

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1963-1964.

16 JANUARI 1964.

Ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen en van Posten, Telegrafie en Telefonie voor het dienstjaar 1964.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET VERKEERSWEZEN EN DE P.T.T. (1) UITGEBRACHT DOOR DE HH. DEMARNEFFE EN GOOSSENS.

INHOUD.

	blz.
I. Kredieten Verkeerswezen	2
(Verslaggever : de heer Demarneffe)	
A. Spoorwegen	3
B. Wegvervoer	12
C. Binnenvaart en Rijnvaart	17
D. Zeevaart	18
E. Luchtvaart	22
F. Stedelijk vervoer	26
G. Toerisme	30
II. Kredieten P.T.T.	33
(Verslaggever : de heer Goossens)	
A. Posterijen	33
B. Telegrafie en Telefonie	43

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

De heren Claeys, Coppens, Cuvelier, De Block, Debucquoy, Dekeyzer, Feron, Gilson, Henckaerts, Jennard, Merchiers, Pontus, Stubbe, Trappeniers, Uselding, Vandenbussche, Van den Storme, Vandeputte en Demarneffe en Goossens, verslaggevers.

R. A 6564.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

5.XV (Zitting 1963-1964) : Ontwerp van wet.

82 (Zitting 1963-1964) : Amendementen.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1963-1964.

16 JANVIER 1964.

Projet de loi contenant le budget du Ministère des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones pour l'exercice 1964.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES COMMUNICATIONS ET DES P.T.T. (1) PAR MM. DEMARNEFFE ET GOOSSENS.

SOMMAIRE.

	Page
I. Crédits Communications	2
(Rapporteur : M. Demarneffe)	
A. Chemins de fer	3
B. Transports routiers	12
C. Navigation intérieure et navigation rhénane	17
D. Navigation maritime	18
E. Navigation aérienne	22
F. Transports urbains	26
G. Tourisme	30
II. Crédits P.T.T.	33
(Rapporteur : M. Goossens)	
A. Postes	33
B. Télégraphes et Téléphones	43

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

MM. Claeys, Coppens, Cuvelier, De Block, Debucquoy, Dekeyzer, Feron, Gilson, Henckaerts, Jennard, Merchiers, Pontus, Stubbe, Trappeniers, Uselding, Vandenbussche, Van den Storme, Vandeputte et Demarneffe et Goossens, rapporteurs.

R. A 6564.

Voir :

Documents du Sénat :

5.XV (Session de 1963-1964) : Projet de loi.

82 (Session de 1963-1964) : Amendements.

DAMES EN HEREN,

Zonder rekening te houden met de begrotingen van de instellingen van openbaar nut die voorkomen in Titel III, bedraagt de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen en van Posterijen, Telegrafie en Telefonie voor het dienstjaar 1964 :

- gewone begroting : 8.925.194.000 frank.
- buitengewone begroting (betalingskred.) : 3 miljard 895.592.000 frank.

De 8.925 miljoen der gewone begroting kunnen als volgt onderverdeeld worden :

- Hoofdstuk I. Uitgaven van algemeen bestuur : 4.482 miljoen;
- Hoofdstuk II. Toelagen : 3.861 miljoen
- Andere uitgaven : 582 miljoen.

Van de 4.482 miljoen der uitgaven van algemeen bestuur hebben 3.577 miljoen betrekking op de bezoldigingen van het actief en ter beschikking gesteld personeel van het Bestuur der Posterijen.

Van de 3.861 miljoen toelagen die op de gewone begroting voorkomen, hebben de bijzonderste toelagen betrekking op :

- Forfaitaire tussenkomst van de Staat in de pensioenen betaald aan het personeel van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen op rust gesteld en overtaillig ten overstaan van een normaal effectief : 1.200 miljoen.

- Aanvullende toelage aan de N.M.B.S. als bijdrage van de Staat tot het evenwicht van de exploitatierekening van deze maatschappij : 1.002 miljoen.

- Tussenkomst van de Staat in het verlies gedragen door de N.M.B.S. uit hoofde van de aflevering van sociale abonnementen : 446 miljoen.

In de buitengewone begroting worden o.a. volgende betalingskredieten voorzien :

- Hernieuwings- en moderniseringsprogramma van het rollend materieel en van de vaste opstellingen van de N.M.B.S. : 1.980 miljoen.

- Tussenkomst van de Staat in de lasten tot afschrijving van het vliegend materieel, van de wisselstukken voor vliegend materieel alsmede van de uitrusting van de werkplaatsen voor onderhoud en revisie van het vliegend materieel van de Sabena : 400 miljoen.

- Bijzonder fonds ingesteld bij artikel 21 van de besluitwet van 20 november 1946 (Regie Luchtwezen) : 315 miljoen.

I. Bespreking der kredieten Verkeerswezen.

In zijn inleidende uiteenzetting heeft de Minister van Verkeerswezen in eerste instantie gesproken over de internationale transportproblemen :

- in Benelux-verband is het vooralsnog gebleven bij de eerste maatregelen verwezenlijkt volgens het vastgestelde tijdschema (voor nadere bijzonderheden zie B infra) ;

MESDAMES, MESSIEURS,

Si l'on fait abstraction des budgets des organismes d'intérêt public qui figurent au Titre III, le budget du Ministère des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones pour l'exercice 1964 se présente comme suit :

- budget ordinaire : 8.925.194.000 francs;
- budget extraordinaire (crédits de paiement) : 3.895.592.000 francs.

Les 8.925 millions de francs du budget ordinaire se décomposent comme suit :

- Chapitre I. Dépenses d'administration générale : 4.482 millions;
- Chapitre II. Subventions : 3.861 millions;
- Autres dépenses : 582 millions.

Les 4.482 millions de francs de dépenses d'administration générale comprennent un crédit de 3.577 millions de francs pour les rémunérations du personnel actif et en disponibilité de l'Administration des Postes.

Les 3.861 millions de francs de subventions qui figurent au budget ordinaire comportent principalement les points suivants :

- Intervention forfaitaire de l'Etat dans les charges de pensions payées au personnel pensionné de la Société Nationale des Chemins de fer belges et excédentaire par rapport à un effectif normal : 1.200 millions de francs.

- Subvention complémentaire à la Société Nationale des Chemins de fer belges à titre de contribution de l'Etat à l'équilibre du compte d'exploitation de cette société : 1.002 millions de francs.

- Intervention de l'Etat dans la perte supportée par la Société Nationale des Chemins de fer belges, du fait de la délivrance d'abonnements sociaux : 446 millions de francs.

Le budget extraordinaire prévoit notamment les crédits de paiement suivants :

- Programme de renouvellement et de modernisation du matériel roulant et des installations fixes de la Société Nationale des Chemins de fer belges : 1.980 millions de francs.

- Intervention de l'Etat dans les charges d'amortissement du matériel volant, des rechanges pour matériel volant ainsi que des équipements pour les ateliers d'entretien et de révision du matériel volant de la Sabena : 400 millions de francs.

- Fonds spécial créé par l'article 21 de l'arrêté-loi du 20 novembre 1946 (Régie des Voies aériennes) : 315 millions de francs.

I. Discussion des crédits relatifs aux Communications.

Dans son exposé introductif, le Ministre a tout d'abord parlé des problèmes concernant les transports internationaux :

- dans le cadre du Benelux, on s'est borné jusqu'ici à la réalisation des premières mesures prévues par le timing (pour plus de détails, voir B, ci-dessous) ;

— het verloop van de internationale gebeurtenissen in E.E.G.-verband is volgens de Minister tijdens de afgelopen twaalf maanden niet van aard geweest optimistische verwachtingen te wekken over een snelle evolutie naar een gemeenschappelijk vervoerbeleid of een gemeenschappelijke vervoermarkt (voor nadere bijzonderheden over de werking van de E.E.G. in verband met transportproblemen, zie Zesde Algemeen Verslag van de Commissie van de E.E.G.).

Wat de organisatie van de Belgische vervoermarkt betreft, verklaart de Minister dat zijn politiek in feite uitgaat van één grondbeginsel, namelijk de verschillende vervoertakken in gelijke concurrentievoorwaarden tot de vervoermarkt toelaten mits verhindering van een ruïneuze concurrentie.

Het grootste gedeelte van de bespreking der kredieten werd nochtans besteed aan de bespreking van de evolutie van de verschillende sectoren (spoorwegen, wegvervoer, binnenvaart, zeevaart, luchtvaart, stedelijk vervoer en toerisme).

A. Spoorwegen.

De ontwikkeling van de Rijkstoelagen ten gunste van de N.M.B.S. evolueerde als volgt (in miljoenen frank) :

	1960	1961	1962	1963	1964
24-5. Sociale abonnementen. — <i>Abonnements sociaux</i>	1.148,—	612,—	637,—	446,—	446,—
24-6. Biljetten verminderde prijs. — <i>Billets à tarif réduit</i>	133,5	133,7	123,8	128,5	128,5
24-7. Schoolabonnementen. — <i>Abonnements scolaires</i>	90,—	30,—	30,—	30,—	30,—
24-8. Compensatie pensioenen. — <i>Intervention de l'Etat dans les pensions</i>	1.284,—	1.200,—	1.200,—	1.200,—	1.200,—
24-9. Compensatie oorlog. — <i>Compensation de charges résultant de la guerre</i>	227,5	223,6	214,5	207,4	200,8
24-10. Gemeenschappelijke inrichtingen. — <i>Installations communes</i>	112,—	112,9	107,8	108,8	107,3
24-11. Tenlasteneming interesten. — <i>Prise en charge des intérêts</i>	174,5	190,1	180,1	287,6	292,4
24-12. Revalorisatie. — <i>Revalorisation de la fonction publique</i>	0,—	0,—	311,8	1.083,4	1.002,—
24. Afnemend tarief Groothertogdom. — <i>Tarif dégressif Grand-Duché</i>	18,6	15,4	15,5	0,—	0,—
Verlies staking. — <i>Pertes dues à la grève</i>	0,0	270,0	0,0	0,0	0,0
478. Dotatie. — <i>Dotation</i>	1.860,—	1.860,—	1.900,—	1.980,—	1.980,—
Rollend materieel (verbetering). — <i>Matériel roulant (amélioration)</i>	71,7	71,3	81,1	0,0	0,0
Rijksbijdrage in de exploitatierekening. — <i>Contribution de l'Etat à l'équilibre du compte d'exploitation</i>	5.119,8	4.719,0	4.801,6	5.471,9	5.387,0
Rijksbijdrage in het tekort. — <i>Intervention de l'Etat dans la couverture du déficit</i>	300,0	0,0	100,0	0,0	0,0
Kredieten op de buitengewone begroting voor de spoorwegen na aftrek van bovengenoemde bedragen. — <i>Crédits prévus au budget extraordinaire pour les Chemins de fer après déduction des montants précités</i>	1.254,0	269,0	486,9	1.188,6	857,8
Toelage voor de schuldenlast. — <i>Subventions afférentes à la charge des dettes contractées</i>	525,1	512,4	632,0	714,0	710,9
Totaal. — <i>Totaal</i>	7.198,9	5.500,4	6.020,5	7.374,5	6.955,7

Bovengenoemde cijfers zijn zo indrukwekkend dat in Uw Commissie de vraag gesteld werd welke evolutie men voor de spoorwegen voorziet tijdens de eerstvolgende tien jaren. Zal men ieder jaar zo belangrijke toelagen van de Staat blijven verlenen aan de exploitatierekening van de N.M.B.S. ?

Volgens de Minister van Verkeerswezen kan men bij een ontleding van de financiële resultaten van de N.M.B.S., zonder grondige studie, nogal vlug de indruk krijgen dat de spoorwegexploitatie jaarlijks miljarden

— d'après le Ministre, les événements internationaux qui se sont succédé dans le cadre de la C.E.E. au cours des douze mois écoulés, n'autorisent guère à formuler des prévisions optimistes quant à une évolution rapide vers une politique commune des transports ni quant à l'établissement d'un marché commun dans ce domaine (pour plus de détails sur l'action de la C.E.E. en ce qui concerne les problèmes des transports, voir le Sixième Rapport général de la Commission du Marché Commun).

Au sujet de l'organisation du marché belge des transports, le Ministre déclare qu'en fait, sa politique part d'un seul principe fondamental, qui est de permettre aux différentes branches des transports d'accéder au marché à des conditions concurrentielles égales en empêchant toute concurrence ruineuse.

Toutefois, la discussion des crédits sollicités pour les Communications a porté principalement sur l'évolution des divers secteurs des transports (chemins de fer, transports routiers, navigation intérieure, navigation maritime, navigation aérienne, transports urbains et tourisme).

A. Chemins de fer.

L'évolution des subventions accordées par l'Etat à la Société Nationale des Chemins de fer belges est la suivante (en millions de francs) :

Les montants précités sont tellement impressionnants qu'un commissaire a demandé comment on envisageait l'évolution des chemins de fer au cours des dix prochaines années. L'Etat continuera-t-il d'allouer chaque année des sommes aussi considérables pour couvrir les comptes d'exploitation de la S.N.C.B. ?

D'après le Ministre des Communications, une analyse superficielle des résultats financiers de la S.N.C.B. pourrait facilement donner l'impression que l'exploitation des chemins de fer se solde par des pertes annu-

frank verlies maakt en dat de Staat maar moet bijspringen om de exploitatierekening min of meer in evenwicht te brengen.

Dergelijke voorstelling van zaken is volgens de Minister al te simplistisch en houdt geen rekening met de werkelijke toestand op de vervoermarkt.

De Minister van Verkeerswezen gelooft dat iedereen akkoord gaat om te verklaren dat, binnen haar eigen activiteitsfeer, de leiding van de N.M.B.S. al het mogelijke doet om het bedrijf te moderniseren, te rationaliseren en aldus de kostprijs van het spoorwegvervoer te reduceren.

De Minister van Verkeerswezen heeft er ook op gewezen dat er toestanden zijn waarop de spoorwegleiding geen vat heeft, eenvoudigweg omdat zij aan haar bevoegdheid ontsnappen.

In dat verband vermeldt hij de noodzakelijke aanpassing van de wet van 1891 op het vervoercontract en de normalisatie der spoorwegrekeningen.

Beide problemen staan in relatie met de huidige toestand van de vervoermarkt. Het moet immers benadrukt worden dat de toestand van de vervoermarkt niet meer dezelfde is als 30 of 40 jaar geleden. De spoorweg heeft nu af te rekenen met de concurrentie van twee andere vervoermiddelen die zich echter op de vervoermarkt aanbieden in totaal andere omstandigheden. Het is toch voldoende geweten dat de spoorweg — *en niet de andere vervoermiddelen* — een aantal lasten te dragen heeft, verplichtingen heeft na te leven en prestaties in het algemeen belang heeft te leveren, die hem van overheidswege, door de wetgevende of uitvoerende macht, werden opgedrongen meestal toen hij nog over een monopoliepositie beschikte. In een monopoliepositie was dat allemaal minder erg, maar op een geconcurranceerde markt wegen die lasten, verplichtingen en prestaties zwaar door op de uitgaven en derhalve op de kostprijs van het spoorwegvervoer.

Is het dan, zo vraagt de Minister, gerechtvaardigd dat de spoorweg een vergoeding ontvangt voor die lasten, verplichtingen en prestaties? Zou er een industrieel of zakenman worden gevonden die zou aanvaarden in dergelijke voorwaarden verantwoordelijk te zijn voor de goede uitslagen van een bedrijf?

Volgens de Minister gaat het niet op de spoorweg te verwijten dat hij verlies maakt en terzelfdertijd te weigeren hem te vergoeden voor de lasten, verplichtingen en prestaties die hem opgelegd zijn.

Dergelijke handelwijze zou de spoorweg in een onmogelijke toestand plaatsen op de vervoermarkt ten overstaan van de twee andere vervoermiddelen die er, praktisch gezien, hun diensten zonder enige beperking of bezwaring kunnen aanbieden.

Welnu, sedert 1950, is men volgens de Minister dit gaan inzien en heeft men geleidelijk aan getracht de spoorweg te vergoeden voor de lasten, verplichtingen en prestaties die hij alleen te dragen heeft om aldus zijn minderwaardige positie op de vervoermarkt enigszins recht te trekken.

elles de plusieurs milliards de francs et que l'Etat n'a qu'à intervenir pour équilibrer dans une certaine mesure les comptes d'exploitation.

Le Ministre estime qu'une telle présentation des choses est par trop simpliste et qu'elle ne tient pas compte de l'état réel du marché des transports.

A son sens, tout le monde admet que, dans la sphère d'activité qui lui est propre, la direction de la S.N.C.B. fait tout ce qui est en son pouvoir pour moderniser et rationaliser l'exploitation, de manière à réduire le prix de revient des transports ferroviaires.

Le Ministre des Communications souligne encore qu'il est des situations sur lesquelles la direction des Chemins de fer n'a aucune prise, pour la simple raison qu'elles échappent à sa compétence.

A cet égard, il fait remarquer qu'il est indispensable de réadapter la loi de 1891 sur les contrats de transport et de normaliser les comptes d'exploitation des chemins de fer.

La solution de ces deux problèmes doit tenir compte de la physionomie actuelle du marché des transports. Il convient de souligner, en effet, que la situation n'est plus la même qu'il y a 30 ou 40 ans. Les chemins de fer doivent maintenant affronter la concurrence de deux autres moyens de transport qui se présentent sur le marché dans des conditions totalement différentes. Chacun sait que les Chemins de fer — *contrairement aux autres moyens de transport* — doivent supporter un certain nombre de charges, remplir certaines obligations et effectuer des prestations d'utilité publique qui, le plus souvent, leur ont été imposées par voie d'autorité par le législateur ou le pouvoir exécutif à l'époque où ils bénéficiaient encore d'un monopole. Les conséquences qui en découlaient étaient moins dommageables lorsque les chemins de fer détenaient le monopole des transports, mais sur un marché ouvert à la concurrence, les charges, obligations et prestations incombant à la S.N.C.B. grèvent lourdement les dépenses, et par tant le prix de revient des transports ferroviaires.

Aussi le Ministre demande-t-il s'il n'est pas justifié l'allouer aux chemins de fer des subventions pour les aider à supporter ces charges, obligations et prestations. Quel industriel ou homme d'affaires accepterait d'assumer, dans de pareilles conditions, la responsabilité des résultats de l'exploitation?

D'après le Ministre, il serait illogique de reprocher aux chemins de fer qu'ils travaillent à perte et de leur refuser en même temps toute intervention dans les charges, obligations et prestations qui leur sont imposées.

Un telle attitude mettrait les chemins de fer dans une situation inextricable sur le marché, par rapport aux autres moyens de transport, qui, pratiquement, assurent leurs services sans aucune limitation ou charge.

Or, d'après le Ministre, on s'est aperçu de cette anomalie depuis 1950 et l'on s'est efforcé, peu à peu, d'indemniser les chemins de fer des charges, obligations et prestations qu'ils sont seuls à devoir supporter, afin de remédier ainsi, dans une certaine mesure, à leur position d'infériorité sur le marché des transports.

De vrije concurrentie op de vervoermarkt zal echter maar pas haar volle betekenis krijgen, eens dat de vervalste concurrentievoorwaarden op die markt volledig zullen verdwenen zijn en de klassieke vervoermiddelen op voet van gelijkheid zullen geplaatst worden.

Vandaar, als eerste onmiddellijk te verwezenlijken objectief :

— de volledige normalisatie der spoorwegrekeningen, waarmede een werkgroep is belast;

— de aanpassing van de wet van 1891 op het vervoercontract, die praktisch klaargekomen is.

Beide problemen zijn delicaat en complex, doch de sanering van de vervoermarkt vereist dat zeer spoedig een oplossing wordt bereikt.

In afwachting, ontvangt dus de spoorweg een reeks vergoedingen waarvan de tegenwaarde teruggevonden wordt in een reeks overeenstemmende lasten, verplichtingen en prestaties die hij alleen te dragen heeft.

De Minister heeft dan ook met de meeste nadruk beklemtoond dat het totaal bedrag van deze vergoedingen niet mag en niet kan beschouwd worden als gelijkstaande met de verkapte delging van een even groot exploitatieverlies.

Wat de *toelage voor sociale abonnementen* (artikel 24/5) betreft, werd in Uw Commissie gevraagd of deze toelage niet gedeeltelijk veroorzaakt wordt door de niet-aanpassing van de prijs der abonnementen aan het indexcijfer.

Volgens de Minister lijkt de aanpassing inderdaad logisch en men zou er ongetwijfeld een zeker « automatisme » mede bekomen. Maar, een automatische aanpassing houdt toch ook gevaren in. Ten eerste, zou de Regering beperkt worden in de uitoefening van haar recht zich te verzetten tegen tarievenverhogingen op de spoorweg. Ten tweede, mag men niet vergeten dat de bepaling van het niveau der vervoerprijzen een commerciële aangelegenheid is en dat de bevoegde instantie van de N.M.B.S., de Raad van Beheer, dan ook moet kunnen oordelen of commercieel gezien en gelet op de toestand van de vervoermarkt, een tariefaanpassing, op een bepaald ogenblik, al dan niet gewenst is.

Wat de *toelage voor de pensioenlast* (voornamelijk art. 24-8) betreft, verklaart de Minister dat de pensioenuitgaven inderdaad ongemeen zwaar drukken op de exploitatierekening van de N.M.B.S.

In 1962 bedroegen deze uitgaven :

— rustpensioenen :	3.142,7 miljoen
— overlevingspensioenen :	1.254,7 miljoen
	4.397,4 miljoen

Deze uitgaven stemden overeen met een gemiddeld aantal :

Cependant, la libre concurrence sur le marché des transports ne prendra toute son importance que lorsque la distorsion des conditions concurrentielles sur ce marché aura entièrement cessé et que les divers moyens de transport classiques auront été mis sur pied d'égalité.

Par conséquent, les premiers objectifs à réaliser dans l'immédiat sont les suivants :

— la normalisation complète des comptes des chemins de fer, tâche qui a été confiée à un groupe de travail;

— la réadaptation de la loi de 1891 sur les contrats de transport, réadaptation qui est pratiquement achevée.

Les deux problèmes sont délicats et complexes, mais l'assainissement du marché des transports exige que l'on parvienne très rapidement à une solution.

En attendant, les chemins de fer bénéficient donc d'une série d'indemnités dont la contrevaletur se retrouve dans un certain nombre de charges, obligations et prestations correspondantes, qu'ils sont seuls à devoir porter.

Aussi le Ministre a-t-il souligné avec la plus grande insistance que le montant global de ces indemnités ne peut et ne saurait être considéré comme ayant la signification d'un amortissement occulte d'une perte d'exploitation du même import.

Au sujet de la *subvention relative aux abonnements sociaux* (article 24/5), un commissaire a demandé si cette subvention n'était pas rendue nécessaire notamment par la non-réadaptation du prix des abonnements à l'index.

