeds gekost aan investeringskosten sedert zijn ontstaan? Hoeveel bedragen de werkings- en onderhoudskosten van het Centrum sedert het ontstaan?

Antwoord.

1. Het Centrum werd opengesteld in mei 1958. Het is toegankelijk voor de personeelsleden in actieve dienst en de gepensioneerden evenals hun familieleden, afhankelijk van het Ministerie van Verkeerswezen en van P.T.T., inbegrepen de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.

2. Het Centrum wordt beheerd door een comité, samengesteld uit afgevaardigden aangeduid eensdeels door de besturen waarvan de personeelsleden toegang hebben tot het Centrum en anderdeels uit afgevaardigden aangeduid door de personeelsgroeperingen.

3. Het beheer wordt gecontroleerd door een college van drie commissarissen, aangeduid door de besturen (1 R.T.T., 1 Posterijen en 1 N.M.B.S.).

Bovendien worden de rekeningen nagezien door het Rekenhof.

4. Sinds de oprichting in mei 1958 tot einde 1968 bedragen de investeringskosten (bomen, aanpassingswerken, herstellingen) : 36 048 916 frank.

5. Het vast personeel, nodig voor de exploitatie, wordt ter beschikking gesteld van het Centrum door de verschillende besturen, waarvan het personeel toegang heeft tot het Centrum. Deze besturen storten bovendien een bijdrage waarvan het totaal bedrag belooft voor :

1958	...	...	F	300 000
1959	...	...	F	—
1960	...	...	F	300 000
1961	...	...	F	225 000
1962	...	...	F	225 000
1963	...	...	F	325 000
1964	...	...	F	335 000
1965	...	...	F	485 000
1966	...	...	F	535 000
1967	...	...	F	535 000
1968	...	...	F	535 000

6. De overige werkings- en onderhoudskosten (inbegrepen het toevallig personeel tijdens de zomerperiode) worden gedragen door de eigen inkomsten van het Centrum : inkomgelden, opbrengst der spelen, winst op drank en spijzen.

(1) Waarvan 1 directeur benoemd om taalredenen.

Réponse.

	Français	Néerlandais
Commissaire général	1	—
Commissaire général adjoint	1	1
Directeur	1	2 ⁽¹⁾
Conseiller	—	1
Conseiller adjoint	1	2
Inspecteur principal	1	1
Secrétaire d'administration	1	2

VII. — Divers.

QUESTIONS ET REPONSES.

A. — CENTRE DE DELASSEMENT.

Question.

Qui s'occupe de la gestion du Centre de délassement de Rhode-Saint-Genèse? Qui contrôle cette gestion? Combien ce Centre a-t-il déjà coûté en frais d'investissements depuis sa création? A combien s'élèvent les frais de fonctionnement et de gestion de ce Centre depuis sa création?

Réponse.

1° Le Centre a été ouvert en mai 1958. Il est accessible à tous les membres — en activité de service ou à la retraite — du personnel dépendant du Ministère des Communications et des P.T.T. (y compris la Société nationale des Chemins de fer belges), ainsi qu'aux membres des familles de ces agents.

2° Le Centre est géré par un comité composé, d'une part, de délégués désignés par les administrations dont les agents ont accès au Centre et, d'autre part, de délégués désignés par les groupements du personnel.

3° La gestion est contrôlée par un collège de trois commissaires, désignés par les administrations (1 pour la R.T.T., 1 pour les Postes et 1 pour la S.N.C.B.).

En outre, les comptes sont vérifiés par la Cour des Comptes.

4° Depuis la création du Centre au mois de mai 1958 jusqu'à la fin de 1968 les frais d'investissements (arbres, travaux d'aménagement, réparations) se sont élevés à 36 048 916 francs.

5° Le personnel permanent nécessaire à l'exploitation est mis à la disposition du Centre par les différentes administrations dont le personnel a accès au Centre. Ces administrations versent, en outre, une contribution dont le montant global a évolué comme suit :

1958	...	...	F	300 000
1959	...	...	F	—
1960	...	...	F	300 000
1961	...	...	F	225 000
1962	...	...	F	225 000
1963	...	...	F	325 000
1964	...	...	F	335 000
1965	...	...	F	485 000
1966	...	...	F	535 000
1967	...	...	F	535 000
1968	...	...	F	535 000

6° Les autres frais de fonctionnement et d'entretien (y compris le personnel occasionnel de la période estivale) sont supportés par les recettes propres du Centre : entrées, recettes des jeux, bénéfices sur les boissons et les aliments.

(1) Dont 1 directeur nommé pour des motifs linguistiques.

B. — TAALKADER.

Vraag.

De taalwet van 1963 bepaalt dat in ieder departement een taalkader moet opgemaakt worden. Hoeveel staat het met dit taalkader in het Departement van Verkeerswezen en in de van dit Departement afhangelende Regies ?

Antwoord.