D'après le Ministre, pareille réadaptation serait en effet assez logique et elle permettrait sans aucun doute d'arriver à un certain « automatisme ». Mais une réadaptation automatique ne va pas sans risques. Tout d'abord, le Gouvernement serait bridé dans l'exercice de son droit de s'opposer aux augmentations tarifaires des chemins de fer. De plus, il ne faut pas oublier que la fixation du niveau des prix des transports est une question commerciale et que l'autorité compétente de la S.N.C.B., en l'espèce le Conseil d'Administration, doit donc pouvoir juger si, au point de vue commercial et eu égard à l'état du marché des transports, une réadaptation des tarifs est souhaitable ou non à un moment donné.

En ce qui concerne la *subvention afférente à la charge des pensions* (il s'agit surtout de l'article 24-8), le Ministre déclare que les dépenses relatives à celles-ci sont, en effet, extraordinairement lourdes pour le compte d'exploitation de la S.N.C.B.

En 1962, elles atteignaient les montants suivants :

— pensions de retraite :	3.142,7 millions
— pensions de survie :	1.254,7 millions
	4.397,4 millions

Ces dépenses correspondaient à des nombres moyens de pensions qui étaient respectivement :

— rustpensioenen :	44.122
— overlevingspensioenen :	31.529
	75.651

Zij zijn gefinancierd geworden als volgt :

— afhoudingen op de bezoldigingen :	360,1 miljoen
— diverse ontvangsten :	22,1 miljoen
— Staatsvergoedingen :	

a) forfaitaire (art. 24-8) : 1.200 miljoen

b) voor tijdsbonificaties (art. 24-9) 200,8 miljoen

c) voor wet van 2-8-1962
(art. 24-12) : 172,5 miljoen

1.955,5 miljoen

— bleef ten laste van de N.M.B.S. : 2.441,9 miljoen

4.397,4 miljoen

De voornaamste oorzaak van deze zware pensioenlast is gekend. Het is de overgave door de Staat, in 1926, van een effectief dat plethorisch was (118.000 man rekening houdend met de latere overnamen van andere maatschappijen als Nord-Belge, Mechelen-Terneuzen, en Chimay) ten overstaan van de werkelijke behoeften. De N.M.B.S. draagt dus een last die zij normaal niet zou moeten dragen en het is derhalve gerechtvaardigd dat de Staat een vergoeding er voor uitbetaalt.

Anderzijds, zijn er de bepalingen eigen aan het pensioenstatuut van het spoorwegpersoneel.

Van uit dit dubbele standpunt werd het vraagstuk behandeld door de werkgroep die de normalisatie van de spoorwegrekeningen bestudeert en wordt een oplossing voorgesteld die, indien zij door de Regering wordt goedgekeurd, het de N.M.B.S. zal mogelijk maken haar aandeel in de pensioenlasten beter in verhouding te brengen tot wat de privé-sector voor zijn pensioenlasten te dragen heeft.

In het kader van de *toelage voorzien bij artikel 478* werden door de Minister volgende statistische gegevens verstrekt nopens het Vernieuwingsfonds :

— pensions de retraite :	44.122
— pensions de survie :	31.529
	75.651

Elles ont été financées comme suit :

— retenues sur les rémunérations :	360,1 millions
— recettes diverses :	22,1 millions
— indemnités de l'Etat :	

a) forfaitaires (art. 24-8) : 1.200,0 millions

b) bonifications de carrière
(art. 24-9) : 200,8 millions

c) loi du 2 août 1962 (art. 24-12) : 172,5 millions

1.955,5 millions

— restait à la charge de la S.N.C.B.
un montant de : 2.441,9 millions

4.397,4 millions

La cause essentielle de cette lourde charge des pensions est bien connue. C'est la reprise par l'Etat, en 1926, d'effectifs pléthoriques (118.000 unités, compte tenu des reprises ultérieures d'autres sociétés comme le Nord Belge, Malines-Terneuzen et Chimay) par rapport aux besoins réels. La S.N.C.B. supporte donc une charge qui ne lui incomberait pas normalement et, par conséquent, il se justifie que l'Etat lui verse, de ce chef, une indemnité.

D'autre part, il y a les dispositions concernant spécifiquement le statut du personnel des chemins de fer en matière de pensions.

C'est à ce double point de vue que le problème a été examiné par le groupe de travail qui étudie la normalisation des comptes des chemins de fer et que l'on propose une solution qui, si elle est approuvée par le Gouvernement, permettra à la S.N.C.B. de mieux proportionner sa quote-part dans les charges de pensions à ce que le secteur privé doit supporter lui-même.

Dans le cadre du *crédit prévu à l'article 478*, le Ministre a fourni les indications statistiques suivantes au sujet du Fonds de renouvellement :

Dienst- jaren — <i>Exer- cices</i>	Ten laste van de Maatschappij — <i>A charge de la Société</i>				Bijdragen van de Staat — <i>Contribution de l'Etat</i>				Algemeen totaal (in miljoen frank) — <i>Total général (en millions de francs)</i>
	Verkoop van schroot — <i>Vente de ferraille</i>	Waarde der uit- getrokken materialen — <i>Valeur des matériaux portés en compte</i>	Dotatie — <i>Dota- tion</i>	Totaal — <i>Total</i>	Vernieuwingswerken in het kader van : — <i>Travaux de renouvel- lement dans le cadre de :</i>		Dotatie — <i>Dota- tion</i>	Totaal — <i>Total</i>	
					opslorping werk- loosheid <i>résorp- tion du chômage</i>	economische wederop- leving <i>relance écono- mique</i>			
1953	140,9	157,4	1.020	1.318,3	—	—	—	—	1.318,3
1954	66,9	135,6	1.020	1.222,5	—	—	—	—	1.222,5
1955	81,9	163,6	1.020	1.265,5	—	—	—	—	1.265,5
1956	96,8	194,6	1.020	1.311,4	—	—	—	—	1.311,4
1957	128,8	190,8	919	1.238,6	393,7	—	700	1.093,7	2.332,3
1958	157,6	141,9	320	619,5	999,2	—	1.200	2.199,2	2.818,7
1959	230,6	194,3	60	484,9	883,5	487,5	1.900	3.271,0	3.755,9
1960	88,8	157,5	—	246,3	117,5	518,8	1.860	2.496,3	2.742,6
1961	105,9	161,2	—	267,1	2,9	344,9	1.860	2.207,8	2.474,9
1962	100,4	174,5	—	274,9	6,3	485,5	1.900	2.391,8	2.666,7
	1.198,6	1.671,4	5.379	8.249,0	2.403,1	1.836,7	9.420	13.659,8	21.908,8

In 1966, zullen 95 % van het verkeer met elektrische of diesellocomotieven verzekerd worden.

De aankoop van het elektrisch- en dieselmaterieel, nodig om de overblijvende 5 % stoomtractie uit te schakelen, is voorzien voor het jaar 1966.

Het is niet mogelijk de dieseltractie als een eenvoudige overgangsoptlossing te beschouwen.

De dieseltractie is veel voordeliger dan de elektrische tractie op de lijnen waar het verkeer niet heel druk is. Hoe de economische en technische voorwaarden verder ook mogen evolueren, blijft het een feit dat de dieseltractie praktisch geen vaste installaties vereist, terwijl precies wegens de delgingslasten van de noodzakelijke vaste installaties, de elektrische tractie enkel rendabel is bij zeer intens verkeer.

In verband met de verre toekomst, moet men, in dezelfde gedachtengang, er wel rekening mede houden dat een modernisatie met belangrijke vaste installaties (zoals de elektrische tractie) een groter risico inhoudt dan deze waarbij dergelijke installaties niet nodig zijn.

Wat de *evolutie tijdens de eerstvolgende jaren* betreft, wijst de Minister van Verkeerswezen op het

En 1966, le trafic sera assuré à 95 % par des locomotives électriques ou Diesel.

L'acquisition du matériel électrique et Diesel nécessaire pour éliminer les 5 % restants de locomotives à vapeur est prévue pour l'année 1966.

L'adoption de la traction Diesel ne saurait être considérée comme une simple solution transitoire.

La traction Diesel est beaucoup plus avantageuse que la traction électrique sur les lignes où le trafic n'est pas très intense. Quelle que soit l'évolution ultérieure des conditions économiques et techniques, il est certain que la traction Diesel ne requiert pratiquement pas d'installations fixes, alors que, précisément à cause des charges d'amortissement des installations fixes nécessaires, la traction électrique n'est rentable que lorsque le trafic est très intense.

Dans le même ordre d'idées et si l'on songe à un avenir plus éloigné, il faut tenir compte du fait qu'une modernisation nécessitant d'importantes installations fixes (comme la traction électrique) entraîne des risques plus considérables qu'une modernisation ne requérant pas de telles installations.

Pour ce qui est de l'*évolution de la situation au cours des prochaines années*, le Ministre des Communica-

feit dat de thans deficitaire sectoren het reizigersverkeer en het stukgoedverkeer zijn.

Het mali van deze trafieken kan niet meer gecompenseerd worden door de winst die op het wagenladingsverkeer kan verwezenlijkt worden, zoals dit het geval was toen de spoorweg over een feitelijk monopolie beschikte.

Om hieraan te verhelpen zal, zoals in het verleden, enerzijds, een tarifaire politiek worden gevolgd afgestemd op een genormaliseerde kostprijs, en, anderzijds onverminderd doorgestaan worden met de modernisatie en de rationalisatie van de exploitatie alsmede met de aanpassing van het net. In dat laatste opzicht, weze vermeld dat de toestand als volgt geëvolueerd is :

1950 : 5.030 km, waarvan 337 km voor goederendienst alleen en 4.693 voor reizigers- en goederendienst;

1962 : 4.566 km, waarvan 1.524 km voor goederendienst alleen en 3.042 voor reizigers- en goederendienst.

**

In Uw Commissie werden tenslotte nog *diverse problemen behandeld in verband met de spoorwegen*. De bespreking ervan kan als volgt samengevat worden :

1. Buiten haar activiteit inzake bestel- en afhaal-diensten in verband met het stukgoederenverkeer en waarvoor circa 500 eigen voertuigen worden ingezet, heeft de N.M.B.S. het geraadzaam gevonden beroep te doen op de diensten van dochtermaatschappijen voor een ruimere deelname aan het *wegverkeer*.

In 1963 werden met dat doel twee filiales opgericht :

- de N.V. Depaire, meer bepaald voor de reorganisatie van het stukgoederenverkeer (één der twee deficitaire sectoren van de spoorwegbedrijvigheid);
- de N.V. Transfribel, voor het vervoer van diepgevoren producten.

2. Voor de electrificatie van de spoorlijn Verviers-Aken, dienen de stations te worden gereorganiseerd. Er zou sprake van zijn het *station van Herbestal* af te schaffen en een nieuw station in Welkenraedt te bouwen. Een commissielid kan maar niet begrijpen dat het station van Herbestal wordt afgebroken, want dit gebouw is een sieraad van architecturale kunst. Hij kan evenmin begrijpen dat er miljoenen worden uitgegeven om een modern station op te trekken op 500 m. van de plaats waar zich het station van Herbestal bevindt, te meer daar de deficitaire toestand van de N.M.B.S. soortgelijke fantasieën niet veroorlooft.

In antwoord op deze vraag wijst de Minister erop dat de N.M.B.S. overweegt de installaties voor reizigers van het station van Herbestal over te brengen naar Welkenraedt, naar aanleiding van de electrificatiewerken van de lijn Luik-Keulen.

Als redenen hiervoor kunnen worden aangevoerd :

- enerzijds de mogelijkheid die hierdoor geboden wordt op onbebouwd terrein, dat eigendom is van de

tions souligne le fait que les secteurs actuellement déficitaires sont le trafic-voyageurs et le trafic des charges incomplètes.

Le mali de ces deux secteurs ne peut plus être compensé par les bénéfices réalisables dans le trafic des charges complètes, comme c'était le cas à l'époque où les chemins de fer détenaient un monopole de fait.

Pour remédier à cette situation, l'on appliquera, comme dans le passé, une politique tarifaire basée sur un prix de revient normalisé et, d'autre part, on poursuivra avec la même énergie la modernisation et la rationalisation de l'exploitation ainsi que la réadaptation du réseau. Sur ce dernier point, on notera que la situation a évolué de la manière suivante :

1950 : 5.030 km, dont 337 pour le service-marchandises uniquement et 4.693 pour le service-voyageurs et le service-marchandises;

1962 : 4.566 km, dont 1.524 pour le service-marchandises uniquement et 3.042 pour les deux services.

**

Enfin, votre Commission s'est également penchée sur *divers autres problèmes concernant les chemins de fer*. On peut en résumer la discussion comme suit :

1. En dehors des activités de ses services de livraison et de prise à domicile dans le cadre du trafic des charges incomplètes, activités pour lesquelles elle a employé quelque 500 véhicules lui appartenant, la S.N.C.B. a estimé qu'il convenait de recourir aux services de filiales pour participer plus largement au *trafic routier*.

A cet effet, elle a créé en 1963 deux filiales :

- la S.A. Depaire, destinée essentiellement à réorganiser le trafic des charges incomplètes (qui est l'un des deux secteurs déficitaires des chemins de fer);
- la S.A. Transfribel, pour le transport des produits surgelés.

2. L'électrification de la ligne Verviers - Aix-la-Chapelle nécessite une réorganisation des gares. Il serait question de supprimer la *gare de Herbestal* et de construire une nouvelle gare à Welkenraedt. Un membre ne peut concevoir pourquoi il serait nécessaire de démolir la Gare de Herbestal, qui a un caractère architectural, et de dépenser des millions de francs pour la construction d'une gare moderne à 500 mètres de l'endroit où se trouve actuellement la gare de Herbestal, et ce d'autant plus que la situation déficitaire de la S.N.C.B. ne permet pas de financer des fantaisies de ce genre.

Répondant à cette question, le Ministre signale que la S.N.C.B. envisage de transférer à Welkenraedt les installations voyageurs de la gare d'Herbestal à l'occasion des travaux d'électrification de la ligne Liège-Cologne.

Les raisons qui justifient cette décision sont :

- d'une part, la possibilité qu'elle offre de réaliser sans difficulté, en terrain libre et propriété de la

Maatschappij, sporen aan te leggen die voorzien in de exploitatiebehoefte van een geëlectriceerde lijn met zeer sterk internationaal verkeer; hierdoor zal in het bijzonder de snelheid van de doorgaande treinen van 40 tot 120 km/u. worden verhoogd;

— anderzijds de voor het plaatselijk reizigersverkeer gunstigere ligging van het station van Welkenraedt in de agglomeratie en de mogelijkheid er een autobusstation op te richten dat groter en gemakkelijker toegankelijk is dan de huidige stationeerplaats van Herbestal.

De kredieten die voor de inrichting ervan moeten worden vastgelegd zijn niet hoger dan die welke nodig zouden geweest zijn voor de absoluut noodzakelijke verbouwwerken in Herbestal, rekening houdend met het feit dat het grootste gedeelte van de werken op onbebouwd terrein wordt uitgevoerd en dat de tussenstadia, die altijd zwaar doorwegen bij de exploitatiekosten, worden uitgeschakeld.

De keus van deze oplossing die op geen ogenblik de exploitatiemogelijkheden van Herbestal gedurende de electrificatiewerken van de lijn Luik-Keulen vermindert, stelt de N.M.B.S. in staat ter ontlasting van de Deutsche Bundesbahn sommige vormingsverrichtingen voor internationale reizigerstreinen uit te voeren, die de laatstgenoemde niet regelmatig kan verzekeren in Aachen Hbf gedurende de inrichtingswerken in dit station.

De zogenoemde « Tivoli »-installaties voor goederen, die rond het in- en uitklaringscentrum zijn gegroepeerd, worden niet van Herbestal naar Welkenraedt overgebracht.

3. Door de N.M.B.S. wordt volgens de Minister bijzondere aandacht gewijd aan de evolutie van het *ertsvervoer*. Zij is voor het ogenblik in contact met de leidende kringen van de Belgische metaalnijverheid en beoogt, binnen het raam van haar hervormingsplan, haar positie te handhaven zowel wat betreft de invoer uit Frankrijk en het Groothertogdom Luxemburg als de invoer van overzee via de belgische zeehavens.

4. De N.M.B.S. is op tweeërlei wijze geïnteresseerd bij de exploitatie van de *lijn Zeebrugge-Harwich* :

a) als voornaamste aandeelhouder van de « Société Belgo-Anglaise de Ferry-Boats » die het eindpunt Zeebrugge exploiteert;

b) als mede-exploitant van de zeevaartlijn waarvan de dienst door de « British Railways » wordt verzekerd, op gemeenschappelijke kosten van de Britse en Belgische spoorwegen.

Men mag veronderstellen dat de Britse spoorwegen die bij de constructie van de tunnel onder het Kanaal zeker zullen betrokken worden, ook zullen waken over hun belangen in de verbinding Zeebrugge-Harwich.

Wij ook dienen er voor te zorgen dat onze belangen in al de mate van het mogelijke gevrijwaard worden.

Het ligt derhalve in de bedoeling van de Minister deze kwestie te laten bestuderen *in al zijn aspecten*

Société, un aménagement de voies conforme aux nécessités de l'exploitation d'une ligne électrifiée à trafic international très dense, comportant en particulier le relèvement de la vitesse des trains en passage direct de 40 à 120 km/h;

— d'autre part, pour le trafic voyageurs local, la situation plus favorable de la gare de Welkenraedt par rapport à l'agglomération et la possibilité d'y établir une gare d'autobus de surface plus grande et d'accès plus aisé que la place de stationnement actuelle de Herbestal.

Les dépenses à engager pour cet aménagement ne sont pas plus importantes que celles qu'auraient nécessitées les transformations indispensables à apporter à Herbestal, compte tenu de l'exécution de la plus grande partie des travaux en terrain libre et de la suppression des phases intermédiaires, toujours coûteuses en frais d'exploitation.

Enfin, le choix de cette solution, qui ne réduit à aucun moment les possibilités d'exploitation d'Herbestal pendant les travaux d'électrification de la ligne Liège-Cologne, permet à la S.N.C.B. d'effectuer, à décharge de la Deutsche Bundesbahn, certaines opérations de formation des trains-voyageurs internationaux, que celle-ci ne peut assurer régulièrement à Aachen Hbf pendant les travaux d'aménagement de cette dernière gare.

Le transfert d'Herbestal à Welkenraedt ne s'étend pas aux installations-marchandises dites « de Tivoli » groupées autour du centre de dédouanement.

3. D'après le Ministre, la S.N.C.B. est particulièrement attentive à l'évolution du *transport des minerais*. Pour l'instant, elle est en contact avec les milieux dirigeants de la métallurgie belge et elle s'efforce, dans le cadre de son plan de réforme, de maintenir sa position, tant en ce qui concerne les importations de France et du Grand-Duché de Luxembourg que les importations d'outre-mer par les ports de mer belges.

4. La S.N.C.B. s'intéresse doublement à l'exploitation de la *ligne Zeebrugge-Harwich* :

a) comme actionnaire principal de la « Société belgo-anglaise des Ferry-boats », qui exploite le terminus de Zeebrugge;

b) comme société coexploitante de la ligne de navigation maritime dont le service est assuré par les « British Railways », aux frais communs des chemins de fer britanniques et belges.

On peut supposer que les chemins de fer britanniques, qui participeront certainement à la construction du tunnel sous la Manche, veilleront également à la sauvegarde de leurs intérêts dans la liaison Zeebrugge-Harwich.

Nous devons veiller, nous aussi, à ce que nos intérêts soient respectés dans toute la mesure du possible.

En conséquence, le Ministre a l'intention de faire étudier cette question *sous tous ses aspects* par le Comité

door het in 1954 opgericht Hoog Vervoercomité, waarin vertegenwoordigers zitting hebben van de Ministeries van Verkeerswezen, Openbare Werken, Economische Zaken, Buitenlandse Zaken en Financiën.

5. Bij de modernisatie van de N.M.B.S. wordt volgens de Minister in zeer ruime mate beroep gedaan op de technische vooruitgang. Ze wordt beperkt door de beleggingsmogelijkheden en geenszins door de ontoereikendheid van het *wetenschappelijk onderzoek*.

Wat meer bepaald de spoorwegtechnieken betreft, werkt de N.M.B.S. mede, zo veel het maar wenselijk is, met de Belgische constructeurs en neemt ook deel, samen met de andere Spoorwegadministraties, aan de navorsingen betreffende gemeenschappelijke problemen, o.a. bij het « Office des Recherches et des Essais » van de Internationale Spoorwegunie.

De Minister vestigt verder de aandacht op het feit dat een recent onderzoek van de Nationale Raad voor Wetenschapsbeleid heeft uitgewezen dat de tussenkomst van de N.M.B.S. in het wetenschappelijk onderzoek zo ver is doorgedreven als men maar mag verhoopen van een maatschappij met een exploitatietaak.

6 Een lid vestigt de aandacht op het feit dat de gemeente Sint-Michiels met eigen middelen de werken heeft gefinancierd voor het maken van een in- en uitgang van het *station van Brugge* aan de zijde van Sint-Michiels.

Er was overeengekomen dat het Ministerie van Verkeerswezen het aanleggen van een statieplein voor zijn rekening zou nemen. Intussen maken honderden reizigers dagelijks gebruik van deze in- en uitgang en tientallen automobilisten parkeren hun wagen in de Spoorwegstraat. De commissaris dringt dan ook aan voor een spoedige oplossing.

Het antwoord van de Minister op deze vraag kan als volgt samengevat worden :

a) Het Koninklijk Besluit dat de bijkomende onteigeningen verordent, is getekend en zal binnen kort in het *Staatsblad* verschijnen.

b) De definitieve plans van het stationsplein worden beëindigd.

c) Indien geen bijkomende moeilijkheden worden ondervonden bij de onteigeningen, mag de openbare aanbesteding van de werken in de loop van de maand april 1964 worden voorzien.

7. De talrijke reizigers — en niet in het minst de toeristen — die in het *station Brugge* komen, drukken er hun verwondering over uit dat er nog geen roltrappen zijn aangebracht om zich naar de perrons te begeven. Het lid wenst dat deze verbetering nog vóór het toeristisch seizoen 1964 zou aangebracht worden.

Volgens de Minister werd het oprichten van roltrappen op de perrons in het station Brugge aanvankelijk als een gemakkelijk werk beschouwd. Thans, na een meer grondige studie, tekent het zich af als zijnde een

supérieur des Transports, qui a été créé en 1954, et au sein duquel siègent des représentants des Ministères des Communications, des Travaux publics, des Affaires économiques, des Affaires étrangères et des Finances.

5. D'après le Ministre, il est fait très largement usage des progrès techniques dans la modernisation de la S.N.C.B. L'action de celle-ci est limitée par les possibilités d'investissement, et nullement par l'insuffisance de la *recherche scientifique*.

Pour ce qui concerne plus spécialement les techniques ferroviaires, la S.N.C.B. coopère, dans toute la mesure souhaitable, avec les constructeurs belges et elle participe également, en même temps que les autres administrations de chemins de fer, aux recherches relatives aux problèmes communs, notamment à l'« Office des Recherches et des Essais » de l'Union internationale des Chemins de Fer.

Le Ministre souligne encore le fait qu'une récente enquête du Conseil national de la politique scientifique a révélé que l'intervention de la S.N.C.B. dans la recherche scientifique est aussi poussée que l'on peut l'attendre de la part d'une société chargée d'une tâche d'exploitation.

6. Un membre signale que la commune de Sint-Michiels a financé par ses propres moyens les travaux de construction d'une entrée-sortie de la *gare de Bruges* sur son territoire.

Il avait été convenu que le Ministère des Communications se chargerait lui-même de l'aménagement de la Place de la Gare. Mais en attendant, des centaines de voyageurs utilisent journellement cette entrée-sortie et des dizaines d'automobilistes parquent leur voiture dans la Spoorwegstraat. L'intervenant insiste donc pour qu'une solution rapide soit donnée à cette question.

La réponse du Ministre peut se résumer comme suit :

a) L'arrêté royal ordonnant les expropriations supplémentaires est signé et paraîtra bientôt au *Moniteur*.

b) Les plans définitifs de la Place de la Gare sont en cours d'achèvement.

c) Si aucune difficulté nouvelle ne survient lors des expropriations, on peut prévoir que l'adjudication publique des travaux aura lieu dans le courant du mois d'avril 1964.

7. Les nombreux voyageurs — et notamment les touristes — qui se rendent à la *gare de Bruges*, s'étonnent que l'on n'ait pas encore installé d'escaliers roulants donnant accès aux quais. Le membre qui signale le fait aimerait que cette amélioration soit apportée dès avant la saison touristique de 1964.

D'après le Ministre, l'installation à la gare de Bruges, d'escaliers roulants conduisant aux quais, avait d'abord été considérée comme un travail facile à exécuter. A présent, une étude plus approfondie a fait apparaître

ingewikkelde en dure onderneming. Rekening houdend met de kredietmogelijkheden, is het uitgesloten het werk te voltooien vóór het toeristisch seizoen 1964, maar de Minister beloofde dat er zal getracht worden klaar te zijn tegen het zomerseizoen 1965.

8. Ter aanvulling van de statistische gegevens die verschenen zijn op de bladzijden 44-49 van het Gedrukt Stuk van de Senaat n° 67 (Zitting 1963-1964), volgt hieronder :

De evolutie van de personeelssterkte per categorie agenten :

	1954	1963
Hogere ambtenaren	162	161
Ambtenaren van lagere rang (tot en met bureauchef)	15.478	13.323
Gewoon bewegingspersoneel	1.363	1.213
Toezichtpersoneel	1.468	1.255
Overig bedienden- en werklieden-personeel	58.281	47.112
Totaal	76.752	63.064

De evolutie van het energieverbruik en de kosten voor energie (in miljoenen frank).

	1953
Stoomtractie	1.214 (1.562 ton aan 777 F)
Electrische tractie	69 (78.504.000 kWh aan F 0,89)
Dieseltractie	13 (5.721 ton aan F 2,31)
Totaal	1.296

	1962
Stoomtractie	457 (552 ton aan 827 F)
Electrische tractie	333 (423.997.000 kWh aan F 0,79)
Dieseltractie	152 (85.797 ton aan F 1,78)
Totaal	942

De evolutie van kosten voor herstelling, onderhoud en klaarmaken van het tractiematerieel :

Jaar	Totale uitgaven in miljoen F
1953	677
1962	624

qu'il s'agit, au contraire, d'une entreprise compliquée et onéreuse. Eu égard aux possibilités en matière de crédits, il est exclu que les travaux soient achevés avant la saison touristique de 1964, mais le Ministre promet que l'on s'efforcera d'en terminer pour la saison d'été de 1965.

8. Les tableaux ci-dessous sont destinés à compléter les indications statistiques publiées aux pages 44 à 49 du document du Sénat n° 67 (session de 1963-1964) :

Evolution des effectifs par catégorie d'agents :

	1954	1963
Fonctionnaires supérieurs	162	161
Fonctionnaires subalternes (jusqu'au grade de chef de bureau inclusive-ment)	15.478	13.323
Personnel itinérant ordinaire	1.363	1.213
Personnel de contrôle	1.468	1.255
Autres membres du personnel ouvrier et employé	58.281	47.112
Total :	76.752	63.064

Evolution de la consommation d'énergie et des frais y afférents (en millions de francs).

	1953
Traction à vapeur	1.214 (1.562 tonnes à 777 F)
Traction électrique	69 (78.504.000 kWh à F 0,89)
Traction Diesel	13 (5.721 tonnes à F 2,31)
Total	1.296

	1962
Traction à vapeur	457 (552 tonnes à 827 F)
Traction électrique	333 (423.997.000 kWh à F 0,79)
Traction Diesel	152 (85.797 tonnes à F 1,78)
Total	942

Evolution des frais de réparation, d'entretien et de mise au point du matériel de traction.

Année	Total des dépenses en millions de F
1953	677
1962	624

B. Wegvervoer.

I. Vervoer van goederen.

a) Nationaal.

De wet van 1 augustus 1960 heeft het bezoldigd goederenvervoer losgemaakt van het moeilijk te omschrijven en objectief toe te passen principe van de « verkeersbehoeften ».

De opheffing van de strakke contingentering die uit de reglementering van 1936 was ontstaan, heeft een nieuwe en krachtige impuls gegeven aan de kwalitatieve en kwantitatieve opbloei van het beroepsvervoer in ons land. De oververzadiging van de vervoermarkt, met de daaraan verbonden prijzenbradage, is echter geen ijdel denkbeeld.

Daarom heeft de wetgever een bijzonder belang gehecht aan : 1° de beroepsbekwaamheid, vooral dan voor de internationale transporten, en 2° de mogelijkheid tot het vastleggen van verplichte tarificatie.

1. De beroepsbekwaamheid.

De Commissie voor het Wegvervoer heeft deze zaak grondig bestudeerd en voorstellen voorgelegd.

Deze voorstellen zullen met bekwame spoed worden onderzocht door het Departement.

2. De verplichte tarificatie.

In dat verband dient vooreerst alle misverstand en vooroordeel uit de weg geruimd.

De wet van 1960 laat het aan de bevoegde overheid over, te beslissen wanneer tot verplichte tarificatie zal dienen overgegaan op advies van een daartoe op te richten commissie.

Maar dat betekent geenszins dat aldus aan de Regering een gemakkelijk middel in handen wordt gegeven om een overheidspolitiek in het vervoer te gaan vestigen.

De verplichte tarificatie kan alleen maar dan rechtsgeldig worden ingevoerd, wanneer algemeen wordt erkend en aanvaard dat de regeling van de vrachtprijzen en de vervoerwaarden aan de basis van de marktordening liggen.

Om een gebonden prijzenstelsel economisch te kunnen verantwoorden is het duidelijk dat het :

— enerzijds moet steunen op de *werkelijke kostprijzen*;

— anderzijds binnen redelijke perken *het vrije spel van de concurrentie moet toelaten*.

Dus geen strak overheidsbeheer, maar wel een systeem waarvan de beroepsvervoerders geredelijk mogen verwachten dat het vrije, eerlijke concurrentie toelaat.

B. Transports routiers.

I. Transport des marchandises.

a) Sur le plan national.

La loi du 1^{er} août 1960 écarte, pour le transport rémunéré de choses, le principe des « besoins en matière de transports », qui est difficile à définir et à appliquer objectivement.

Grâce à la suppression du système rigide du contingentement, issu de la réglementation de 1936, une impulsion nouvelle et puissante a été donnée au développement quantitatif des transports professionnels dans notre pays. Toutefois, la saturation du marché des transports et le bradage des prix qui pourrait en résulter, constituent un risque dont il y a lieu de tenir compte.

C'est pourquoi le législateur attache une importante particulière : 1° à la question de la compétence professionnelle du transporteur, surtout pour les transports internationaux, et 2° à la possibilité d'instaurer une tarification obligatoire.

1. La capacité professionnelle.

La Commission des Transports routiers a étudié cette question d'une manière approfondie et elle a fait des propositions.

Celles-ci seront examinées par le Département avec toute la diligence qui s'impose.

2. La tarification obligatoire.

Tout d'abord, il y a lieu d'écarter tout malentendu ou préjugé à ce sujet.

La loi de 1960 permet à l'autorité compétente de décider à quel moment il y a lieu d'instaurer une tarification obligatoire, après avoir pris l'avis d'une commission consultative à créer à cet effet.

Mais il ne s'ensuit nullement que le Gouvernement dispose ainsi d'un moyen facile de mener une politique d'autorité en matière de transport.

La tarification obligatoire pourrait être instaurée valablement que s'il était admis et reconnu unanimement que la réglementation des tarifs routiers et des conditions de transport doit être la base de la planification du marché.

Pour pouvoir justifier économiquement une politique de prix imposés, il est clair :

— d'une part, qu'elle doit être fondée sur le *prix de revient réel*;

— et, d'autre part, qu'elle doit permettre, dans des limites raisonnables, *le libre jeu de la concurrence*.

Il ne s'agit donc pas de faire une politique dirigiste rigide, mais d'établir un régime dont les transporteurs professionnels pourront raisonnablement attendre qu'il leur garantisse une concurrence libre et honnête.

De derde factor die minder uitdrukkelijk naar voren komt in de wet van 1 augustus 1960, is het groot belang van de *beroepsorganisaties*. In de schoot van het bezoldigd beroepsvervoer mag gezegd worden dat de beroepsorganisatie zeer verdienstelijk werk levert en dat het niet uitgesloten is dat zij geleidelijk aan, sommige uitvoerende opdrachten voor rekening van de Administratie zal kunnen verrichten.

b) Benelux.

Volgens de Minister moet verdere vrijmaking van het wegvervoer in het kader van Benelux, afhankelijk worden gesteld van het tot stand komen, in onderling overleg tussen de drie landen, van effectieve controle op de verplichte tarieven en sancties (zo nodig medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgever).

Voor nadere inlichtingen nopens de Benelux-samenwerking op het gebied van het wegverkeer, verwijst Uw verslaggever naar het Benelux-Publikatieblad 1963 — n° 5.

c) Gemeenschappelijk vervoerbeleid in E.E.G.-verband.

Een eerste vrijgave van de 25 km. zone weerszijden van de grens werd sedert 1 januari 1963 verwezenlijkt. Thans wordt gesproken over de invoering van een communautair contingent (zie o.a. Zesde Algemeen Verslag van de Commissie van de E.E.G., § 183).

De voorgestelde verdeling, waarvan België slechts 16 % zal ontvangen nog te verdelen met Luxemburg, blijft 13 % voor België, schijnt onaanvaardbaar.

Het Belgisch Departement zal voorstellen een experimenteel communautair contingent in te voeren zonder vooralsnog te raken aan hetgeen bilateraal verworven is.

Verder werd in E.E.G.-verband gewerkt aan een eenmaking van de procedure voor afgifte van vergunningen voor goederenvervoer, teneinde also de formaliteiten te vergemakkelijken.

Ook wordt gestreefd naar harmonisatie van voorschriften welke van invloed zijn op de concurrentie tussen vervoer per spoor, per weg en per binnenwateren.

Deze harmonisatiemaatregelen moeten spelen op het gebied van belastingen, verzekeringen, technische eisen, sociale en andere aangelegenheden.

Tenslotte houdt de Commissie van de E.E.G. zich eveneens bezig met de organisatie van een enquête van de infrastructuurkosten voor het vervoer per spoor, per weg en binnenwateren. (Zie o.a. Zesde Algemeen Verslag van de Commissie van de E.E.G., § 174).

d) Internationaal baantransport.

Totnogtoe werd steeds gewerkt met bilaterale akkoorden.

Un troisième élément qui ressort avec moins de netteté de la loi du 1^{er} août 1960, est l'importance capitale des *associations professionnelles*. Il faut reconnaître que, dans le cadre des transports professionnels rémunérés, l'organisation professionnelle accomplit un travail très méritoire et qu'il n'est pas exclu que, peu à peu, elle soit appelée à assurer certaines missions d'exécution pour le compte de l'administration.

b) Dans le cadre du Benelux.

D'après le Ministre, la poursuite de la libéralisation des transports routiers dans le cadre du Benelux doit dépendre de la réalisation, d'un commun accord avec nos deux partenaires, d'un contrôle effectif de l'application des tarifs obligatoires et aussi de l'imposition de sanctions (s'il échet, le commettant devra être rendu coresponsable).

Pour plus de détails sur la coopération en matière de transports routiers au sein du Benelux, votre rapporteur renvoie au Bulletin Benelux, n° 5 de 1963.

c) Politique commune des transports dans le cadre de la C.E.E.

Une première libéralisation à l'intérieur d'une zone de 25 km de part et d'autre de la frontière a été réalisée à partir du 1^{er} janvier 1963. A l'heure actuelle, il est question d'instaurer un contingentement communautaire (voir le 6^e Rapport général de la Commission du Marché commun, § 183).

La répartition proposée, qui n'accorde à la Belgique que 16 %, à partager avec le Luxembourg, de sorte qu'il ne lui reste plus que 13 %, paraît inacceptable.

Le Département belge proposera l'instauration d'un contingent communautaire expérimental, sans qu'il soit dérogé aux accords bilatéraux actuellement en vigueur.

Par ailleurs, on s'est occupé au sein de la C.E.E., de l'unification de la procédure d'octroi des autorisations de transport de marchandises, afin d'arriver ainsi à simplifier les formalités.

L'on s'efforce également d'harmoniser les prescriptions qui ont des répercussions sur le jeu de la concurrence entre le rail, la route et les voies d'eaux intérieures.

Ces mesures d'harmonisation ont trait aux impôts, aux assurances, aux prescriptions techniques, aux questions sociales et à d'autres matières encore.

Enfin, la Commission du Marché Commun organise une enquête sur le coût de l'infrastructure pour les transports par chemin de fer, par route et par voies d'eau intérieures (voir notamment le 6^e Rapport général de la Commission du Marché Commun, § 174).

d) Transports routiers internationaux.

Jusqu'à présent, la question a toujours été réglée par des accords bilatéraux.

Genoteerd mag worden dat de akkoorden met Italië en Oostenrijk de jongste maanden werden verbeterd en de contingentering aangepast aan de onmiddellijke behoeften.

Een nieuw akkoord werd afgesloten met Yougoslavië en de onderhandelingen met Spanje, Tchechoslovakie en Zwitserland worden met bekwame spoed voortgezet.

In haast al de betrekkingen, is het aandeel van de Belgische vervoerders overwegend.

Voor Frankrijk wordt het aantal aan de Belgische vervoerders toegekende permanente vergunningen en machtigingen, ieder jaar aanzienlijk verhoogd. In 1962 werden namelijk 24.000 transporten meer verricht op Frans grondgebied dan in 1961 en voor dezelfde periode steeg de vervoerde tonnage met 420.000 ton. Alhoewel nog onvoldoende, werd voor het transitovervoer door Frankrijk, dit jaar een ruime uitbreiding bekomen.

Voor Duitsland telden wij, in 1961, 39.992 beladen grensoverschrijdingen voor een totaal van 559.224 ton, en, in 1962, 53.768 grensoverschrijdingen voor een totaal van 797.643 ton. Waar de Nederlanders sedert 1945 over 1.050 machtigingen beschikken voor het goederenverkeer met Westduitsland, staan wij nog steeds met een onvoldoend contingent van 300 machtigingen.

Wat het vervoer tussen België en Italië betreft, is de Belgische deelname in 1962 met 28 % gestegen ten opzichte van 1961. In 1963 mag een nieuwe uitbreiding worden verwacht.

De Minister wijst erop dat voor Frankrijk, Duitsland en Italië de geboden mogelijkheden inzake contingent niet voldoen aan onze stijgende behoeften.

e) *Margetarieven.*

In het *Intra-Benelux*vervoer gelden verplichte margetarieven. Op het basistarief, vastgesteld op de gemiddelde kostprijzen in de betrokken landen is een marge voorzien gaande van — 15 tot + 15 %. In algemene regel is het inderdaad bij margetarieven de bedoeling door de speling tussen de minima en maxima te verhinderen dat enerzijds aan ruïneuze concurrentie en anderzijds aan misbruik van machtsposities wordt gedaan.

Al te zeer wordt echter nog vergeten dat bovengenoemde margetarieven kracht van wet hebben. Een eerste maatregel tot eerbiediging van deze verplichte tarificatie zou, als het nodig mocht blijken, kunnen zijn dat de opdrachtgevers mede verantwoordelijk worden gesteld.

Van Belgische zijde is duidelijk gesteld dat de liberalisatie van het Inter-Beneluxvervoer samengaat met de verplichte tarificatie die dan op haar beurt moet samengaan met daadwerkelijke controle niet alleen wat betreft het opsporen, maar ook het beteugelen van de gevallen waarin deze tarificatie niet wordt toegepast.

Il convient de noter que les accords avec l'Italie et l'Autriche ont été améliorés au cours des derniers mois et que le contingentement a été réadapté aux besoins immédiats.

Un nouvel accord a été conclu avec la Yougoslavie et les pourparlers en cours avec l'Espagne, la Tchécoslovaquie et la Suisse se poursuivent avec diligence.

Dans presque toutes les liaisons, les transporteurs belges jouent un rôle prépondérant.

Pour la France, le nombre de licences et autorisations permanentes accordées aux transporteurs belges augmentent considérablement chaque année. En effet, durant l'année 1962, 24.000 transports de plus qu'en 1961 ont été effectués sur le territoire français et pour la même période, le tonnage transporté s'est accru de 420.000 tonnes. Les transports transitant par la France ont accusé cette année une augmentation importante, encore qu'insuffisante.

Pour l'Allemagne, nous avons compté, en 1961, 39.992 passages de la frontière par des véhicules chargés, pour un total de 559.224 tonnes, et, en 1962, 53.768 passages, pour un total de 797.643 tonnes. Alors que les Néerlandais disposent de 1.050 autorisations depuis 1945 pour le transport des marchandises à destination et en provenance de l'Allemagne occidentale, nous n'avons toujours que le contingent insuffisant de 300 autorisations.

En ce qui concerne les transports entre la Belgique et l'Italie, la quote-part de la Belgique s'est accrue de 28 % en 1962, par rapport à 1961. Pour 1963, on peut escompter une nouvelle augmentation.

Le Ministre fait observer que, pour ce qui est de la France, de l'Allemagne et de l'Italie, les possibilités qui nous sont offertes en matière de contingent ne répondent pas à l'accroissement de nos besoins.

e) *Tarifs marginaux.*

Les *transports intra-Benelux* sont soumis au régime des tarifs marginaux. Au tarif de base, fixé d'après les prix de revient moyens dans les pays intéressés, il est appliqué une marge allant de moins 15 à plus 15 %. En effet, les tarifs marginaux ont généralement pour but d'empêcher, grâce aux possibilités existant entre les minima et les maxima, d'une part, une concurrence ruineuse et, d'autre part, les abus des positions de force.

Or, l'on n'a que trop tendance à oublier que lesdits tarifs marginaux sont légalement obligatoires. Une première mesure tendant à assurer le respect de cette tarification obligatoire pourrait consister, si la chose apparaissait nécessaire, à rendre les commettants coresponsables.

Les autorités belges ont donné clairement à entendre que la libéralisation des transports intra-Benelux est solidaire de la tarification obligatoire qui, à son tour, doit être assortie d'un contrôle effectif, non seulement en ce qui concerne la recherche mais aussi la répression des cas dans lesquels cette tarification n'est pas appliquée.

Om te voldoen aan de *reglementaire beschikkingen van de E.G.K.S.* op het gebied van vervoerprijzen, zal ook voor de kolen- en staalprodukten een margetarief worden ingesteld mits de nodige controlemaatregelen.

Op het Belgisch vlak zal dit probleem worden geregeld bij koninklijk besluit, waarvan het ontwerp actief wordt voorbereid.

f) *Overdracht van vergunningen.*

De aanvragen tot overdracht van vergunningen voor het vervoer van zaken tegen bezoldiging, worden onderzocht in het kader van artikel 30 van het koninklijk besluit van 22 september 1960, houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding.

Luidens artikel 30 kan een dergelijke vergunning met al de eraan verbonden rechten bij het leven van de vergunningshouder of na zijn overlijden overgedragen worden aan zijn echtgenote, aan bloedverwanten tot de tweede graad, aan aanverwanten in de eerste graad, aan natuurlijke personen die actief en doorlopend sedert ten minste zes jaar deelnemen aan het beheer van een onderneming van vervoer van zaken met voertuigen tegen vergoeding en aan *rechtspersonen waarvan de overdrager ten minste één derde van het maatschappelijk kapitaal heeft onderschreven en mits hij dit percentage tijdens de geldigheidsduur van de vergunning en in ieder geval ten minste drie jaar behoudt*. Het is op basis van deze laatste normen dat tal van p.v.b.a. werden opgericht. Op te merken valt dat deze beschikking slechts later (K.B. van 28-6-1961) werd ingevoerd op verzoek van de Nationale Federatie der Baanvervoerders die terecht meende dat de overdrachtsvoorwaarden te streng waren en dat het *handelsfonds* zelf in sommige gevallen moest kunnen worden overgedragen. Indien sommige particulieren deze formule hebben gebruikt om onmiddellijk nationaal vervoer te verrichten, moet toch worden vastgesteld dat dit op een volkomen wettelijke basis gebeurde.

Om te voorkomen dat zekere vervoerders opeenvolgend hun vergunningen aan andere personen zouden overlaten en er hun bedrijf zouden van maken, wordt voorzien dat een vervoerder, houder van algemene vergunningen sinds meer dan 6 jaar, zijn bedrijf moet staken indien hij zijn vergunningen overlaat. Wellicht kunnen nog andere beperkende beschikkingen worden voorzien. Dit probleem zal bestudeerd worden samen met de bevoegde beroepsfederatie.

Een andere vorm van *zwendel* bestaat wellicht in het *verhuren van vergunningen*. Dit ligt buiten de *wettelijkheid* en de administratie is trouwens reeds betuigend opgetreden.

II. *Vervoer van personen.*

Het groeiend belang van deze sector blijkt uit het feit dat we op 31 december 1962 beschikten over :

612 openbare autobusdiensten voor een totaal van 19.063 km;

Afin de satisfaire aux *dispositions réglementaires édictées par la C.E.C.A.* en ce qui concerne les prix du transport, il sera également institué un tarif marginal pour les produits des industries du charbon et de l'acier, moyennant les mesures de contrôle nécessaires.

Sur le plan national, ce problème sera réglé par un arrêté royal, dont l'élaboration se poursuit activement.

f) *Transferts d'autorisations.*

Les demandes de transfert d'autorisations de transport rémunéré de choses sont examinées dans le cadre de l'article 30 de l'arrêté royal du 22 septembre 1960 portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles.