Reeds in januari 1967 heeft de Minister de bevoegde dienst opdracht gegeven voorstellen inzake taalkaders te doen. Ondanks herhaald aandringen is hij thans nog niet in het bezit van alle vereiste gegevens.

Hij zal er nogmaals op aandringen dat opnieuw deze kaders eerlang zouden kunnen worden uitgevaardigd, iets wat nochtans de voorafgaande raadpleging van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht impliceert.

AFDELING II. — Bespreking der artikelen en stemmingen.

1. De heer Babylon diende een amendement in (*Stuk* n° 4-XIV/2) ertoe strekkend de kredieten uitgetrokken voor het Toerisme en voor het Commissariaat-Generaal voor Toerisme uit de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen te lichten en ze over te hevelen naar de begroting van Cultuur.

De auteur van het amendement is de mening toegedaan dat het toerisme een bij uitstek culturele activiteit is. Dit standpunt wordt in bepaalde syndicale kringen gedeeld.

Hij wijst er tevens op dat de vorige Regering er eenzelfde zienswijze op nahield en derhalve een bijzondere Staatssecretaris belast had met de coördinatie van alle aspecten van de toeristische politiek.

De Minister wijst op de veelzijdige aspecten van het toerisme, waardoor naast het Departement van Nationale Opvoeding en Cultuur nog meer departementen bij het toerisme betrokken kunnen worden.

Het meest neutrale departement is dat van Verkeerswezen. Door het feit dat het toerisme steeds een verplaatsing inhoudt is het dan ook best aangewezen om de toeristische activiteiten te centraliseren.

Een lid laat hierbij opmerken dat de Commissie wel bevoegd is om het krediet te schrappen, maar dat het de Koning is die de onderscheiden bevoegdheden van de ministeriële departementen regelt.

De auteur van het amendement vindt de aangehaalde argumenten geenszins doorslaggevend. Het criterium van de verplaatsing is o.m. eveneens voorhanden in hooft van de pendelarbeiders, die daarom toch niet onder het Departement van Verkeerswezen moeten ressorteren.

Ook zou de Regering wel ingaan op de wens van de Commissie om het toerisme als een essentiële cultuuractiviteit te beschouwen. In stemming gebracht werd het amendement verworpen met 15 tegen 2 stemmen.

2. Twee Regeringsamendementen werden vervolgens eenparig aangenomen.

Het eerste (*Stuk* n° 4-XIV/3) verhoogt de toelage aan het Koninklijk Werk « Ibis » met 200 000 frank (art. 44.01, — blz. 19 van de begroting), om een uitbreiding van het kader van het onderwijzend personeel mogelijk te maken.

Hierdoor worden de gewone uitgaven voor het Ministerie van 10 895 692 000 op 10 895 892 000 frank gebracht.

B. — CADRE LINGUISTIQUE.

Question.

La loi linguistique de 1963 dispose qu'un cadre linguistique doit être établi pour chaque département. Où en est ce cadre linguistique pour le Département des Communications et pour les Régies relevant de ce dernier ?

Réponse.

Dès le mois de janvier 1967, le Ministre a chargé le service compétent de lui faire des propositions en ce qui concerne les cadres linguistiques. Malgré ses instances répétées, le Ministre n'a pas encore été mis en possession de toutes les données nécessaires.

Il insistera à nouveau afin que ces cadres puissent être rendus publics sous peu, ce qui implique toutefois l'avis préalable de la Commission permanente de contrôle linguistique.

SECTION II. — Discussion des articles et votes.

1. M. Babylon a présenté un amendement (*Doc.* n° 4-XIV/2) tendant à supprimer, au budget des Communications, les crédits qui y sont inscrits au titre du tourisme, en faveur du Commissariat général au Tourisme, et de transférer ces crédits au budget de la Culture.

L'auteur de l'amendement estime que le tourisme est une activité culturelle par excellence. Certains syndicaux partagent cet avis.

L'auteur de l'amendement signale également que le Gouvernement précédent partageait ce point de vue et qu'il avait dès lors spécialement désigné un Secrétaire d'Etat, chargé de la coordination de tous les aspects de la politique touristique.

Le Ministre a souligné les multiples aspects du tourisme, cette multiplicité ayant pour conséquence qu'outre le Département de l'Education nationale et de la Culture, d'autres départements encore peuvent être concernés par le tourisme.

Le département le plus neutre est celui des Communications. Étant donné que le tourisme implique toujours un déplacement, il est dès lors le plus indiqué pour centraliser les activités touristiques.

Un membre fait observer à ce propos que la Commission a effectivement compétence pour supprimer le crédit, mais qu'il appartient au Roi de régler les différentes attributions des départements ministériels.

L'auteur de l'amendement n'estime nullement péremptoires les arguments ainsi avancés. En effet, le critère « déplacement » se retrouve également chez les ouvriers « navetteurs » lesquels ne relèvent pas pour autant du Ministère des Communications.