Aux termes de l'article 30 de cet arrêté, lesdites autorisations peuvent être transférées, avec tous les droits qui y sont attachés, soit du vivant du titulaire, soit après son décès, à l'époux, à des parents jusqu'au deuxième degré ou à des alliés au premier degré du titulaire, à des personnes physiques participant activement et de façon continue depuis six ans au moins à la gestion d'une entreprise de transport rémunéré de choses par véhicules automobiles et à des personnes morales dont le cédant a souscrit le tiers au moins du capital social et à la condition qu'il conserve ce pourcentage pendant la durée de validité de l'autorisation et en tout cas pendant trois ans au moins. C'est sur la base de ces dernières normes qu'ont été créées un grand nombre de S.P.R.L. Il est à noter que cette disposition n'a été insérée qu'ultérieurement (arrêté royal du 28 juin 1961), à la demande de la Fédération nationale des Transporteurs routiers, laquelle estimait à bon droit que les conditions de transfert étaient trop rigoureuses et que dans certains cas le *fonds de commerce* lui-même devait pouvoir être transféré. Si certains particuliers ont fait usage de cette formule pour effectuer immédiatement des transports nationaux, il faut bien constater que ce fut cependant sur une base tout à fait légale.

Afin d'éviter que certains transporteurs ne cèdent successivement leurs autorisations à des tiers et ne fassent de ces cessions leur véritable activité professionnelle, il est prévu qu'un transporteur titulaire d'autorisations générales depuis plus de six ans doit cesser son activité au cas où il transférerait ses autorisations. Peut-être est-il encore possible de prévoir d'autres dispositions limitatives. Ce problème sera étudié en coopération avec la fédération professionnelle compétente.

Il faut sans doute voir une autre *forme de fraude* dans la *location d'autorisations*. C'est là une pratique *illégal* et d'ailleurs, l'administration est déjà intervenue pour la réprimer.

II. *Transport de personnes.*

L'importance croissante de ce secteur résulte du fait qu'au 31 décembre 1962, nous disposions de :

612 services publics d'autobus pour un total de 19.063 km;

2.461 speciale autobusdiensten voor een totaal van 79.143 km;

en 2.577 autocars voor toeristentransport.

Naarmate dit groeiproces aanhoudt — en niets laat vooralsnog voorzien dat het zijn hoogtepunt heeft bereikt — moet de aandacht in het bijzonder gaan naar de aanpassingen die geboden zijn om alle onecologisch dubbel gebruik te weren.

Rationele benutting impliceert ondermeer het uitschakelen van beperkingen zoals het laadverbod en het vervoer met gesloten deuren op bepaalde trajecten die gemeenschappelijk zijn met andere openbare diensten. De openbare opinie ziet daarin — en terecht — willekeurige beslissingen die niet stroken met het belang van de reizigers.

Maatregelen tot opvoering van de productiviteit — bv. door fusie — zijn dan ook in de grootst mogelijke mate na te streven.

Daarmede in verband mag worden gewezen op de beslissingen die in het kader van de wet van 26 april 1962 op het leerlingenvervoer, reeds voor een duizendtal diensten genomen werden.

De Commissie die de drie bevoegde Ministers ter zake voorlichting heeft moeten verstrekken, heeft werkelijk verdienstelijk werk geleverd dat nog betere resultaten voor de toekomst laat verhopen ten aanzien van de coördinatie van het personenvervoer langs de baan.

Een ander belangrijk element is het van kracht worden, op 1 november jl., van het verbod nog werklieden met camions te vervoeren over een afstand van meer dan 15 km. (10 km als het gaat over groepen van meer dan 10 personen).

Wat, meer bepaald, de autocarsector betreft, hebben enkele zware verkeersongevallen sterke beroering en ongerustheid verwekt in de openbare opinie.

Problemen inzake de te presteren werkuren, de rustpauzen, de technische scholing, enz. zijn hiermede gemoeid.

Ter bestudering van passende oplossingen voor deze diverse vraagstukken heeft de Minister een werkgroep opgericht waarin vertegenwoordigers zetelen van zijn administratie, het Departement van Arbeid en Tewerkstelling, de Federatie van de Autocaristen en de vakbonden.

Ook op het internationale vlak kan dergelijke studie een nuttige bijdrage zijn voor het harmoniseren van de onderscheiden nationale reglementen, derwijze dat vóór alles, het begrip « veiligheid » volledig tot zijn recht komt.

Wat de *overdracht van vergunningen voor autocars* betreft, vestigde de Minister de aandacht van uw Commissie op het volgende :

a) De over te dragen onderneming moet sedert ten minste 5 jaar bestaan, behalve in geval van overmacht zoals overlijden, zware ziekte of andere omstandigheden die tot een onderzoek en een verslag aan de Minister aanleiding moeten geven.

2.461 services spéciaux d'autobus pour un total de 79.143 km;

et 2.577 autocars pour le transport des touristes.

Aussi longtemps que durera cette augmentation constante — et rien ne permet encore de prévoir qu'elle ait atteint son point culminant — il y aura lieu d'être particulièrement attentif aux réadaptations nécessaires si l'on veut empêcher tout double emploi anti-économique.

Une utilisation rationnelle implique notamment l'abolition des restrictions, comme l'interdiction de chargement et les transports à portes fermées sur certains trajets communs avec d'autres services publics. L'opinion y voit — à juste titre — des décisions arbitraires qui ne servent pas les intérêts des voyageurs.

Par conséquent, il faut s'efforcer de prendre, autant que possible, des mesures de nature à augmenter la productivité, par exemple, des mesures de fusion.

A cet égard, on peut rappeler les décisions déjà prises pour un millier de services, dans le cadre de la loi du 26 avril 1962 relative au transport des élèves.

La Commission qui a dû fournir des renseignements en la matière aux trois Ministres compétents, a vraiment fait œuvre utile et l'on peut en escompter de meilleurs résultats encore pour l'avenir en ce qui concerne la coordination des transports de personnes par route.

Un autre élément important est l'entrée en vigueur, le 1^{er} novembre dernier, de l'interdiction de transporter des ouvriers en camion sur un parcours dépassant 15 km (10 km, s'il s'agit de groupes de plus de 10 personnes).

Pour ce qui concerne plus spécialement le secteur des autocars, quelques graves accidents de la circulation ont provoqué beaucoup d'émotion et d'inquiétude dans l'opinion publique.

Certains problèmes sont connexes : il s'agit des heures de prestation, des pauses, de la formation technique, etc.

Le Ministre a créé un groupe de travail chargé d'étudier les solutions qu'il convient d'apporter à ces divers problèmes et au sein duquel siègent des représentants de son administration, du Département de l'Emploi et du Travail, de la Fédération des Autocaristes et des syndicats.

Sur le plan international également, une telle étude peut utilement contribuer à l'harmonisation des divers règlements nationaux, de telle façon qu'avant tout, la notion de « sécurité » soit pleinement prise en considération.

Pour ce qui est du *transfert d'autorisations pour autocars*, le Ministre a attiré l'attention de votre Commission sur les points suivants :

a) Il faut que l'entreprise à transférer existe depuis cinq ans au moins, sauf cas de force majeure, tels que décès, maladie grave ou autres circonstances qui doivent donner lieu à une enquête et à un rapport au Ministre.

b) De overdrager moet er zich toe verbinden geen nieuwe machtiging meer aan te vragen.

c) De wezenlijkheid van de overdracht moet vaststaan door de effectieve overname van het materieel; dit materieel moet technisch in orde zijn en de overnemer moet er zich toe verbinden het niet te vervangen binnen de termijn van 1 jaar; de overdracht mag geen betrekking hebben op voertuigen die meer dan 10 jaar oud zijn.

d) De overdracht van een exploitatie is toegelaten van vader op kinderen of tussen echtgenoten. Bij overlijden, ziekte of het zich terugtrekken wegens leeftijd van de exploitant zonder dat een kind of de echtgenote belang stelt in de overname van de exploitatie, mag de overdracht toegelaten worden ten voordele van een broer, schoonbroer, kleinzoon en neef *na onderzoek en verslag aan de Minister*.

e) De overdracht van een exploitatie, buiten de gevallen sub d), mag slechts geschieden ten voordele van een reeds gemachtigde exploitant zoniet van een kandidaat die aan de voor het bekomen van een eerste machtiging vereiste voorwaarden voldoet behoudens bijzondere gevallen die de Minister moeten voorgelegd worden.

Voor de openbare autobusdiensten en de speciale autobusdiensten werden geen regels gesteld, o.a. daar :

— er voor die diensten nooit sprake kan zijn van de overname van een machtiging zonder materieel;

— de N.M.B.S. en de N.M.V.B. de geautoriseerde openbare- en speciale autobusdiensten mogen verpachten aan personen die de onontbeerlijke morele en materiële waarborgen bieden, zonder de tussenkomst van de Minister.

C. Binnenvaart en Rijnvaart.

Inzake binnenvaart leggen de diensten van het Departement de laatste hand aan het ontwerp van wet houdende regeling van het vervoer te water, althans wat het binnenlandse vervoer betreft. Deze aangelegenheid heeft aanleiding gegeven tot heel wat moeilijkheden daar de voorstellen herhaaldelijk dienden aangepast aan de evolutie van de besprekingen die op internationaal vlak werden gevoerd teneinde, in het kader van de E.E.G., tot een gemeenschappelijk vervoerbeleid te komen.

Wat de nieuwe vervoertechnieken betreft dient de aandacht gevestigd op de *duwvaart*. In de loop van het jaar 1963 werden in België voor de eerste maal speciaal tot dit doeleinde gebouwde duwbakken ingezet voor het vervoer van kolen van uit Genk.

Alhoewel de laatste jaren in ons land grote inspanningen worden gedaan voor de aanpassing van ons waterwegennet, toch blijft volgens de Minister de mogelijkheid tot veralgemening van de techniek van de duwvaart uitgesloten. Het is slechts in beperkte mate en dan nog alleen op welbepaalde trajecten dat doeltreffend in de nationale trafiek de duwvaarttech-

b) Le cédant doit s'engager à ne plus demander aucune nouvelle autorisation.

c) La réalité du transfert doit être établie par la reprise effective du matériel; ce matériel doit être techniquement en bon état et le cessionnaire doit s'engager à ne pas le remplacer avant un an; le transfert ne peut pas porter sur des véhicules ayant plus de dix ans d'âge.

d) Le transfert d'une exploitation est autorisé du père à ses enfants ou entre époux. En cas de décès, de maladie ou lorsque l'exploitant se retire des affaires pour raisons d'âge sans que l'un des enfants ou l'épouse ne s'intéresse à la reprise de l'exploitation, le transfert peut être autorisé en faveur d'un frère, beau-frère, petit-fils ou neveu, *après enquête et rapport au Ministre*.

e) Le transfert d'une exploitation, hors les cas visés sub d), ne peut se faire qu'en faveur d'un exploitant déjà autorisé ou, à défaut, d'un candidat remplissant les conditions requises pour l'octroi d'une première autorisation, sauf les cas spéciaux qui doivent être soumis au Ministre.

Pour les services publics d'autobus et les services spéciaux d'autobus, aucune règle n'a été prévue, étant donné notamment que :

— pour ces services, il ne saurait jamais être question de la reprise d'une autorisation sans reprise du matériel;

— la S.N.C.B. et la S.N.C.V. peuvent affermer les services d'autobus autorisés, publics et spéciaux, à des personnes offrant les garanties morales et matérielles indispensables, sans intervention du Ministre.

C. Navigation intérieure et navigation rhénane.

Pour ce qui est de la navigation intérieure, les services du Département mettent la dernière main à un projet de loi réglant les transports par eau, tout au moins en ce qui concerne le trafic national. Cette question a donné lieu à bien des difficultés, les projets ayant dû être réadaptés plusieurs fois à l'évolution des pourparlers menés sur le plan international en vue d'arriver à une politique commune des transports, dans le cadre de la C.E.E.

Parmi les nouvelles techniques de transport, le *poussage* mérite particulièrement de retenir l'attention. C'est en 1963 que, pour la première fois en Belgique, des barges de poussage spécialement conçues à cet effet ont été mises en service pour le transport du charbon au départ de Genk.

Si, au cours des dernières années, notre pays a fait un gros effort pour réaménager son réseau de voies navigables, le Ministre estime cependant que la possibilité de généraliser la technique du poussage reste exclue. Ce n'est que dans une mesure restreinte et seulement sur des parcours déterminés que le poussage pourra être utilisé efficacement dans le trafic national.

niek kan worden toegepast. Het is dus ook normaal en onmisbaar voor ons vervoerapparaat dat onze andere schepen in de vaart blijven. Er dient dan ook aandacht besteed aan de noodzakelijke aanpassing, verjonging en modernisering van de binnenvaartvloot.

Na de staatstussenkomst in de interesten, beslist in 1958, en ingevolge waarvan 225 nieuwe schepen werden gebouwd, werd een eerste stap gezet in de goede richting terwijl dient vastgesteld dat dank zij de gunstige periodes die onze binnenscheepvaartbedrijven de laatste jaren kenden, ook het privé-initiatief niet is achterwege gebleven zodat over het algemeen een gunstige evolutie kan worden vastgesteld.

In de sector van de *Rijnvaart* blijft het vrijwaren van het traditioneel aandeel van Gent en Antwerpen in het vervoer van en naar de Rijn één der hoofdbekommernissen. Het Departement van Verkeerswezen heeft actief deelgenomen aan de totstandkoming van het akkoord dat door de regeringen van België en Nederland afgesloten werd betreffende een nieuwe Schelde-Rijnverbinding. De Minister is van oordeel dat we ons over dat akkoord mogen verheugen omdat het de bekroning is van jarenlange onderhandelingen waarvan we, in de gegeven omstandigheden, geen beter resultaat konden verwachten dan hetgeen we hebben bekomen. Weliswaar zullen er nog 8 à 10 jaar nodig zijn om de vereiste werken uit te voeren, maar toch opent volgens de Minister deze overeenkomst voor Antwerpen nieuwe perspectieven en mogelijkheden voor planning op lange termijn.

Door deze nieuwe verbinding die ongeveer 40 km korter zal zijn dan de bestaande en die tevens voor de duwvaart zal geschikt gemaakt zijn, zal de binnenvaart Antwerpen-Rijn en omgekeerd, de Wester-Schelde kunnen vermijden.

Anderzijds voorziet het akkoord de afschaffing van het huidige regime van steun aan de Rijnvaart wanneer de nieuwe verbinding zal verwezenlijkt zijn.

Het bedrag in de begroting voorzien voor de uitkering van de Rijnvaartpremies werd na bespreking in het Begrotingscomité gevoelig verminderd in vergelijking met vorige jaren; nochtans werd geen enkele wijziging gebracht in de premies zelf. De vermindering van de voorziene kredieten is uitsluitend het resultaat van de reserves die zich tijdens de vorige dienstjaren hebben gevormd. Toch is het niet uitgesloten dat einde 1964 alle reserves zullen opgebruikt zijn zodat begin 1965 wel enige moeilijkheden zouden kunnen ontstaan. De evolutie zal van nabij worden gevolgd teneinde tijdig de maatregelen te treffen die zich zouden kunnen opdringen.

D. Zeevaart.

Koopvaardij.

Op 1 oktober 1963 bestond de Belgische koopvaardijvloot uit 96 schepen met een gezamenlijke BRT van 669.825. Hierin is het aandeel van de tankervloot 13 schepen met 194.355 BRT en 304.186 ton laadvermogen.

Il est donc normal et indispensable à notre équipement en moyens de transport de maintenir nos autres bateaux en service. Aussi devons-nous veiller à réaliser la réadaptation, le rajeunissement et la modernisation nécessaires de la flotte intérieure.

Après l'intervention de l'Etat dans la charge des intérêts, décidée en 1958 et grâce à laquelle 225 nouveaux bateaux ont pu être construits, un premier pas a été fait dans la bonne direction; d'autre part, il y a lieu de constater que, grâce aux périodes de conjoncture favorable dont nos entreprises de navigation intérieure ont bénéficié durant les dernières années, l'initiative privée elle-même n'est pas restée à l'arrière-plan, de sorte qu'en général, on peut enregistrer d'heureux développements.

Dans le secteur de la *navigation rhénane*, on s'est surtout préoccupé de préserver la part qui revient traditionnellement à Anvers et à Gand dans les transports en provenance et à destination du Rhin. Le Département des Communications a participé activement à l'élaboration de l'accord conclu par les gouvernements belge et néerlandais au sujet des nouvelles liaisons Escaut-Rhin. Le Ministre croit que nous pouvons nous en réjouir, car cet accord constitue le couronnement de pourparlers menés pendant de longues années alors que, dans les circonstances données, nous ne pouvions escompter un meilleur résultat que celui qui a pu être obtenu. S'il est vrai que 8 à 10 ans seront nécessaires pour l'achèvement des travaux prévus, l'accord, d'après le Ministre, ouvre des perspectives nouvelles pour le port d'Anvers et permet d'élaborer un plan à long terme.

Grâce à cette nouvelle liaison, dont la longueur sera inférieure d'environ 40 km au parcours actuel et qui sera aussi aménagée pour le poussage, la navigation intérieure d'Anvers au Rhin et vice versa pourra éviter l'Escaut occidental.

L'accord prévoit en outre que le régime actuel d'aide à la navigation rhénane sera supprimé dès l'achèvement de la nouvelle liaison.

Après discussion au sein du Comité du Budget, le crédit prévu au budget pour le paiement des primes à la navigation rhénane a été sensiblement réduit par rapport aux années précédentes; toutefois, aucune modification n'a été apportée aux primes elles-mêmes. La réduction des crédits prévus résulte exclusivement du fait que des réserves ont été constituées au cours des exercices précédents. Encore n'est-il pas exclu qu'à la fin de 1964, toutes les réserves aient été utilisées, ce qui pourrait occasionner quelques difficultés au début de 1965. L'évolution sera suivie de très près, pour qu'il soit possible de prendre à temps les mesures qui s'imposent.

D. Navigation maritime.

Marine marchande.

Au 1^{er} octobre 1963, la flotte marchande belge comptait 96 navires, jaugeant ensemble 669.825 BRT. Ce chiffre comprend la flotte des navires-citernes, qui compte 13 unités jaugeant 194.355 BRT, pour un port en lourd de 304.186 tonnes.

De tonnemaatinkrimping die grotendeels veroorzaakt was door de verkoop van 3 « ville »-schepen van de Compagnie Maritime Belge, ingevolge de Congolese gebeurtenissen en de daaruit voortvloeiende vermindering der reistrafieken, werd aldus opnieuw ingelopen. De Belgische koopvaardijvloot beschikt thans over ongeveer dezelfde tonnage als op 1 januari 1961 toen het Belgisch rekordcijfer bereikt werd, namelijk 676.791 BRT.

Op dit ogenblik hebben de Belgische rederijen 15 schepen in bestelling met een globaal laadvermogen van 290.720 ton, onderverdeeld als volgt :

— 7 motorcargos met 42.370 tdw te bouwen op Belgische werven;

— 3 tankers met 146.300 tdw waarvan 2 met 90.650 tdw te bouwen op Belgische werven;

— 2 bulk-carriers met 88.000 tdw te bouwen op Belgische werven;

— 2 bananen-schepen met 11.800 tdw te bouwen op Belgische werven;

— 1 kustvaarder met 2.250 tdw.

Van deze 15 eenheden zullen er 13, met een gezamenlijke tdw van 232.820 ton, gebouwd worden op Belgische werven en dit met scheepskredieten bij toepassing van de wet van 23 augustus 1948.

Dit programma wijst volgens de Minister op verheugende wijze op de uitbreiding en verdere verjonging van onze vloot en tevens op de bekommernis onze nationale werven werk te verschaffen.

Voor het jaar 1963 werd tot dusver een bedrag van 1.001.833.400 frank aan kredieten voor de koopvaardij toegestaan waarvan 683.156.700 frank door de gemachtigde kredietinstellingen en 318.676.700 frank door het « Fonds voor het Uitreden en Aanbouwen van Zeeschepen ». De Staatstussenkost in de interesten belooft dit jaar 42.192.000 frank.

In 1963 werden aan 5 kustrederijen, die samen 15 schepen bezitten met een gezamenlijke brutotonnemaat van 15.300 ton, voor 20.000.000 frank terugvorderbare voorschotten verleend, teneinde hun toe te laten hun bedrijvigheid in de zeer moeilijke kustvaart-uitbating te handhaven en aan de sterke buitenlandse mededinging het hoofd te bieden. Ook voor het dienstjaar 1964 werd een gelijkaardig bedrag ingeschreven.

De durf om grote maatschappijen uit te bouwen moet worden afgewogen aan het feit dat er wellicht geen enkel bedrijf is waar de exploitatie-risico's zo groot zijn als in de zeevaart. Wel spreekt men inzake vervoer ter zee van onbelemmerde vrijheid maar in werkelijkheid is het zó dat men vaste voet moet krijgen in de conferenties om, langsdaar, zijn aandeel in het vervoer te bekomen.

Het mag worden onderstreept dat de belgische rederijen de laatste jaren zeer verdienstelijke inspanningen hebben gedaan. Na de zware gevolgen verbonden aan de Congocrisis, heeft onze bijzonderste rederij zich inderdaad zeer snel en met succes aan de nieuwe toestand weten aan te passen.

La réduction du tonnage qui avait été causée principalement par la vente par la Compagnie Maritime Belge de 3 navires de la classe « ville », à la suite des événements du Congo et de la réduction subséquente du volume du trafic, a donc été résorbée. La flotte marchande belge dispose à nouveau d'un tonnage sensiblement égal à celui relevé au 1^{er} janvier 1961, année au cours de laquelle elle atteignit le chiffre record de 676.791 BRT.

A l'heure actuelle, les armements belges ont commandé 15 navires d'un port en lourd global de 290.720 tonnes, se répartissant comme suit :

— 7 cargos à moteur d'un port en lourd global de 42.370 tdw, à construire par les chantiers belges;

— 3 navires-citernes totalisant 146.300 tdw, dont 2, totalisant 90.650 tdw, à construire par les chantiers belges;

— 2 bulk-carriers totalisant 88.000 tdw, à construire par les chantiers belges;

— 2 bananiers totalisant 11.800 tdw, à construire par les chantiers belges;

— 1 caboteur de 2.250 tdw.

De ces 15 navires, 13 unités, d'un port en lourd global de 232.820 tdw, seront construites par les chantiers belges au moyen de crédits à la construction navale, alloués en vertu de la loi du 23 août 1948.

Le Ministre constate avec satisfaction que ce programme permet de conclure que notre flotte continue à se développer et à se rajeunir et que nous restons soucieux de fournir du travail à nos chantiers nationaux.

Jusqu'à présent, pour l'année 1963, des crédits s'élevant à 1.001.833.400 francs ont été accordés à la marine marchande, dont 683.156.700 francs par les organismes de crédit agréés et 318.676.700 francs par le « Fonds de l'armement et des constructions maritimes ». L'intervention de l'Etat dans la charge des intérêts atteint cette année 42.192.000 francs.

Des avances de fonds récupérables pour un montant de 20.000.000 de francs ont été consenties en 1963 à cinq armements de caboteurs, exploitant 15 navires d'un tonnage global brut de 15.300 tonnes, afin de leur permettre de poursuivre leur activité malgré les difficultés très sérieuses que connaît le secteur du cabotage et de faire face à la forte concurrence étrangère. Pour l'exercice 1964, un montant identique a été inscrit.

Il n'existe probablement aucune entreprise dont les risques d'exploitation soient aussi considérables que ceux des entreprises de navigation maritime. C'est dire qu'il faut de l'audace pour créer une telle société. En matière de transports maritimes, on parle généralement de liberté sans entraves, mais il n'en est pas moins vrai qu'il faut arriver à prendre pied dans les conférences pour obtenir une quote-part dans le transport.

Il convient de souligner que les armements belges ont fait, au cours des dernières années, des efforts très appréciables. Après les répercussions profondes de la crise congolaise, notre principal armement est parvenu, en effet, à s'adapter très rapidement et avec succès à la situation nouvelle.

Een andere rederij heeft haar tonnemaat gevoelig weten te verhogen en heeft trouwens thans nog een belangrijke tonnemaat in aanbouw. Ook nieuwe initiatieven werden genomen. Zo werden o.a. voor de eerste maal vaste belgische lijnen tot stand gebracht tussen Antwerpen enerzijds en Finland en de Russische havens aan de Baltische Zee anderzijds.

Visserij.

In 1963 werd reeds voor een bedrag van 65.245.300 frank aan kredieten voor de visserij toegekend, waarvan 45.932.000 frank door de N.M.K.N. in samenwerking met de A.S.L.K. en 19.313.300 door het Fonds.

Om onze verouderde zeevisserijvloot te moderniseren, wordt door het koninklijk besluit van 29 november 1961 een premie van maximum 5.000 frank per gesloopte BRT verleend. Deze premie wordt slechts dan uitbetaald wanneer het vaartuig gesloopt is en door een ander vervangen. 22 aanvragen werden reeds goedgekeurd voor het slopen van 1.547 BRT, waarvoor een totale premie werd verleend van 7.564.975 frank.

Zeevaartonderwijs.

— *Amarinage — Eerste opleiding der kadetten Hogere Zeevaartschool, Antwerpen.*

Van het schooljaar 1963-1964 af is het mogelijk geworden, voor de geleide amarinage der kadetten ter koopvaardij, beroep te doen op de medewerking van de Zeemacht. Vóór hun inscheping aan boord van een der opleidingsschepen krijgen zij in de Nautische School van de Zeemacht een voorafgaand onderwijs. Aan boord van de opleidingsschepen scheept de Zeemacht ook twee onderrichters in die inzonderheid worden belast met de cursussen in hogere wiskunde, zeilen en lichamelijke opvoeding. Het beoogde doel is alle tijdverlies uit te schakelen in de vorming van onze toekomstige koopvaardijofficiëren gedurende hun scheepsopleiding. De financiële weerslag van deze medewerking van de Zeemacht mag op amper 215.000 frank per jaar geraamd worden.

— Opleidingsschepen.

Het nieuw opleidingsschip « Eeklo », dat 24 kadetten kan inschepen, kwam einde 1963 in de vaart. Zulks zal meebrengen dat de « Lualaba », waarop 20 leerlingen kunnen inschepen, als opleidingsschip zal worden uitgeschakeld gedurende het schooljaar 1963-1964. Moest het contingent 1964-1965 de inschepingsmogelijkheden aan boord van de drie opleidingsschepen « Monthouet », « Montalto » en « Eeklo » overtreffen, dan zou opnieuw op de « Lualaba » beroep worden gedaan.

Oostende-Doverlijn.

Ook in het jaar 1962 is de Oostende-Doverlijn erin geslaagd haar exploitatierekening met een batig saldo af te sluiten.

Une autre compagnie d'armement est arrivée à augmenter considérablement son tonnage et elle a par ailleurs un important tonnage en construction. En outre, de nouvelles initiatives ont été prises. C'est ainsi, notamment, que, pour la première fois, des lignes nationales permanentes viennent d'être mises en exploitation entre Anvers, d'une part, et la Finlande et les ports russes de la Mer Baltique, d'autre part.

Marine de pêche.

En 1963, les pêcheries ont déjà bénéficié de crédits pour un montant de 65.245.300 francs, dont 45.932.000 francs ont été octroyés par la S.N.C.I. en collaboration avec la C.G.E.R. et 19.313.300 francs par le Fonds ad hoc.

En vue de moderniser notre flotte de pêche maritime qui ne répond plus aux nécessités de notre époque, il est alloué par l'arrêté royal du 29 novembre 1961 une prime de 5.000 francs au maximum par tonne de jauge brute du tonnage démoli. Cette prime n'est payée qu'au moment où le navire est démoli et remplacé. Des demandes de démolition ont déjà été approuvées pour 1.547 tonnes de jauge brute, ce qui a donné lieu à l'octroi d'une prime globale de 7.564.975 francs.

Enseignement maritime.

— *Amarinage — Première formation des cadets — Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers.*

Depuis le début de l'année scolaire 1963-1964, le concours de la marine a été acquis en vue de l'amarinage guidé des cadets de la marine marchande. Avant leur embarquement à bord d'un navire-école, ceux-ci reçoivent un enseignement préliminaire à l'école nautique de la Force navale. A bord des navires-écoles de la Force navale, il y a notamment deux instructeurs chargés plus spécialement de l'enseignement des mathématiques supérieures, de la signalisation et de la culture physique. Le but poursuivi est d'éliminer toute perte de temps au cours de la formation de nos futurs officiers de la marine marchande pendant leur séjour à bord. L'incidence financière de cette collaboration de la Force navale peut être estimée à 215.000 francs tout au plus.

— Navires écoles.

Le nouveau navire-école « Eeklo », qui peut embarquer 24 cadets, a été mis en ligne à la fin de l'année 1963, ce qui entraînera, durant l'année scolaire 1963-1964, la mise en chômage, en tant que navire-école, du « Lualaba », qui peut embarquer 20 élèves. Si le contingent de 1964-1965 devait excéder les possibilités d'embarquement à bord des trois navires-écoles « Monthouet », « Montalto » et « Eeklo », le « Lualaba » serait remis en ligne.

Ligne Ostende-Douvres.

Pour 1962, la ligne Ostende-Douvres est parvenue, une fois de plus, à clôturer son compte d'exploitation par un boni.

In dat jaar werden 1.335.732 reizigers vervoerd, wat een verhoging van 92.500 betekent tegenover het vorig jaar.

Voor het jaar 1963 zijn de vooruitzichten nog veel gunstiger : einde september waren er reeds 1.434.079 passagiers vervoerd, wat in vergelijking met 30 september 1962 een verhoging betekent van 204.750 reizigers, of 17 %.

Deze vooruitgang was voor wat het vervoer van personenauto's betreft nog gevoeliger : in 1961, 84.754 en in 1962, 102.795. 1963 breekt evenwel alle rekords want op 30 september waren er reeds 113.663 personenwagens vervoerd, wat een vooruitgang van 25 % betekent tegenover hetzelfde tijdstip vorig jaar.

Ook voor wat de overvaart van autobussen betreft is er in vergelijking met 1962 een vooruitgang van ongeveer 25 % vast te stellen. Op 30 september 1962 waren er 1.046 en op 30 september 1963 reeds 1.525 autobussen vervoerd.

De vloot van de Oostende-Doverlijn bestaat thans uit 11 schepen : 7 pakketboten, 3 car-ferries en 1 cargo.

Er waren plannen om in 1964 met de bouw van een nieuwe car-ferry aan te vangen; immers, de evolutie van het autoverkeer op deze lijn rechtvaardigt dergelijke beslissing. Wegens begrotingsredenen zal deze bouw evenwel een jaar moeten uitgesteld worden.

De toekomst van onze Oostende-Doverlijn wordt ernstig bedreigd door de Britse en Franse plannen tot de bouw van een vaste oeververbinding tussen Frankrijk en Engeland. Deze plannen nemen langzamerhand een vaste vorm aan. Alles wordt in het werk gesteld om de Belgische belangen in de mate van het mogelijke te vrijwaren. Zo wordt o.m. geijverd voor het bekomen van zekere waarborgen betreffende de gelijkheid van behandeling van Frans, Engels en vreemd vervoer, betreffende de eventuele verbinding van de landen die door het verdwijnen van thans bestaande vervoermiddelen verlies lijden, betreffende de aanpassing van het Belgisch wegen-, spoorwegen- en binnenvaartnet aan de nieuwe toestand die zal ontstaan, alsmede nopens de vast te stellen tolgelden.

Anderzijds ondervindt de bij uitstek commerciële uitbating der Oostende-Doverlijn heel wat moeilijkheden door de strakke administratieve reglementering waaraan zij nog onderworpen is. Teneinde meer soepelheid te bekomen en de exploitatie volledig op commerciële leest te schoeien, wordt verder aan het ontwerp tot oprichting van een Regie gewerkt. Dit stelt nochtans bepaalde problemen waardoor het opstellen van de nodige wetteksten wel enigszins wordt vertraagd.

Havens.

De verleden jaar aangekondigde oprichting van een Havendirectie en een Nationale Commissie voor de bevordering van de Havenbelangen zijn ondertussen werkelijkheid geworden. Deze Commissie werd trou-

Durant cette année, 1.335.732 voyageurs ont été transportés, ce qui représente une augmentation de 92.500 unités par rapport à l'année précédente.

Les perspectives pour l'année 1963 sont encore plus favorables : fin septembre, 1.434.079 passagers avaient déjà été transportés, ce qui, par rapport au 30 septembre 1962, représente une augmentation de 204.750 voyageurs, soit 17 %.

En ce qui concerne le transport des voitures particulières, la progression s'avère encore plus sensible : en 1961, 84.754 et en 1962, 102.795. Toutefois, en 1963, tous les records furent battus, puisque, dès le 30 septembre, 113.663 voitures particulières avaient été transportées, ce qui représente une progression de 25 % par rapport à la période correspondante de l'année précédente.

De même, en ce qui concerne les traversées d'autobus, on enregistre une progression de près de 25 % par rapport à 1962. Alors qu'au 30 septembre 1962, 1.046 autobus avaient été transportés, ce chiffre atteignait 1.525 unités au 30 septembre 1963.

La flotte de la ligne Ostende-Douvres compte actuellement 11 navires : 7 paquebots, 3 cars-ferries et 1 cargo.

Pour 1964, la construction d'un nouveau car-ferry était envisagée; cette décision s'explique par l'évolution du trafic automobile sur cette ligne. Pour des raisons d'ordre budgétaire, la construction projetée devra toutefois être retardée d'un an.

Les projets britanniques et français de construction d'une liaison permanente entre la côte française et l'Angleterre constituent une menace sérieuse pour l'avenir de notre ligne Ostende-Douvres. Ces projets se précisent de plus en plus. Tout est mis en œuvre pour défendre les intérêts belges dans la mesure du possible. On s'efforce notamment d'obtenir certaines garanties en ce qui concerne l'équivalence de traitement des transports français, anglais et étrangers, la liaison éventuelle avec les pays qui subiraient des pertes par suite de la disparition de moyens de transport existant actuellement, l'adaptation du réseau routier, ferroviaire et fluvial belge à la situation nouvelle qui s'établira, ainsi qu'en matière de fixation des péages.

D'autre part, l'exploitation éminemment commerciale de la ligne Ostende-Douvres se heurte à nombre de difficultés, du fait de la réglementation rigide à laquelle elle est assujettie. En vue d'arriver à plus de souplesse et de donner à l'exploitation une forme nettement commerciale, on poursuit l'élaboration du projet de création d'une régie. Ceci soulève pourtant certains problèmes qui ne sont pas sans provoquer quelque ralentissement dans la mise au point des textes de loi nécessaires.

Ports.

La Direction portuaire et la Commission nationale pour la promotion des intérêts portuaires, dont la création avait été annoncée l'an dernier, sont à présent devenues des réalités. D'ailleurs, cette Commission a

wens reeds geïnstalleerd en heeft een aanvang gemaakt met het onderzoek van de onderscheiden problemen.

Op een vraag in verband met het plan Cornelis, antwoordde de Minister dat de beknopte commentaar die via radio en pers omtrent het plan Cornelis werd gegeven, niet toelaat uit te maken welke de volledige en juiste inzichten terzake zijn en welke gevolgen de uitvoering van dergelijk plan voor de onderscheiden betrokken landen zou kunnen hebben.

In afwachting van verdere nuttige informatie daaromtrent, wenst de Minister zich niet uit te spreken te meer daar het hier een aangelegenheid betreft die eerst zeer grondig in Beneluxverband en zelfs in het kader van de Zes zou dienen besproken.

E. Luchtvaart.

Alhoewel tijdens de laatste maanden een heropleving van het verkeer was waar te nemen, blijft de toestand van het europees luchtverkeer en van de Sabena ernstige zorgen wekken.

Sedert het indienststellen van de lange afstands-vliegtuigen werd aan de luchtvaartmaatschappijen nooit de tijd gegund om hun vliegend materieel binnen redelijke termijnen af te schrijven.

Waar bovendien de verouderde vliegtuigen vroeger verkocht konden worden voor een prijs die de boekingswaarde overtrof, is het thans zeer moeilijk geworden ze van de hand te doen tenzij met gevoelig verlies.

Deze vliegtuigen worden thans gebruikt door de maatschappijen die ongeregelde lijndiensten uitbaten en die op deze wijze de grote maatschappijen een gevoelige concurrentie aandoen. Alhoewel de reactievliegtuigen op het stuk van snelheid, comfort, regelmatigheid en rentabiliteit een gevoelige verbetering hebben gebracht, heeft hun aankoop aanleiding gegeven tot zeer grote investeringen en een verhoging van de financiële lasten, die vooral voor de Europese maatschappijen moeilijk om dragen is.

Tenslotte heeft hun massale indienststelling een overproductie aan plaatsaanbod veroorzaakt. Het zou in dit verband beter geweest zijn een gedeelte der vliegtuigen met zuigermotoren als schroot te verkopen, maar dit veronderstelt dat al de eigenaars van deze vliegtuigen hetzelfde hadden moeten doen en van een dergelijke gemeenschappelijke houding is niets in huis gekomen.

Bij de algemene oorzaken van de crisis in de wereld-luchtvaart, moet met betrekking tot de Sabena, nog worden vermeld dat zij in zeer gevoelige mate de nadelige invloed heeft ondervonden van de gebeurtenissen in Kongo. Gans haar financieel evenwicht werd geschokt door de blocage van haar ontvangsten en door de devaluatie van de kongolese frank. De recente beslissing van de kongolese regering verplicht de maatschappij ertoe een bijkomend verlies van ongeveer 325 miljoen frank te boeken.

déjà été installée et elle a entamé l'examen des différents problèmes.

Répondant à une question concernant le projet Cornelis, le Ministre déclare que le bref commentaire diffusé par la radio et la presse ne permet pas de connaître de façon complète et précise les objectifs de ce projet ni de savoir quelles conséquences sa mise à exécution pourrait avoir pour les différents pays intéressés.

Dans l'attente de renseignements complémentaires à ce sujet, le Ministre préfère ne pas se prononcer, d'autant plus qu'il s'agit en l'occurrence d'une affaire qu'il y aurait lieu de discuter préalablement et de façon très approfondie sur le plan du Benelux, et même dans le cadre des Six.

E. Aéronautique.

Bien qu'au cours des derniers mois, on ait pu enregistrer un accroissement sensible du trafic, la situation du trafic aérien européen et de la Sabena reste cependant la source de graves préoccupations.

Depuis la mise en service d'avions au long cours, les sociétés de transport aérien n'ont jamais eu l'occasion d'amortir leur matériel volant dans des délais raisonnables.

Alors qu'auparavant, les avions démodés pouvaient être vendus à un prix dépassant la valeur comptable, il est actuellement très difficile de les vendre, si ce n'est avec une perte sensible.

A présent, ces avions sont utilisés par des sociétés exploitant des lignes irrégulières, qui font ainsi une concurrence sérieuse aux grosses sociétés. Si les avions à réaction ont apporté de grandes améliorations en ce qui concerne la vitesse, le confort, la régularité et la rentabilité, il faut dire que l'acquisition de ces appareils a nécessité d'importants investissements et provoqué une augmentation des charges financières, que les sociétés européennes, surtout, ont peine à supporter.

Enfin, leur mise en service massive a provoqué un excédent de places offertes. Tout compte fait, il eût été préférable de vendre au prix de la ferraille une partie des avions à moteur à piston, mais alors, il aurait fallu que tous les propriétaires d'appareils de ce genre fissent de même, ce qui n'a pas été le cas.

Aux causes générales de la crise des transports aériens dans le monde, viennent s'ajouter, pour la Sabena, les conséquences désastreuses des événements du Congo. Tout son équilibre budgétaire a été perturbé par le blocage de ses recettes et par la dévaluation du franc congolais. La récente décision du Gouvernement congolais se traduit pour la société par un déficit supplémentaire de quelque 325 millions de francs.

Tenslotte bevinden de luchtvaartmaatschappijen van de kleinere landen zich in een moeilijke positie ten aanzien van de mogelijkheid om nieuwe luchtvaartrechten te bekomen en te ontsnappen aan de protectionistische greep van de landen die over een machtig verkeerspotentieel beschikken.

De toestand van de maatschappijen der kleinere landen ziet er dus niet rooskleurig uit des te meer daar de wedloop naar de technische vooruitgang nog niet ten einde is en er van nu af bestellingen werden geplaatst voor zeer dure supersonische toestellen die het uitzicht van het intercontinentaal luchtverkeer totaal zullen veranderen.

Hoe die verandering zich voor de diverse maatschappijen zal ontwikkelen, is alsnog niet te voorzien noch met enige zekerheid te voorspellen.

Wel mogen we volgens de Minister de verdere toekomst van de Sabena zien in het licht van de voordelen die zij kan halen uit :

- de geografische ligging van ons land;
- de voortschrijdende Europese economische integratie;
- onze tegenwoordigheid in Kongo.

Maar tevens moet volstrekt bezuinigd worden en daartoe heeft de Minister een werkgroep aangesteld, die tegen begin van 1964 definitieve voorstellen zal moeten overmaken.

Toegegeven moet worden dat de maatschappij reeds een ernstige inspanning gedaan heeft om haar uitgaven te drukken. De personeelsleden die de maatschappij verlaten, worden alleen vervangen wanneer het absoluut noodzakelijk is. Op die wijze werd de productie per eenheid van de personeelsleden van 1958 tot 1963 opgevoerd van 27.088 K.T. tot 42.209 K.T.

Dat is echter volgens de Minister betrekkelijk weinig in vergelijking met de diepgaande structuurhervormingen die dienen doorgevoerd. In dit verband wijst de Minister andermaal op de mogelijkheden die eventueel besloten liggen in het ontwerp tot oprichting van Air Union.

Het is U bekend dat de betrokken maatschappijen reeds twee jaar geleden een principieel akkoord hadden betuigd met een ontwerp van verdrag, waardoor zij besloten Air Union op te richten en dienvolgens in de schoot van dit nieuw organisme hun inkomsten samen te brengen en de concurrentie door fusie uit te schakelen.

Wat ook en vooral op het oog moet worden gehouden is het feit dat Air Union gewapend zal zijn om met succes het steeds groter wordend protectionisme van de grote luchtvaartlanden te bestrijden. Het is ook de enige uitkomst om het in het vooruitzicht gestelde tijdperk van de supersonische toestellen tegemoet te gaan.

De overeenkomsten tussen de maatschappijen werden door de onderscheiden regeringen onderzocht.

In de loop der maand januari 1963 heeft de franse regering verscheidene amendementen aan de teksten voorgesteld. Sederdien zijn de besprekingen enigszins in het slop geraakt, maar volgens de Minister zullen de besprekingen eerlang hervat worden.

Enfin, les sociétés de transport aérien des petit pays se trouvent dans une situation délicate en raison de la difficulté qu'ils éprouvent à obtenir de nouveaux droits aériens et à échapper au protectionnisme des pays possédant un potentiel de trafic important.

La situation des sociétés des petits pays n'est donc guère brillante, d'autant plus que la course au progrès technique est loin d'être terminée et que, dès à présent, ont été passées des commandes très onéreuses d'appareils supersoniques, qui transformeront totalement l'aspect du trafic aérien intercontinental.

Il n'est pas encore possible de prévoir avec quelque certitude comment la situation évoluera pour ces diverses sociétés.

D'après le Ministre, l'avenir de la Sabena peut se dessiner à la lumière des avantages qu'elle pourra retirer :

- de la situation géographique de notre pays,
- de l'intégration croissante de l'économie européenne,
- de notre présence au Congo.

Toutefois, des économies sévères s'imposent et le Ministre a créé à cet effet un groupe de travail qui présentera, au début de 1964, des propositions définitives.

Il faut reconnaître que la société a déjà consenti de grands efforts pour réduire ses dépenses. Les agents quittant la société ne sont remplacés qu'en cas de nécessité absolue. Ainsi, la production par unité de personnel a été portée de 27.088 en 1959 à 42.209 en 1963.

Cependant, de l'avis du Ministre, ceci est relativement peu par rapport aux réformes de structure profondes qui devront être appliquées. A ce sujet, il souligne une fois de plus les possibilités offertes par le projet de création d'Air-Union.

Vous n'ignorez pas que les sociétés intéressées ont marqué, il y a deux ans, leur accord de principe sur un projet de convention portant création d'Air-Union et prévoyant la fusion de leurs recettes, dans l'espoir d'éliminer la concurrence.

A souligner également le fait primordial qu'Air-Union sera en mesure de lutter avec succès contre le protectionnisme croissant des grandes sociétés de transport aérien. C'est la seule solution possible à l'heure des appareils supersoniques.

Les conventions entre les sociétés ont été examinées par les gouvernements intéressés.

Au cours du mois de janvier 1963, le Gouvernement français a proposé plusieurs amendements aux textes existants. Depuis lors, les discussions ont été plus ou moins bloquées, mais elles reprendront prochainement.

In verband met Air Congo herinnerde de Minister eraan dat deze maatschappij hoofdzakelijk door de Kongolese republiek en door de Sabena is gesticht — Kongo bezit 65 % van de aandelen en de Sabena 35 % — en dat onze nationale luchtvaartmaatschappij technische bijstand verleent. Bovendien hebben de regeringen van de beide landen elkaar de meest uitgebreide luchtvaartrechten toegekend.

Tot nu toe heeft de Air Congo echter aan de uithaling van de België-Kongolijn niet deelgenomen. Dit belette haar te beschikken over de nodige deviezen om de Sabena te vergoeden voor de technische bijstand die zij van onze nationale luchtvaartmaatschappij voor haar binnenlandse lijnen bekomt.

Op voorstel van een interdepartementale werkgroep werden twee ontwerpen van conventie uitgewerkt, met het doel de betrekkingen met Air Congo zo spoedig mogelijk te normaliseren. De eerste heeft betrekking op de consolidatie van de schuld die Air Congo tegenover de Sabena heeft, de tweede op de deelname van Air Congo aan de België-Kongolijn.