Le Gouvernement serait toutefois disposé à rencontrer le vœu exprimé par la Commission et tendant à considérer le tourisme comme une activité essentiellement culturelle. Mis aux voix, l'amendement a été rejeté par 15 voix contre 2.

2. Deux amendements du Gouvernement ont ensuite été adoptés à l'unanimité.

Le premier amendement (*Doc.* n° 4-XIV/3) tend à augmenter de 200 000 francs la subvention à l'Œuvre royale « IBIS » (art. 44.01, p. 19 du budget) en vue de permettre une extension de cadre du personnel enseignant. Les dépenses ordinaires afférentes à ce Département sont donc portées de 10 895 692 000 à 10 895 892 000 francs.

Het tweede amendement van de Regering (*Stuk* n° 4-XIV/4) wijzigt de tekst van artikel 81.28 der buitengewone uitgaven (blz. 35) — zonder dat hierdoor de uitgaven verhoogd worden — om de kosten voor studies over de reizigersverkeersstromen in, van en naar de agglomeraties te kunnen dekken.

Er zij genoteerd dat in de tekst van het in *Stuk* n° 4-XIV/4 gepubliceerde amendement een drukfout is gesloten: het amendement wijzigt Titel II — Buitengewone uitgaven — en niet Titel I — Gewone uitgaven.

De artikelen evenals de gehele begroting, zoals die door de Commissie werd gewijzigd, werden aangenomen met 12 tegen 5 stemmen.

De Verslaggever,
D. CLAEYS.

De Voorzitter,
R. LAMERS.

Le deuxième amendement du Gouvernement (*Doc.* n° 4-XIV/4) — sans toutefois augmenter les dépenses — modifie le texte de l'article 81.28 des dépenses extraordinaires en vue de couvrir les frais d'études, de courants de trafic de voyageurs dans, à partir et vers les agglomérations.

Il faut noter qu'une faute d'impression s'est glissée dans le texte de l'amendement publié dans le *Document* n° 4-XIV/4: l'amendement apporte une modification au Titre II — Dépenses extraordinaires, et non au Titre I — Dépenses ordinaires.

Les articles ainsi que l'ensemble du budget, tel qu'il a été modifié par la Commission, ont été adoptés par 12 voix contre 5.

Le Rapporteur,
D. CLAEYS.

Le Président,
R. LAMERS.

ARTIKELLEN GEAMENDEERD DOOR DE COMMISSIE.

TITEL I.

Gewone uitgaven.

DEEL I.

Verkeerswezen.

Sectie III. — Onderwijs.

HOOFDSTUK III.

INKOMENSOVERDRACHTEN.

Art. 44.01. — Toelage aan het Koninklijk Werk « Ibis » (blz. 19).

Het krediet van « 6 070 000 frank » wordt verhoogd tot « 6 270 000 frank ».

(Vermeerdering met 200 000 frank.)

TITEL II.

Buitengewone uitgaven.

Sectie I. — Verkeerswezen.

HOOFDSTUK V.

KREDIETVERLENINGEN EN DEELNEMINGEN.

Art. 81.28 (blz. 35).

De titel wordt als volgt gewijzigd:

« Uit te voeren werken met het oog op de bevordering en de modernisering van het gemeenschappelijk vervoer in de grote agglomeraties met inbegrip van:

- » — de werkingskosten der commissies van het coördinatiecomité en van de werkgroep voorzien bij koninklijk besluit van 29 januari 1962 (contractuele lasten inzake bezoldiging en andere, reis- en verblijfsvergoedingen, andere uitgaven in verband met deze werkzaamheden, prestaties van derden, enz.) alsook de kosten voor studies over de reizigersverkeersstromingen in, van en naar de agglomeraties;
- » — de beheerskosten enz.;
- » — de aanleg enz. »

ARTICLES AMENDES PAR LA COMMISSION.

TITRE I.

Dépenses ordinaires.

PARTIE I.

Communications.

Section III. — Enseignement.

CHAPITRE III.

TRANSFERTS DE REVENUS.

Art. 44.01. — Subvention à l'Œuvre royale de l'« Ibis » (p. 18).

Le crédit de « 6 070 000 francs » est porté à « 6 270 000 francs ».

(Augmentation de 200 000 francs.)

TITRE II.

Dépenses extraordinaires.

Section I. — Communications.

CHAPITRE V.

OCTROIS DE CREDITS ET PARTICIPATIONS.

Art. 81.28 (p. 34).

L'intitulé est modifié comme suit:

« Travaux à exécuter en vue d'assurer la promotion et la modernisation des transports en commun dans les grandes agglomérations, y compris:

- » — les frais de fonctionnement des commissions du comité coordinateur et du groupe de travail prévus par l'arrêté royal du 29 janvier 1962 (charges contractuelles de rémunérations et autres, frais de route et de séjour, autres dépenses en relation avec ces activités, prestations de tiers, etc.) ainsi que les frais d'études de courants de trafic de voyageurs dans, à partir et vers les agglomérations;
- » — les frais de gestion, etc.;
- » — l'aménagement, etc. »