De beide conventies werden reeds door de twee betrokken maatschappijen geparafeerd en thans zijn besprekingen aan de gang met het oog op hun goedkeuring door de Kongolese regering.

Op die wijze zal de Kongolese maatschappij kunnen deelnemen aan de exploitatie van andere internationale lijnen, waarop de republiek van nu af verkeersrechten bezit. Deze evolutie zal ook de Sabena ten goede komen.

De Minister verheugde zich over dit resultaat, niet alleen omdat de aanwezigheid van onze luchtvaartmaatschappij in Kongo een noodzakelijkheid blijft maar ook omdat vooral in Kongo ons land iets presteren kan inzake hulp aan onderontwikkelde landen.

**

Op een vraag in verband met de winst die door S.A.S. geboekt werd in het dienstjaar 1962, bevestigde de Minister dat het inderdaad juist is dat S.A.S. het jaar 1962 heeft afgesloten met een winst van ongeveer 200 miljoen frank.

In 1961 had deze maatschappij een deficit van 235 miljoen. Zij is er dus met 435 miljoen op vooruitgegaan.

Dit gunstig resultaat kan volgens de Minister klaarblijkelijk niet worden verklaard alleen op grond van de verbetering die men in het luchtverkeer van deze maatschappij vaststelt, verbetering die moet worden afgemeten aan het feit dat, sedert de twee laatste jaren :

1° de aangeboden Ton/Km met 14 % en het aantal vervoerde reizigers met 13 % verhoogden;

2° de ladingscoëfficiënt gestegen is van 52 % tot 53 %.

Volgens de Minister moet de verbetering van de financiële toestand van S.A.S. worden toegeschreven aan inspanningen op het stuk van de deficitaire nevenactiviteiten ondermeer inzake hotelwezen en samenwerking met buitenlandse — maar door S.A.S. gesteunde — maatschappijen.

Au sujet d'Air-Congo, le Ministre rappelle que cette société a été constituée par la République du Congo et la Sabena, le Congo détenant 65 % et la Sabena 35 % des actions, et que notre société nationale de transport aérien lui fournit une assistance technique. En outre, les Gouvernements des deux pays se sont accordés mutuellement les droits aériens les plus étendus.

Cependant, jusqu'ici Air-Congo n'a pas encore participé à l'exploitation de la ligne Belgique-Congo. C'est ce qui l'a empêché de disposer des devises nécessaires pour rétribuer la Sabena de l'assistance technique que notre société nationale de transport aérien lui offre pour ses lignes intérieures.

Sur la proposition d'un groupe de travail interdépartemental, deux projets de convention ont été élaborés en vue de normaliser au plus tôt les relations avec Air-Congo. Le premier concerne la consolidation de la dette d'Air-Congo envers la Sabena; le second, la participation d'Air-Congo à la ligne Belgique-Congo.

Les deux conventions ont déjà été paraphées par les sociétés intéressées et des pourparlers sont actuellement en cours en vue de leur approbation par le Gouvernement congolais.

De cette façon, la société congolaise pourra participer à l'exploitation d'autres lignes internationales sur lesquelles la République a d'ores et déjà des droits de transport. Cette évolution profitera également à la Sabena.

Le Ministre se réjouit de ce résultat, non seulement parce que la présence de notre société de transport aérien reste nécessaire au Congo, mais aussi parce que notre pays peut ainsi offrir une aide efficace à un pays en voie de développement, en l'occurrence, le Congo.

**

En ce qui concerne les bénéfices réalisés par la S.A.S. au cours de l'exercice 1962, le Ministre confirme le fait que cette société a clôturé son bilan de 1962 par un bénéfice de l'ordre de 200 millions de francs.

En 1961, elle avait enregistré un déficit de 235 millions. La progression est donc de 435 millions.

D'après le Ministre, ce résultat favorable ne s'explique pas uniquement par l'augmentation du trafic aérien de cette société, amélioration que l'on peut déduire du fait que, depuis deux ans :

1° les T.K. offertes ont augmenté de 14 % et le nombre de voyageurs transportés, de 13 %;

2° le coefficient de chargement est passé de 52 % à 53 %.

Le Ministre estime que l'amélioration de la situation financière de la S.A.S. est due aux efforts déployés dans le domaine des activités connexes déficitaires, notamment en matière d'hôtellerie et de collaboration avec des sociétés étrangères mais bénéficiant de l'aide de la S.A.S.

Neeft men bovendien in aanmerking dat S.A.S. een verkeersvolume heeft dat nagenoeg het dubbele is van dat van Sabena, dan moet worden toegegeven dat de bedrijfsresultaten van onze Nationale Maatschappij in minstens even gunstige mate zijn geëvolueerd.

**

Wat de *evolutie van de financiële toestand van de Sabena* betreft, deelde de Minister in december 1963 mede dat de uitslagen van 1963 nog niet met zekerheid konden vermeld worden. Het staat nochtans vast dat zij gunstiger zullen zijn dan die van het boekjaar 1962 die reeds veel gunstiger waren dan deze van het boekjaar 1961. De devaluatie van de Congolese frank stelt nochtans moeilijke problemen. Hun oplossing moet volgens de Minister gezocht worden, rekening gehouden met het feit dat de Sabena haar werkzaamheden in Congo na 30 juni 1960 voortzette, in overeenstemming met de politiek van technische bijstand die door de Regering geleid werd.

Verder deelde de Minister nog mede dat de leningen van de Sabena tijdens de laatste jaren stegen omdat de aankoop van straalvliegtuigen (6 Boeings en 8 Caravelles) bij middel van leningen gefinancierd werden. Op 30 november 1963, bedroegen de leningen onder waarborg van de Staat 3.530.300.500 fr., met een gemiddelde duur van 9 jaren en 5 maanden. De geleidelijke en regelmatige terugbetaling van gezegde leningen, in overeenstemming met de bepalingen van de overeenkomsten, laat toe te besluiten dat de staatswaarborg niet zal moeten ingeroepen worden en dat nieuwe leningen eveneens onnodig zullen zijn, tenzij nieuw vliegend materieel zou dienen aangeschaft.

**

Wat de *luchtvaartinfrastructuur* betreft, concentreert de Regie der Luchtwegen haar inspanningen verder op de *Nationale Luchthaven* opdat deze aan al de eisen van het hedendaags luchtverkeer zou voldoen.

Op de luchthaven wordt thans gewerkt aan de afwerking van een loods voor reactievliegtuigen waarvan de kostprijs 155 miljoen frank zal belopen. Aangezien ons land veel belang heeft bij de ontwikkeling van het vrachtverkeer, werd aan de Regie der Luchtwegen opdracht gegeven, naast het bestaande vrachtgebouw een nieuw kompleks voor de goederenvervoer aan te leggen dat vermoedelijk over een jaar in bedrijf zal worden genomen. Dit kompleks zal 150 miljoen frank kosten. Verder zal eerlang een aanvang worden gemaakt met grote herstellingswerken aan de startbaan in noord-zuidelijke richting (60 miljoen frank).

Ter intentie van de Antwerpse kringen deelde de Minister mede dat op de *luchthaven van Deurne* thans herstellingswerken aan een taxiweg begonnen zijn. Dit bewijst de bezorgdheid om deze luchthaven in stand te houden zolang de kwestie van een snelle wegverbinding tussen Antwerpen en Zaventem haar beslag niet heeft gekregen.

In *Oostende* liep het aantal passagiers in 1963 op tot 390.000 tegen 378.409 in 1962. Wanneer men

De plus, si l'on considère que la S.A.S. a un trafic dont le volume atteint environ le double de celui de la Sabena, il faut reconnaître que les résultats d'exploitation de notre société nationale ont évolué dans un sens au moins aussi favorable.

**

En ce qui concerne l'évolution de la situation financière de la Sabena, le Ministre signale qu'en décembre 1963, les résultats de 1963 ne pouvaient encore être établis avec exactitude. Il est cependant certain qu'ils seront plus favorables que ceux de l'exercice 1962 qui, eux, étaient déjà bien plus favorables que ceux de l'exercice 1961. Toutefois, le Ministre estime que la dévaluation du franc congolais pose des problèmes délicats, dont il faudra rechercher la solution en tenant compte du fait que, conformément à la politique d'assistance technique appliquée par le Gouvernement, la Sabena a poursuivi ses activités au Congo après le 30 juin 1960.

Par ailleurs, le Ministre signale que les emprunts de la Sabena ont augmenté au cours des dernières années, l'acquisition d'avions à réaction (6 Boeings et 8 Caravelles) ayant bénéficié de ce mode de financement. Au 30 novembre 1963, le montant global des emprunts garantis par l'Etat se chiffrait à 3 milliards 530.300.500 francs; leur durée moyenne était de 9 ans et 5 mois. Le remboursement progressif et régulier desdits emprunts, conformément aux clauses conventionnelles, permet de conclure qu'il n'y aura pas lieu d'invoquer la garantie de l'Etat et que de nouveaux emprunts ne seront pas nécessaires, à moins que l'acquisition d'un nouveau matériel volant ne devienne indispensable.

**

En ce qui concerne l'infrastructure aérienne, la Régie des Voies aériennes continue à concentrer ses efforts sur l'*Aéroport national* en vue de lui permettre de faire face à toutes les exigences du trafic aérien actuel.

Pour l'instant, on s'occupe à l'aéroport de l'achèvement d'un hangar pour avions à réaction dont le coût s'élèvera à 155 millions de francs. Notre pays étant très intéressé au développement du trafic marchandises, la Régie des Voies aériennes a été chargée de construire, à côté du bâtiment de fret existant, un nouveau complexe pour le trafic marchandises qui pourra probablement être mis en service au cours de l'année prochaine. Ce complexe coûtera 150 millions de francs. En outre, d'importants travaux de réparation seront entamés prochainement à la piste d'envol de direction nord-sud (60 millions de francs).

A l'intention des milieux anversois, le Ministre déclare que des travaux de réparation sont actuellement en cours à une piste de circulation de l'*aéroport de Deurne*. Ceci témoigne du souci de maintenir cet aéroport en activité tant qu'il n'y aura pas de solution définitive à la question d'une liaison routière rapide entre Anvers et Zaventem.

A *Ostende*, le nombre de passagers a été, en 1963, de 390.000, contre 378.409 l'année précédente. Si l'on

deze cijfers vergelijkt met de 1.090.000 passagiers die men te Zaventem heeft geboekt, moet toegegeven worden dat de aanpassing en uitbreiding van de luchthaven van Oostende-Middelkerke een dringende noodzakelijkheid is geworden. Vroeger werd reeds een nieuwe landingsbaan in bedrijf genomen. Een nieuw administratief kompleks is in opbouw, terwijl ook een nieuwe tarmac wordt aangelegd. Eerstdaags zal een aanvang worden gemaakt met de constructie van een vrachtgebouw, terwijl het luchthavenstation in het begin van het jaar 1964 zal worden aanbesteed. In totaal zullen al deze werken meer dan 400 miljoen frank kosten.

Te *Gosselies* werd een nieuwe taxiweg gelegd en een platform gebouwd voor het proefdraaien van reactiemotoren. De landingsbaan werd van een bebakening voorzien om nachtlandingen toe te laten terwijl ten slotte een loods voor kleine vliegtuigen wordt gebouwd.

Onlangs heeft de Minister ook de luchthaven van *Luik* (Bierset) bezocht en maatregelen getroffen om ook daar — met minimale kosten — aan de behoeften van het lokaal verkeer te voldoen. Het luchthavenstation zal binnen de omheining van de luchthaven worden geplaatst terwijl ook een loods voor het stallen van kleine vliegtuigen zal worden gebouwd.

*
**

Bij het overzicht van de luchtvaartsector wees de Minister ook op de inspanningen die de afgevaardigden van het Bestuur der Luchtvaart en van de Regie der Luchtwegen leveren in het kader van Eurocontrol om de *veiligheid van het luchtverkeer* te verzekeren.

Teneinde onze veiligheidsdiensten op de hoogte te houden van de technische evolutie werd sedert de maand september op de Nationale Luchthaven gestart met een « School voor verkeersleiders », waar de belanghebbenden de nodige kwalificaties en brevetten zullen behalen. Het invoeren van deze brevetten heeft meteen de gelegenheid gegeven de dienst van de verkeersleiding grondig te reorganiseren en een nieuwe structuur van graden in het leven te roepen om klaar te zijn voor de komende samenwerking van de verkeersleidingsdiensten op het Europees plan.

Voor het einde van 1963 zullen gelijkaardige maatregelen worden getroffen voor de meteorologische diensten en hierbij zal tevens getracht worden bepaalde rationalisatiemaatregelen door te voeren om elk dubbel gebruik tussen de drie meteorologische diensten — van de Regie der Luchtwegen, van Ukkel en van de Luchtmacht — te vermijden.

F. Het probleem van het gemeenschappelijk stedelijk vervoer.

De toestand in de sector van het gemeenschappelijk stedelijk vervoer en van de buurtspoorwegen is bepaald niet schitterend te noemen.

De bedrijfstekorten nemen toe, spijs al de maatregelen die kunnen getroffen worden om de meest

compare ces chiffres à celui des passagers enregistrés à Zaventem (1.090.000 unités), il faut reconnaître qu'il est devenu urgent d'aménager et d'étendre l'aéroport d'Ostende-Middelkerke. Il y a un certain temps, une nouvelle piste d'atterrissage a été mise en service. La construction d'un nouveau complexe administratif et l'aménagement d'un nouveau tarmac sont en cours. Prochainement sera entamée la construction d'un bâtiment de fret, tandis que l'adjudication de l'aérogare aura lieu au début de l'année 1964. Le coût total de ces travaux dépassera 400 millions de francs.

A *Gosselies*, on procédera à l'aménagement d'une nouvelle piste de circulation et à la construction d'une plate-forme destinée à servir de banc d'essai pour moteurs à réaction. La piste d'atterrissage a été pourvue d'un balisage, afin de permettre des atterrissages de nuit et enfin, un hangar pour petits avions est en voie de construction.

D'autre part, le Ministre a visité récemment l'aéroport de *Liège* (Bierset) et pris des mesures pour satisfaire, là également, à moindres frais, aux impératifs du trafic local. L'aérogare sera aménagée dans l'enceinte de l'aéroport et un hangar destiné à abriter de petits avions sera construit.

*
**

Passant en revue le secteur de l'aéronautique, le Ministre attire l'attention de la Commission sur les efforts accomplis par les délégués de l'Administration de l'Aéronautique et de la Régie des Voies aériennes dans le cadre d'Eurocontrol, en vue d'assurer la *sécurité du trafic aérien*.

Afin de permettre à nos services de sécurité de suivre l'évolution technique, une école pour contrôleurs de la circulation aérienne a été ouverte à l'Aéroport national en septembre dernier. Les intéressés pourront y acquérir les qualifications et brevets requis. L'instauration de ces brevets a permis la réorganisation du service de contrôle de la circulation aérienne et la restructuration des grades, dans la perspective de la future collaboration des services de contrôle de la circulation aérienne sur le plan européen.

Avant la fin de 1963, des mesures similaires seront prises pour les services météorologiques et à cette occasion, des mesures de rationalisation sont envisagées pour éviter tout double emploi entre les trois services météorologiques de la Régie des Voies aériennes, d'Uccle et de la Force Aérienne.

F. Le problème des transports en commun dans les centres urbains.

La situation des transports en commun dans les centres urbains et des chemins de fer vicinaux est loin d'être brillante.

Les déficits d'exploitation ne cessent de s'aggraver, malgré toutes les mesures prises en vue de remplacer

deficitaire tramlijnen door autobussen te vervangen en om het plaatsaanbod aan de verkeersbehoeften aan te passen.

Onlangs heeft de Regering beslist de trammaatschappijen te helpen bij de modernisering van hun materieel. Zo werden deze maatschappijen gemachtigd leningen uit te schrijven voor een bedrag van 485 miljoen, met tussenkomst van de Staat in de interestenlast, bij toepassing van de wet van 17 juli 1959.

De diepere oorzaken van de teruggang van het gemeenschappelijk stedelijk vervoer zijn voldoende gekend. Onbetwistbaar is dat wegens de nog steeds stijgende aangroei van het individueel vervoer, de cliënteel van de openbare vervoermiddelen sterker en sterker wordt aangevreten.

Zo is bv. op de Brusselse trams, het aantal per dag vervoerde reizigers teruggelopen van 956.000 in 1952 tot 557.000 in 1962, wat een vermindering van 42 % betekent. Einde 1963 zal de vergelijking waarschijnlijk nog slechter uitvallen.

Geen wonder dan ook dat het economisch evenwicht van de trambedrijven en van de buurtspoorwegen meer en meer in het gedrang komt, te meer omdat de te vervoeren cliënteel zich niet gelijkmatig spreidt over de verschillende weekdagen, noch over de verschillende uren van de dag. Zo vergen de sterke maar betrekkelijk korte morgen- en avondspitsen de inzet van materieel en personeel die praktisch niet kunnen renderen tijdens de lange tijdsruimten van geringe trafiek.

In allereerste instantie moet dus — en wel zo spoedig mogelijk — een uitweg worden gevonden voor de knellende en al maar door talrijker wordende problemen van verkeersopstoppingen en vertragingen.

Men spreekt — en terecht — van de langzame verstikking van de stadscentra. Op grond van wat we dagelijks vaststellen, is het volkomen duidelijk dat de openbare vervoermiddelen in onze steden nodig zijn en zullen blijven omwille van de mogelijkheden die zij bieden inzake massa-vervoer. Dat betekent dat alles in het werk moet worden gesteld om het gemeenschappelijk vervoer te organiseren op een optimale basis van veiligheid, snelheid, regelmatigheid, frequentie en comfort.

Dat is het probleem waartegenover we staan en dat maar kan worden opgelost door *grondige structuurhervormingen*, d.w.z. een reeks maatregelen die het openbaar vervoer moeten los maken van de hindernissen en de vertragingen die het ondervindt ingevolge de verkeerstoefloed in de stadskernen.

De Minister heeft dan ook het initiatief genomen om voor elk van de vijf grote agglomeraties : Brussel, Antwerpen, Luik, Gent en Charleroi, een regionale commissie op te richten voor het bestuderen en het verbeteren van het openbaar vervoer in deze agglomeraties.

Een nationaal coördinatiecomité heeft als opdracht de grote lijnen van de te verwezenlijken structuurhervormingen vast te leggen, terwijl de regionale commis-

les lignes de tramway les plus déficitaires par des autobus et d'adapter le nombre de places offertes aux nécessités du transport.

Récemment, le Gouvernement a décidé de venir en aide aux sociétés de tramway en ce qui concerne la modernisation de leur matériel. Ainsi donc, ces sociétés ont été autorisées à émettre des emprunts pour un montant de 485 millions, avec intervention de l'Etat dans les charges des intérêts, en application de la loi du 17 juillet 1959.

Les causes profondes de la régression des transports en commun dans les villes sont bien connues. L'importance toujours croissante des moyens de transport individuels entraîne indiscutablement une désaffection de plus en plus marquée de la clientèle pour les transports publics.

Pour ce qui est des transports bruxellois, par exemple, le nombre de voyageurs transportés journellement est tombé de 956.000 en 1952 à 557.000 en 1962, ce qui représente une diminution de 42 %. Pour la fin de 1963, cette comparaison sera probablement plus défavorable encore.

Rien d'étonnant, dès lors, à ce que l'équilibre économique des sociétés de tramway et de chemins de fer vicinaux se trouve de plus en plus compromis, d'autant plus que la clientèle ne se répartit pas uniformément entre les divers jours de la semaine, ni entre les heures de la journée. Ainsi, les pointes importantes, mais d'assez courte durée, du matin et du soir nécessitent la mise en service d'un matériel et d'un personnel qui ne sont pratiquement pas rentables pendant les longues périodes des creuses.

Il faut donc, en tout premier lieu et dans le plus bref délai possible, trouver une solution aux problèmes urgents et toujours plus nombreux que posent les encombrements et les retards dans le trafic.

On parle, à juste titre, de l'asphyxie progressive des centres urbains. Comme nous pouvons le constater tous les jours, il est tout à fait évident que les moyens de transport publics répondent à une nécessité dans nos villes et qu'ils resteront nécessaires, étant donné les possibilités qu'ils offrent pour les transports en commun. Il faut donc tout mettre en œuvre pour organiser les transports en commun dans les meilleures conditions de sécurité, de rapidité, de régularité, de fréquence et de confort.

Voilà le problème qui se pose à nous et qui ne peut être résolu que par des *réformes structurelles profondes*, c.à.d. par une série de mesures permettant de libérer les transports publics des entraves et des retards occasionnés par la densité du trafic dans les centres urbains.

Aussi le Ministre a-t-il pris l'initiative, pour chacune des cinq grandes agglomérations : Bruxelles, Anvers, Liège, Gand et Charleroi, de créer une commission régionale pour l'étude de l'amélioration des transports publics dans ces agglomérations.

Un comité national de coordination a pour mission de tracer les grandes lignes des réformes structurelles à réaliser, tandis que les commissions régionales seront

sies de toepassingsmodaliteiten van de aldus uitgestippelde en door de Regering bekrachtigde politiek, onder ogen zullen moeten nemen.

Vanzelfsprekend moet in de allereerste plaats gedacht worden aan de te vervoeren *personen* en niet aan het aantal voertuigen.

Daarom is het een dwingende vereiste het massavervoer dat door de openbare vervoerdiensten moet verzekerd worden niet meer afhankelijk te stellen van de moeilijkheden van het algemeen verkeer. Om redenen die betrekking hebben op het beperken van de nodige investeringen en tevens op de optimale rendabiliteit van die investeringen, is het aangewezen bepaalde druk bereiden tramsecties onder de grond te leggen. Te dien aanzien moet nochtans nader worden omschreven dat het hier niet gaat om de aanleg van een eigenlijke metro, maar wel van wat men een semi-metro is gaan noemen. Het verschil ligt hierin dat de metro, wegens zijn uitzonderlijk hoge installatie- en onderhoudskosten, maar verantwoord is voor een afzetdebiët dat zowat 50.000 reizigers per uur bereikt.

Welnu, op het drukst bereiden baanvak van het Brussels tramnet gaat het afzetdebiët de 10.000 reizigers niet te boven. In deze volstaat dus de *semi-metro*, de tramlijn die onder de meest nevralgieke verkeerspunten geleid wordt om opnieuw gelijkgronds door te lopen in de straten met minder druk verkeer. Op te merken valt dat op deze wijze en mits aanschaffing van materieel met grotere capaciteit (tot 185 plaatsen) zowat 15.000 reizigers per uur kunnen vervoerd worden. In vergelijking met de huidige trafik is er dus nog zeer ruime speling voor ettelijke jaren.

Trouwens, de ondergrondse werken voor de semi-metro worden zó opgevat en uitgevoerd dat zij later, indien dat nodig mocht worden, dienstig zouden zijn voor een werkelijk metro-systeem.

Vandaar dat de thans bestudeerde ontwerpen voor de stadskern Brussel vooralsnog betrekking hebben op het onder de grond leggen van :

1. de as Noord-Zuid (met gedeeltelijke gebruikmaking van de overdekte bedding van de Zenne);
2. de as Oost-West (van de St. Kathelijneplaats over de Muntplaats, de Wetstraat tot voorbij het Rond Punt van het Halfeeuwfeestpark);
3. het gedeelte van de kleine ringlaan tussen de Louisapoort en de Queteletplaats.

Naarmate de vordering van deze werken — die voor latere uitbreidingen vatbaar zijn — zal de trafik op die ondergrondse lijnen worden geconcentreerd, derwijze dat de trams geleidelijk van de oppervlakte in het stadscentrum zullen verdwijnen.

De Minister heeft zopas de ontwerpen die op deze eerste drie ondergrondse lijnen betrekking hebben, voorgelegd aan het Ministerieel Comité voor investeringen en vervoer. Hij hoopt eerlang een gunstige principiële goedkeuring te bekomen, opdat de aanbesteding voor het eerste vak (de as Noord-Zuid) in aanbesteding kan worden gesteld einde 1964, zoals in de algemene planning is voorzien.

chargées d'examiner les modalités d'application de la politique ainsi élaborée et approuvée par le Gouvernement.

Il va de soi qu'il faut d'abord penser aux *personnes* à transporter et non au nombre de voitures.

C'est pourquoi il est indispensable que les transports en commun que doivent assurer les services de transports publics soient libérés des sujétions du trafic général. En vue de limiter les investissements nécessaires et d'assurer la rentabilité maxima de ces investissements, il y a lieu de mettre en souterrain certaines sections de tramway à trafic intense. Précisons à cet égard qu'il ne s'agit pas ici de la construction d'un métro proprement dit, mais de ce que l'on appelle un « semi-métro ». La différence réside dans le fait qu'en raison des frais exceptionnellement élevés d'installation et d'entretien, un réseau de métro ne se justifie que si le trafic atteint quelque 50.000 voyageurs par heure.

Or, la section la plus encombrée du réseau des tramways bruxellois ne dessert pas plus de 10.000 voyageurs, de sorte qu'un *semi-metro* suffirait. Il s'agirait d'une ligne de tramway mise en souterrain aux points les plus névralgiques et qui réapparaîtrait en surface dans les rues à trafic moins intense. Il est à noter que ce système permettrait, moyennant l'acquisition d'un matériel de capacité supérieure (jusqu'à 185 places), de transporter quelque 15.000 voyageurs par heure. Comparativement au trafic actuel, le projet envisagé comporterait donc une marge très appréciable pour de nombreuses années.

D'ailleurs, les travaux souterrains pour le semi-métro sont conçus et seraient exécutés de telle façon qu'ils puissent, au besoin, s'insérer ultérieurement dans un véritable réseau de métro.

C'est pourquoi les projets actuellement à l'étude pour le centre de Bruxelles tendent à la mise en souterrain :

1. de l'axe Nord-Midi (empruntant partiellement le pertuis de la Senne);
2. de l'axe Est-Ouest (de la place Sainte-Catherine, par la place de la Monnaie et la rue de la Loi, jusqu'au delà du Rond-Point du Cinquantenaire);
3. de la section de la petite ceinture entre la Porte Louise et la Place Quetelet.

Au fur et à mesure de la progression de ces travaux — susceptibles d'extensions ultérieures — le trafic serait concentré sur ces lignes souterraines, de sorte que les trams disparaîtraient progressivement de la surface dans le centre de la ville.

Le Ministre vient de soumettre les projets relatifs aux trois premières lignes souterraines au Comité Ministériel des investissements et des transports. Il espère obtenir bientôt une approbation de principe pour que les travaux de la première section (axe Nord-Midi) puissent être mis en adjudication à la fin de l'année 1964, comme le prévoit le planning général.

Een eerste vastleggingskrediet van 200 miljoen is ingeschreven op de buitengewone begroting 1964 en de voorzieningen inzake de drie betrokken semi-metrolijnen zijn reeds becijferd (in totaal 3 miljard 141 miljoen).

De voltooiing van de as Noord-Zuid is gepland voor 1967 en het geheel van de werken voor de drie lijnen zou kunnen worden verwezenlijkt einde 1970, indien de kredieten in de vereiste mate, volgens het vastgesteld werkschema, ter beschikking worden gesteld.

De desbetreffende voorzieningen gaan tevens gepaard met een reeks eerste ramingen voor de andere agglomeraties, ramingen die nader zullen worden onderzocht naarmate de studies voor deze agglomeraties definitieve gestalte zullen krijgen.

De uitvoering zal nochtans niet bij het centraal bestuur maar wel bij de trammaatschappijen berusten, onder toezicht van de Staat. Het ligt trouwens in de bedoeling van de Minister, daarmee in verband, eerlang een wetsontwerp neer te leggen.

**

Een commissaris heeft gevraagd dat in afwachting van de constructie van een semi-metro, die het verkeer in Brussel moet ontlasten, interimaire maatregelen zouden genomen worden. Hij heeft de indruk dat de voorrang van rechts remmend werkt voor een vlot verkeer, vooral daar de spoorrijtuigen aan de algemene regel ontsnappen. Verder wenst hij dat men zou komen tot een grotere spreiding van de openings- en sluitingsuren der staatsdiensten, verzekerings- en bankwezen, enz.

Indien de toepassing van de voorrang van rechts in de grote agglomeraties de snelheid enigszins drukt, dan is het volgens de Minister ook zó dat het verkeer zonder al te grote opstoppen verloopt en dat de veiligheid er bij wint.

In dat verband mag er volgens de Minister worden op gewezen :

1° dat het verkeer zich meer is gaan verspreiden over de verschillende wegen daar waar vroeger bij voorkeur de als « prioritaire » bekende banen genomen werden;

2° dat de bestuurders die uit zijstraten gereden komen, zich nu gemakkelijker kunnen inschakelen in het druk verkeer op de hoofdadrs.

Weliswaar is er voor de tramrijtuigen uitzondering op de algemene voorrangsregel, maar dan om louter technische redenen, meer bepaald het minder krachtig remvermogen van deze rijtuigen in vergelijking met de autovoertuigen en hun gebondenheid aan de sporen waarop zij rijden. Ook in andere landen — behalve in Duitsland — wordt voorrang verleend aan de spoorvoertuigen, maar in Duitsland treft men dan weer deze bijzonderheid aan dat de straten waarin sporen liggen, prioritaire zijn.

Het Departement heeft volle aandacht voor het *probleem van de spitsuren*, gelet op het ongemak dat daaruit voortvloeit voor de reizigers en op de zeer nadelige weerslag op de exploitatierekeningen van de openbare vervoermiddelen.

Un premier crédit d'engagement de 200 millions est inscrit au budget extraordinaire de 1964 et les prévisions concernant les trois lignes de semi-métro sont déjà chiffrées (au total 3 milliards 141 millions).

L'achèvement de l'axe Nord-Midi est prévu pour 1967 et l'ensemble des travaux concernant les trois lignes pourrait être terminé fin 1970, si les crédits requis sont rendus disponibles selon le calendrier établi.

Les prévisions en la matière vont de pair avec une série de premières estimations pour les autres agglomérations, estimations qui seront examinées plus à fond, au fur et à mesure que se concrétiseront les études se rapportant à ces agglomérations.

L'exécution ne sera cependant pas assurée par l'administration centrale, mais par les sociétés de tramway, sous la surveillance de l'Etat. Il entre d'ailleurs dans les intentions du Ministre de déposer bientôt un projet de loi en la matière.

**

Un commissaire a demandé qu'en attendant la construction d'un semi-métro appelé à décongestionner le trafic dans l'agglomération bruxelloise, des mesures transitoires soient prises. Il a l'impression que la priorité de droite constitue une entrave au déroulement du trafic, surtout du fait que les véhicules sur rail échappent à la règle générale. D'autre part, il souhaite qu'on aboutisse à une meilleure répartition des heures d'ouverture et de fermeture des services de l'Etat, des établissements d'assurance et des banques.

Si l'application de la priorité de droite dans les grandes agglomérations réduit quelque peu la vitesse, le Ministre estime toutefois que cette mesure empêche les embouteillages monstres et, partant, augmente la sécurité.

Sous ce rapport, on constate, de l'avis du Ministre :

1° que le trafic s'est dispersé sur les routes diverses, alors qu'auparavant les routes dites « prioritaires » avaient la préférence;

2° que les conducteurs débouchant des rues latérales ont acquis une certaine facilité à s'intégrer dans le trafic intense sur les artères principales.

Les trams constituent toutefois une exception à la règle générale de priorité, mais ce uniquement pour des raisons techniques, plus particulièrement la capacité réduite de freinage de ces véhicules comparée à celle des automobiles, et leur dépendance des rails sur lesquels ils circulent. Dans d'autres pays également — sauf en Allemagne —, les véhicules sur rails ont la priorité, mais l'Allemagne a ceci de particulier que les rues pourvues de rails sont prioritaires.

Le Département accorde toute son attention au *problème des heures de pointe*, en raison des difficultés qui en résultent pour les voyageurs et de sa répercussion défavorable sur les comptes d'exploitation des moyens de transport publics.

In het kader van de Regionale Commissie voor de studie van het gemeenschappelijk vervoer in de Brusselse agglomeratie werd een werkgroep opgericht die zich actief met het probleem bezighoudt.

In een eerste fase bestudeert de werkgroep de componenten van de verkeersspitsen. Te dien aanzien moet vooral worden gewezen op het samenvallen van de begin- en sluitingsuren van de openbare diensten, private instellingen, grote magazijnen, enz.

Met het oog op het onderzoek van die componenten werd een vragenlijst gezonden aan een groot aantal firma's en openbare diensten in het Brussels, die in totaal ongeveer 200.000 personen tewerkstellen. Bovendien analyseert de werkgroep de weerslag van de spitsen op de exploitatievoorwaarden van de openbare vervoerdiensten en op het verkeer in het algemeen.

In een tweede fase zal het mogelijk zijn, aan de hand van de gedane vaststellingen, type-oplossingen uit te werken die tot spreiding van het gebruik van de openbare en privé verkeermiddelen zouden kunnen leiden.

Sinds enkele tijd worden op dit gebied in verschillende Franse steden met gunstig gevolg proefnemingen gedaan door het terzake bevoegd « Comité National Français pour l'Etude et la Promotion d'un Aménagement des Horaires de Travail ».

Een afvaardiging van de werkgroep heeft zich onlangs naar Parijs begeven om de door dit Comité aangewende methodes te bestuderen.

G. Toerisme.

In absolute cijfers uitgedrukt overtreft de toeneming van de Belgische cliënteel lichtjes die van de vreemdelingen.

De percentsgewijze verhoging gaat echter naar de vreemdelingen die een flinke aanwinst boeken.

Wat de geboekte aanwinst betreft, worden de voornaamste streken in volgende orde gerangschikt :

1. de Kust met een verhoging van 390.000 of 3,4 % tegenover 1961;
2. de Kunststeden met een verhoging van 145.000 of 6,3 %;
3. Ardennen-Maas met een verhoging van 55.000 of 3,1 %.

Wat de *hotels* betreft is de vooruitgang eerder gering. Men zou zelfs kunnen gewagen van een zekere stagnatie. Waaraan is dit toe te schrijven ? Sommigen beweren dat de hotels te duur uitvallen voor de doorsnee-vacantie-ganger die zijn voorkeur zou geven aan goedkopere mogelijkheden (camping, vakantiehuizen).

Anderdeels zou het gemis aan familiale atmosfeer er ook velen toe aan zetten de voorkeur te geven aan appartementen.

Alhoewel men in sommige streken klaagt over een tekort aan hotels en vooral dan aan moderne hotels,

Dans le cadre de la Commission régionale pour l'étude des transports en commun dans l'agglomération bruxelloise, un groupe de travail a été créé qui s'occupe activement du problème.

Dans une première phase, le groupe de travail étudie les composantes des pointes de trafic. A cet égard, il convient d'attirer particulièrement l'attention sur la coïncidence des heures d'ouverture et de fermeture des services publics, des organismes privés, des grands magasins, etc.

En vue de l'examen de ces composantes, un questionnaire a été envoyé à un grand nombre de firmes et de services publics dans l'agglomération bruxelloise qui occupent au total quelque 200.000 personnes. Par ailleurs, le groupe de travail analyse la répercussion des pointes sur les conditions d'exploitation des services de transport publics et sur le trafic en général.

Une deuxième phase permettra d'élaborer, à la lumière des constatations faites, des solutions types susceptibles de conduire à une meilleure répartition de l'usage des moyens de transport publics et privés.

Depuis quelque temps, des expériences ont été faites avec succès en ce domaine dans diverses villes françaises par l'organe compétent, le « Comité National Français pour l'Etude et la Promotion d'un Aménagement des Horaires de Travail ».

Une délégation du groupe de travail s'est rendue récemment à Paris en vue d'étudier les méthodes appliquées par ce Comité.

G. Tourisme.

Exprimé en chiffres absolus, l'accroissement de la clientèle belge dépasse légèrement celui des étrangers.

Exprimé en pourcentages, le nombre des étrangers est en progrès plus marqué.

En ce qui concerne l'augmentation enregistrée, les régions principales se classent comme suit :

1. le Littoral, avec une augmentation de 390.000, soit 3,4 %, par rapport à 1961;
2. Les villes d'art, avec une augmentation de 145.000 soit 6,3 %;
3. Ardennes-Meuse, avec une augmentation de 55.000, soit 3,1 %.

Quant aux *hotels*, la progression est relativement faible. On pourrait même parler d'une certaine stagnation. Où en est la cause ? Certains prétendent que les frais d'hôtel sont trop onéreux pour le « vacancier » moyen, dont la préférence va aux logements moins chers (camping, maisons de vacances).

D'autre part, l'absence d'atmosphère familiale inciterait beaucoup de personnes à préférer les appartements.

Bien que certaines régions se plaignent d'un manque d'hôtels et surtout d'hôtels modernes, les statis-

blijkt niettemin uit de statistieken betreffende de overnachtingen dat de hotels op verre na nooit zijn vol geboekt, zelfs niet gedurende het drukste van de vakantieperiode. De statistieken tonen inderdaad aan dat voor de periode mei-september de gemiddelde bezettingsgraad schommelt tussen 25 en 35 % naargelang de streek. Het is nochtans algemeen bekend dat het aantal officieel aangegeven overnachtingen heel wat beneden het werkelijke aantal ligt. Sommigen gewagen van 20 tot 25 % en zelfs meer.

Wat er ook van zij, zowat iedereen is ervan overtuigd dat ons hotelbedrijf niet meer is aangepast aan de behoeften van onze tijd.

Om hieraan te verhelpen werd door Volksvertegenwoordiger Piers en consoorten een wetsvoorstel ingediend strekkend tot het toekennen van een premie voor de modernisering en de nieuwbouw van hotels en pensioenhuizen. De diensten van het departement hebben daar een eerste onderzoek aan gewijd en kwamen tot de conclusie dat ter zake iets zou dienen gedaan.

Een zekere aarzeling onstond nochtans omtrent de modaliteiten. Moet eerst worden gedacht aan de modernisering van het bestaande en pas daarna aan nieuwbouw? Ofwel beide samen? Moet een premie worden toegekend per kamer? of dient de voorkeur gegeven aan een staatstussenkomst in de betaling van de interest van de ontleende kapitalen? Het was dus nodig dienaangaande een diepgaander inzicht te verkrijgen. Daarom heeft de Minister aan de Hoge Raad voor Toerisme en Hotelwezen, waarin de vertegenwoordigers van de betrokken middens zitting hebben, gevraagd de kwestie te onderzoeken en een omstandig advies te willen voorleggen. Momenteel kan de Minister alleen de conclusies van dit onderzoek afwachten. Hij zal ten andere die conclusies met de meeste aandacht onderzoeken en zien wat ter zake door de Regering kan worden gedaan.

**

Het koninklijk besluit waardoor *de wet van 19 februari 1963 houdende statuut van de Hotelinrichtingen*, in werking moest worden gesteld, kon, tegen de verwachtingen in, nog niet worden uitgevaardigd. Dit is toe te schrijven aan het feit dat, ingevolge de bepalingen van artikel 4, § 2, van de wet, het advies moest worden ingewonnen van een door de Koning op te richten Technisch Comité voor Hotelwezen, wat betreft de toepassingsmodaliteiten van de wet.

In dit Technisch Comité dat een emanatie is van de Hoge Raad hebben vanzelfsprekend vertegenwoordigers van de betrokken middens zitting. Welnu, ingevolge eensdeels de reorganisatie van de Hoge Raden en anderdeels wegens het feit dat de vertegenwoordigers van de hoteliers gevraagd hadden de vergaderingen uit te stellen tot na de vakantieperiode, heeft deze aangelegenheid langer aangesleept dan aanvankelijk was voorzien.

De betrokken partijen hebben thans hun opmerkingen laten kennen omtrent het ontwerp van koninklijk besluit waarin de toepassingsmodaliteiten van de wet zijn opgenomen. Aan dit ontwerp werden enkele aanvullingen toegebracht o.m. in verband met motels, bescherming tegen brand, vermindering van het aantal

liques des nuitées prouvent que les hôtels sont loin d'être complets, même en pleine saison de vacances. Les statistiques indiquent en effet que pour la période de mai-septembre le degré moyen d'occupation varie de 25 à 35 % suivant la région. On a toutefois pu constater que le nombre de nuitées déclaré officiellement est loin d'atteindre le nombre réel. Certains parlent d'un écart de 20 à 25 % et même davantage.

Quoiqu'il en soit, presque tout le monde est convaincu que notre industrie hôtelière n'est plus adaptée aux nécessités actuelles.

En vue de remédier à cette situation, M. le Député Piers et consorts ont déposé une proposition de loi tendant à l'octroi d'une prime pour la modernisation des hôtels et pensions existants et la construction de nouveaux établissements. Les services du département y ont consacré un premier examen et ils sont arrivés à la conclusion que quelque chose doit être fait dans ce domaine.

Les avis diffèrent toutefois quant aux modalités d'exécution. Faut-il songer en tout premier lieu à la modernisation des établissements existants et ensuite seulement à la construction de nouveaux hôtels? Ou aux deux simultanément? Faut-il accorder une prime par chambre? Ou bien donner la préférence à une intervention de l'Etat dans le paiement de l'intérêt des capitaux empruntés? Il fallait donc approfondir le problème. Aussi le Ministre a-t-il demandé au Conseil Supérieur du Tourisme et de l'Hôtellerie, dans lequel siègent les représentants des milieux intéressés, d'examiner la question et d'émettre un avis circonstancié. Pour le moment, le Ministre ne peut qu'attendre les conclusions de cet examen. Celles-ci retiendront d'ailleurs toute son attention et il verra ce que le Gouvernement pourra faire à cet égard.

**

L'arrêté royal devant mettre en application *la loi du 19 février 1963 portant statut des établissements hôteliers* n'a, contre toutes prévisions, toujours pas pu être promulgué. Ce retard est imputable au fait qu'en vertu des dispositions de l'article 4, § 2, de cette loi, il fallait requérir l'avis d'un Comité Technique de l'Hôtellerie, à créer par le Roi, sur les modalités d'application de ladite loi.

Au sein du Comité technique en question, qui est une émanation du Conseil supérieur, siègent évidemment des représentants des milieux intéressés. Toutefois, par suite, d'une part, de la réorganisation des Conseils supérieurs et, d'autre part, du fait que les représentants des hôteliers avaient demandé de remettre les réunions jusqu'après la période des vacances, le calendrier prévu à l'origine n'a pu être respecté.

Les parties intéressées ont fait connaître leurs observations sur le projet d'arrêté royal portant les modalités d'application de la loi. Ce projet fut complété, notamment en ce qui concerne les motels, la protection contre l'incendie, la réduction du nombre de chambres pour les pensions et certaines mesures transitoires

kamers voor de pensioenhuizen en zekere overgangsmaatregelen van technische aard. Dit alles op verzoek van de bij deze aangelegenheid betrokken partijen.

De nieuwe tekst is thans ongeveer klaar en de Minister hoopt hem binnen afzienbare tijd aan het advies van de Raad van State te kunnen onderwerpen. Waarschijnlijk zal de wet in het begin van 1964 in werking kunnen treden.

**

Bij koninklijk besluit van 12 september 1963 werd het *Commissariaat-Generaal voor Toerisme* gereorganiseerd, meer bijzonder wat betreft de bevoegdheid en de samenstelling van de Hoge Raden voor Toerisme en Hotelwezen censdeels en voor het Sociaal Toerisme anderdeels.

**

Sedert een hele tijd heeft de Minister de bevoegde diensten van zijn departement opdracht gegeven een statuut uit te werken voor de *reisbureaus*.

In dit verband werd overigens de Nationale Vereniging van de Reisbureaus geraadpleegd.

Na de besprekingen die in dit verband plaats grepen, wordt nu een wetsontwerp voorbereid.

Het is nl. de bedoeling de erkenning als reisbureau afhankelijk te stellen van het vervullen van zekere voorwaarden ten einde deze sektor te organiseren op een gezonde basis en aldus aan de toeristen de grootst mogelijke waarborgen te verlenen.

De Minister hoopt deze kwestie binnen afzienbare tijd bij het Parlement te kunnen aanhangig maken.

**

Sinds geruime tijd wordt uitgezien naar de mogelijkheid om het *sociaal toerisme* verder uit te breiden en te bevorderen, ook ten gunste van bevolkingsgroepen met bescheiden inkomen die niet tot de categorie van de loontrekkenden behoren.

Voor deze laatsten laat het koninklijk besluit van 23 januari 1951 reeds toe langs de door de vakorganisaties opgerichte V.Z.W. om, toelagen te verlenen voor het oprichten van vacantiethuizen.

Er wordt vanzelfsprekend niet aan gedacht de kredieten die hiervoor bestemd zijn en die het gevolg zijn van de wetgeving op het betaald verlof, van hun oorspronkelijke bestemming af te wenden door een deel ervan aan andere categorieën toe te staan. Trouwens ook voor de loontrekkenden zou verder dienen uitgezien naar maatregelen om zekere uitingen van het sociaal toerisme te verbeteren, meer bijzonder ten gunste van de jeugd.

Overigens, de maatregelen die voor de andere bevolkingsgroepen zouden kunnen voorzien worden, moeten niet noodzakelijkerwijs afgestemd zijn op wat voor de loontrekkenden is voorzien. Bij die categorieën is het groepsverband over het algemeen ten andere minder ontwikkeld zodat de maatregelen hier wellicht een meer individuele oriëntering zullen moeten hebben.

Hoe dan ook, thans wordt onderzocht wat ter zake in West-Europese landen bestaat; daarna zal, in overleg met het departement van Middenstand, getracht worden iets tot stand te brengen. Vanzelfsprekend zal daarbij rekening moeten gehouden worden met de kredieten die ter beschikking zullen kunnen gesteld worden.

d'ordre technique, le tout à la demande des parties intéressées.

Le nouveau texte est pour ainsi dire prêt et le Ministre espère pouvoir le soumettre bientôt à l'avis du Conseil d'Etat. La loi pourra probablement entrer en vigueur au début de 1964.

**

L'arrêté royal du 12 septembre 1963 porte réorganisation du *Commissariat général au Tourisme*, plus particulièrement en ce qui concerne la compétence et la composition des Conseils Supérieurs du Tourisme et de l'Hôtellerie, d'une part, et du Tourisme Social, d'autre part.

**

Depuis tout un temps déjà le Ministre a chargé les services compétents de son département d'élaborer un statut pour les *agences de voyage*.

L'Association nationale des Agences de Voyages a d'ailleurs été consultée à ce sujet.

Les discussions en la matière ont conduit à l'élaboration d'un projet de loi.

On envisage notamment de soumettre l'agrément des agences de voyages à certaines conditions en vue d'organiser ce secteur sur une base saine et d'offrir aux touristes un maximum de garanties.

Le Ministre espère pouvoir soumettre bientôt cette question au Parlement.

**

Depuis longtemps déjà on envisage la possibilité de développer et de promouvoir le *tourisme social* en vue d'en faire bénéficier également des groupes de la population à revenus modestes n'appartenant pas à la catégorie des salariés.

Pour ces derniers, l'arrêté royal du 23 janvier 1951 permet dès à présent d'accorder aux A.S.B.L. créées par les organisations syndicales, des allocations en vue de la construction de maisons de vacances.

Il n'est évidemment pas question de soustraire à leur destination première les crédits destinés à cet effet et résultant de la législation sur les congés payés, particulièrement en les affectant au profit d'autres catégories. Pour les salariés également, il faudrait d'ailleurs envisager des mesures en vue d'améliorer certains secteurs du tourisme social, plus particulièrement en faveur de la jeunesse.

Par ailleurs, les mesures qui pourraient être prévues pour les autres groupes de la population ne doivent pas nécessairement être calquées sur ce qui est prévu pour les salariés. Chez ces catégories d'ailleurs l'esprit d'équipe est généralement moins développé, de sorte que les mesures devront sans doute présenter une orientation plus individuelle.

Quoiqu'il en soit, on examine actuellement la situation existant dans les pays de l'Europe orientale; ensuite on s'efforcera, d'un commun accord avec le département des Classes Moyennes, de réaliser quelque chose. Il va de soi qu'il faudra tenir compte des crédits qui pourront être rendus disponibles.

II. Bespreking van de kredieten voor P.T.T.

A. Bestuur der Posterijen.

a) Algemene evolutie der activiteiten van het Bestuur der Posterijen.

In een inleidend betoog geeft de Minister van P.T.T. een algemeen overzicht van de evolutie der activiteiten van het Bestuur der Posterijen.

Het aantal postkantoren is van 2.693 in 1961 tot 2.590 gedaald in 1962. Deze vermindering is het resultaat van een doorgevoerde motorisatie van de uitreiking. De voortzetting van het motorisatieprogramma is de reden van de uitbreiding van het autopark. Het aantal autovoertuigen voor de behoeften van de garages en de motorisatie van de uitreiking, steeg van 1.038 in 1961 tot 1.179 in 1962 en 1.263 in 1963 om, in 1964, 1.665 te bereiken.

In het algemeen is een voortdurende stijging in het verkeer van de briefwisseling waar te nemen. Dit verkeer bereikte in 1962, 2.415 miljoen stuks. Een gevoelige verhoging wordt vastgesteld inzake de dienstbriefwisseling (+ 31 miljoen) en de dagbladen die onderworpen zijn aan het stelsel van het postabonnement (+ 105 miljoen). Het verkeer in 1962 ligt 66 % hoger dan in 1938. Een gelijkaardige vaststelling kan gemaakt worden voor het luchtpostverkeer. In 1961 werden er 667.133 kg briefwisseling van België naar het buitenland verzonden en in 1962 715.975 kg, ingedeeld als volgt :

— naar andere Europese landen :	399.369 kg.
— naar Afrika :	131.046 kg.
— naar Amerika :	138.197 kg.
— naar Azië :	41.197 kg.
— naar Oceanië :	5.376 kg.
	715.975 kg.

Een nog meer kenschetsende stijging werd waargenomen op het plan van de financiële verrichtingen. Het aantal daarvan, dat in 1961 235 miljoen bedroeg, zal in 1964, 251 miljoen overschrijden. Dit vertegenwoordigt een daggemiddelde van 800.000 verrichtingen, dat op vervaldagen tot 1.200.000 kan oplopen. Het dagelijks gemiddeld bedrag van de transacties bedraagt 13,5 miljard.

Alle andere financiële activiteiten van de Post kennen een stijging van ongeveer 6 %, zowel deze betreffende de Spaarkas, postwissels, postabonnementen als deze aangaande de verkoop van post-, fiscale en andere waarden.

Ten bewijze hiervan volstaat het aan te stippen dat de algemene financiële beweging van de Post die in 1961 het bedrag bereikte van 3.970.473 miljoen, in 1962 tot 4.239.583 miljoen is gestegen. Dit betekent een aangroei van circa 6,77 %. De huidige financiële beweging ligt 880 % hoger dan in 1938.

Alhoewel beknopt, levert deze opsomming niettemin het overtuigend bewijs dat het Bestuur der Poste-

II. Discussion des crédits P.T.T.

A. Administration des Postes.

a) Evolution générale des activités de l'Administration des Postes.

Dans son exposé introductif, le Ministre des P.T.T. a donné une idée générale de l'évolution des activités de l'Administration des Postes.

De 2.693 en 1961, le nombre des bureaux de Postes est passé à 2.590 en 1962. La diminution constatée est le résultat du développement de la motorisation de la distribution. La poursuite du programme de motorisation justifie une extension du parc automobile. De 1.038 en 1961, le nombre de véhicules automobiles mis en ligne pour l'ensemble des besoins des garages et de la motorisation de la distribution est passé à 1.179 en 1962 et à 1.263 en 1963, pour atteindre 1.665 en 1964.

D'une façon générale, le trafic des correspondances continue à croître. Il a atteint, en 1962, 2.415 millions d'objets. Une augmentation sensible peut être constatée en ce qui concerne, d'une part, les correspondances de service (+ 31 millions) et les journaux soumis au régime de l'abonnement à la Poste (+ 105 millions). Le trafic de 1962 est supérieur de 66 % à celui de 1938. Une constatation identique peut être faite en ce qui concerne le trafic postal aérien. En 1961, 667.133 kilos de correspondances ont été expédiées de Belgique vers l'étranger. En 1962, ces expéditions ont totalisé 715.975 kilos, se répartissant de la façon suivante :

— vers d'autres pays d'Europe :	399.369 kg.
— vers l'Afrique :	131.046 kg.
— vers l'Amérique :	138.197 kg.
— vers l'Asie :	41.197 kg.
— vers l'Océanie :	5.376 kg.
	715.975 kg.

Un accroissement plus caractéristique encore est constaté dans le domaine des opérations financières. Le nombre des opérations passera de 235 millions en 1961 à plus de 251 millions en 1964. Cela représente une moyenne journalière de 800.000 opérations, portée à 1.200.000 pour les journées d'échéance. Ces opérations correspondent à un montant moyen journalier de transactions de l'ordre de 13,5 milliards.

Toutes les autres activités financières de la Poste, qu'il s'agisse des opérations de Caisse d'Epargne, des mandats, des abonnements aux journaux, de la vente de valeurs postales, fiscales et autres, accusent une progression de l'ordre de 6 %.

Il suffit pour s'en convaincre de constater que le mouvement financier général de la Poste, qui en 1961 a atteint le montant de 3.970.473 millions, est passé en 1962 à 4.239.583 millions. C'est là un accroissement de l'ordre de 6,77 %. Le mouvement financier actuel est de 880 % supérieur à celui enregistré en 1938.

Bien que succincte, cette énumération suffit à prouver que chaque année l'Administration des postes se

rijen voor een taak geplaatst is die ieder jaar in belang toeneemt, terwijl zij evenwel niet over de nodige middelen beschikt om deze opdracht in bevredigende omstandigheden te volbrengen.

Moet er nog herinnerd worden aan de grote moeilijkheden die deze dienst heeft ondervonden, zowel op organiek en technisch plan als op dit van de werkrachten. De personeelsproblemen bij de Post worden steeds groter. De aanwerving van geschikt personeel wordt steeds moeilijker, rekening houdend enerzijds met de hoogconjunctuur, die wij doormaken, en anderzijds met de soms zware arbeid en de vereiste dienstprestaties. Hierbij komt dan nog de instabiliteit, die voortvloeit uit de noodzaak beroep te moeten doen op hulpkrachtpersoneel alsmede de specifieke behoeften aan een organisatie die beantwoordt aan de voortdurende schommelingen van de trafiek (topprestaties op vervaldagen). Ter inlichting : op dit ogenblik zijn er meer dan 5.000 vacante betrekkingen in het definitief kader. In de loop van het dienstjaar 1962 heeft het Postbestuur 2.455 hulpkrachten moeten aanwerven, terwijl onder het personeel van deze categorie 1.332 ontslagnemingen werden genoteerd. Dit betekent praktisch dat 2 hulpkrachten moeten aangeworven worden om er één over te houden.

Een andere grote bron van moeilijkheden schuilt in de gebrekkige infrastructuur. Allereerst zij vastgesteld dat, van de 1.630 gebouwen of lokalen (de overdraagkantoren en posthalten buiten beschouwing gelaten), er slechts 450 eigendom zijn van de Staat, terwijl er 1.180 gehuurd worden. In de meeste gevallen beantwoorden deze lokalen functioneel niet aan de voor de exploitatie gestelde eisen. Nog vele gebouwen verkeren in slechte staat. Bijgevolg beschikt de Post niet over één van de wezenlijke organisatiemiddelen, namelijk de inrichting, de exploitatie en het onderhoud der lokalen. In zulke omstandigheden kunnen vanzelfsprekend de maatregelen, die ertoe strekken de werkmethodes te rationaliseren, in het bijzonder die welke steunen op de mechanisatie, niet ten volle doeltreffend zijn. In sommige gevallen kunnen ze niet eens in overweging worden genomen.

Voorts vertoont het probleem van de lokalen een ander aspect, namelijk de verzadiging. Dit is o.m. het geval met het gebouw van de Postcheckdienst. Het werd ontworpen voor 2.600 personeelsleden. Op dit ogenblik zijn er meer dan 4.000 in ondergebracht. Het probleem is daar in alle scherpste gesteld en wel zodanig dat een reeks van maatregelen moesten getroffen worden (lokalen in uitbreiding, aanwerving met versnelde opleiding, contactcommissie met de beroepsverenigingen, enz.).

Op het gebied van de mechanisatie en de motorisatie moeten nog aanzienlijke hinderpalen uit de weg geruimd worden. Vooreerst eisen de aard van de verrichtingen zelf en de zeer bijzondere voorwaarden van exploitatie dat aangepaste uitrustingen worden uitgewerkt. Daarenboven vertonen de door de Post te behandelende zendingen, nl. de briefwisseling in het algemeen, niet alleen kwantitatief een stijgende curve, maar ook de formaten worden steeds talrijker en verscheidener. Ingevolge onder meer de evolutie van de publiciteitsmethoden krijgt de Post zendingen in de grilligste verpakkingen te verwerken.

trouve devant une tâche toujours plus importante, alors qu'elle ne dispose pas des moyens nécessaires pour y faire face dans des conditions satisfaisantes.

Faut-il encore rappeler les grandes difficultés rencontrées par ce service, tant sur le plan organique et technique que sur celui de la main-d'œuvre ? La Poste connaît des problèmes de main d'œuvre toujours plus importants. Le recrutement de personnel qualifié s'avère de plus en plus difficile, compte tenu, d'une part, de la haute conjoncture que nous traversons et, d'autre part, du caractère souvent pénible du travail et des prestations de service exigées. Ajoutons-y l'instabilité qui résulte du recours indispensable à un personnel auxiliaire ainsi que les besoins spécifiques d'une organisation devant répondre à des fluctuations permanentes de trafic (pointes de travail aux échéances). A titre indicatif : 5.000 emplois du cadre définitif sont encore vacants à l'heure actuelle. Dans le courant de l'exercice 1962, la Poste a dû recruter 2.455 auxiliaires, alors qu'elle enregistrait parmi le personnel de cette catégorie 1.332 démissions. Cela signifie que pratiquement 2 auxiliaires doivent être recrutés pour permettre d'en conserver un.

Une autre source importante de difficultés réside dans une infrastructure inadéquate. Constatons en premier lieu que sur les 1.630 bâtiments ou parties de bâtiments occupés (abstraction faite des dépôts-relais et des haltes de facteurs), 450 seulement sont propriété de l'Etat, alors que 1.180 sont pris en location. Dans la plus grande majorité de ces cas, ces locaux ne répondent pas fonctionnellement aux besoins de l'exploitation. Nombreux sont encore les bâtiments en mauvais état. Ainsi, il manque à la Poste une des bases essentielles d'organisation que constituent l'agencement, l'exploitation et le conditionnement des locaux. Il est évident que, dans de telles conditions, les mesures tendant à rationaliser les méthodes de travail, celles basées sur la mécanisation notamment, ne peuvent atteindre leur pleine efficacité. Dans certains cas, il arrive qu'elles ne puissent même pas être envisagées.

Par ailleurs, le problème des locaux se présente sous un autre aspect, celui de la saturation. C'est le cas de l'Office des Chèques Postaux, conçu pour abriter quelque 2.600 agents. Les bâtiments de cet office en contiennent actuellement plus de 4.000. Le problème a atteint à cet endroit un degré d'acuité tel que toute une série de mesures ont dû être prises (bâtiments en extension, recrutement avec initiation accélérée, commission de contact avec les organisations professionnelles, etc.).

Dans le domaine de la mécanisation et de la motorisation, de grands obstacles sont également à franchir. D'abord, la nature même des opérations et les conditions très particulières d'exploitation exigent la mise au point d'équipements spécifiques. En outre, la matière à traiter par la Poste, les objets de correspondance en général, se présente non seulement en quantité croissante, mais encore sous des formes toujours plus nombreuses et plus diverses. L'évolution des méthodes publicitaires notamment place actuellement la Poste devant des envois de conditionnement les plus fantaisistes.

Om rentabel te zijn, moet de mechanisatie met normalisatiemaatregelen gepaard gaan die beogen de gemiddelde afmetingen van de te behandelen voorwerpen tot meer redelijke grenzen te beperken.

Tenslotte wordt de ontwikkeling van de mechanisatie en motorisatie nog beïnvloed door een geschikte aanpassing van de infrastructuur en de lokale organisaties, alsmede door de aanwervingsmogelijkheden van geschoold personeel.

Al deze moeilijkheden verzwaren iedere dag nog de taak van de directie- en controlediensten, waarvan de te beperkte kaders en het gebrek aan geschoolde technici het niet hebben mogelijk gemaakt de noodzakelijk geworden studies van aanpassing voldoende door te zetten.

Volgens de Minister kan deze toestand slechts door passende maatregelen worden verholpen. Anders zullen de moeilijkheden zich opstapelen en zal de toestand nog erger worden. De Ministers die sinds meer dan 10 jaar aan het hoofd van het Departement van P.T.T. elkaar hebben opgevolgd, hebben nooit opgehouden te verklaren dat, bij gebrek aan de nodige middelen, het Bestuur der Posterijen steeds minder zal kunnen beantwoorden aan de steeds groeiende behoeften van het moderne bedrijfsleven.

Als onmisbaar distributieorgaan, moet de Post haar organisatie en bijgevolg haar structuur kunnen aanpassen aan de beheermethoden van de ondernemingen waarvoor zij als schakel dient. Slechts door grondige en oordeelkundige hervormingen zal de Post het hoofd kunnen bieden aan haar toekomstige taak.

Het ligt voor de hand dat eerst de structuur van de Post dient gewijzigd om haar alle noodzakelijke autonomie te verlenen. De organisatie moet worden aangepast aan de technieken die in de grote ondernemingen gebruikt worden en zulks in het bijzonder door decentralisatie en deconcentratiemaatregelen. Nadat zij aldus omgebouwd is, zou de Post kunnen beheerd worden volgens de beginselen van de nijverheidsboekhouding, welk beheer steunt op de rentabiliteit, de programmatie en de begrotingscontrole.

Naast deze hervormingen met structureel karakter, moet een politiek van wetenschappelijk onderzoek, enerzijds, en van spreiding, anderzijds, worden gevolgd. Het onderzoek moet gericht zijn op een steeds ruimere toepassing van de nieuwe technieken. De ruime toekomstmogelijkheden van deze technieken, voornamelijk op het bijzondere gebied van posterijen en televerbindingen, moeten er ons toe aanzetten om een studie- en opzoekingscentrum op te richten dat gelijk staat met het Franse « Centre National d'Etudes Techniques », natuurlijk op bescheidener voet.

Anderzijds moeten maatregelen genomen worden om de spitsperiodes weg te werken of ze althans zoveel mogelijk te beperken. Door samenwerking met de voornaamste gebruikers van de Post, de openbare diensten in de eerste plaats, zou een economische oplossing van dit probleem gevonden kunnen worden. Maar zulk een grondige hervorming is slechts te verwezenlijken

Pour être rentable, la mécanisation doit être accompagnée de mesures de normalisation tendant à ramener dans des limites plus raisonnables les dimensions moyennes des objets à traiter.

Enfin, le développement de la mécanisation et de la motorisation est encore conditionné par une adaptation adéquate des infrastructures et des organisations locales, ainsi que par les possibilités de recrutement de personnel qualifié.

Toutes ces difficultés augmentent chaque jour la tâche des services de direction et de contrôle, dont les cadres trop exigus et trop dépourvus de techniciens qualifiés n'ont pas permis de développer suffisamment les études d'adaptation devenues indispensables.

D'après le Ministre, il n'est possible de remédier valablement à cette situation que moyennant des mesures adéquates. Faute de prendre ces mesures, les difficultés ne feront que s'accroître et la situation s'aggraverait encore. Les Ministres qui se sont succédé à la tête des P.T.T. depuis plus de 10 ans, n'ont jamais manqué de dénoncer que, faute de lui accorder les moyens nécessaires, l'Administration des Postes sera de moins en moins en mesure de faire face aux besoins sans cesse croissants de l'économie moderne.

Organe indispensable de distribution, la Poste, doit pouvoir adapter son organisation et, partant, sa structure aux méthodes de gestion des entreprises auxquelles elle sert de liaison. Seules, des réformes profondes et judicieuses lui permettront d'affronter l'avenir.

Il s'indique d'abord de modifier la structure de la Poste de manière à lui accorder toute l'autonomie nécessaire. L'organisation doit être adaptée aux techniques utilisées dans les grandes entreprises, et ce notamment grâce à des mesures de décentralisation ou de déconcentration. Ainsi transformée, la Poste pourrait être gérée selon les principes de la comptabilité industrielle, gestion basée sur la rentabilité, la programmation et le contrôle budgétaire.

En marge de ces réformes à caractère structurel, une politique de recherche scientifique d'une part et d'étalement d'autre part doit être suivie. La recherche doit avoir pour objectif une application de plus en plus développée des techniques nouvelles. Les grandes perspectives qui sont ouvertes à ces techniques dans le domaine plus particulier des postes et des télécommunications, doivent nous inciter à la création d'un centre d'étude et de recherches scientifiques, selon une conception plus modeste, bien sûr, mais identique à celle du Centre national d'Etudes techniques (C.N.E.T.) en France.

Par ailleurs, toutes mesures doivent être prises dans le but de supprimer les périodes de pointe, ou du moins de les réduire le plus possible. Une politique d'étalement conduite avec les principaux utilisateurs de la Poste, les utilisateurs publics en premier lieu, permettrait de résoudre économiquement ce problème. Mais une transformation aussi profonde ne peut être

als men kan steunen op een aangepaste infrastructuur en een financieel evenwicht. Een gebouwenpolitiek moet worden uitgestippeld en een planning vastgelegd. In de komende 25 jaar moeten 500.000 m² gebouwen en lokalen opgericht of veranderd worden, wat 20.000 m² en een programma van meer dan 300 miljoen per jaar betekent. Hier eveneens kan de oplossing slechts gevonden worden in een autonoom beheer waardoor het aanleggen van investerings-, afschrijvings- en leningsfondsen mogelijk wordt.

Inzake financieel evenwicht moet er gesteund worden op een tarievenbeleid, dat berust op de rentabiliteit en een oordeelkundige tussenkomst van de Staat voor de gelden die te zijner beschikking worden gesteld door de postdiensten, in het bijzonder het tegoed op de postcheckrekeningen.

Onder de specifieke maatregelen zal de automatie van de Postcheckdienst tijdens het toekomstig dienstjaar voorbereid worden. De contracten voor de aanschaffing van de vereiste uitrustingen zijn afgesloten. Daarenboven werd een bijzondere commissie ingesteld die de opportuniteit moet nagaan en de mogelijkheden onderzoeken om voor de Postchecks een decentralisatie- of de concentratiebeleid te volgen. Zodra de materiële mogelijkheden het toelaten, zullen de Postchecks nieuwe activiteiten instellen of uitbreiden, voornamelijk die welke steunen op het systeem van automatische of periodieke overschrijvingen.

Meer op het gebied van de eigenlijke postexploitatie en al naar de begrotingsmogelijkheden zal het dienstjaar 1964 benut worden om het programma van motorisatie der uitreiking verder door te voeren.

Inzake mechanisatie zal er overgegaan worden tot studies en eerste toepassingen van automatische sortering van de briefwisseling door gebruik van een index met nationale code.

Op internationaal vlak ten slotte zal een inventaris opgemaakt worden van alle problemen ten einde besprekingen te kunnen aanvatten die, althans voor Europa, zouden kunnen leiden tot belangrijker maatregelen van eenvormigheid en normalisering en die de uitwisseling ten zeerste zouden vergemakkelijken.

Tot de belangrijkste hiervan behoren die welke gericht zijn op de eenvormigheid van de frankering en zelfs op de oprichting van een « luchtpostdienst ».

**

Over de eigenlijke begrotingsvoorstellen zijn in het rondgedeelde document voldoende precieze aanwijzingen te vinden.

De bedrijfsresultaten van het dienstjaar 1962 vertonen een tekort van 638.566.000 frank, zo men de geboekte ontvangsten eenvoudig vergelijkt met de begrotingsuitgaven. Neemt men echter de uitgaven en de fictieve ontvangsten in aanmerking dan sluit de algemene exploitatierekening 1962 met een tekort van 438.000.000 frank tegen 461.000.000 in 1961. De ontvangsten in 1962 zijn inderdaad gestegen tot 4.121 miljoen tegen 3.819 miljoen in 1961 (d.i. een vermeerdering met 302 miljoen) terwijl de uitgaven van 1962,

réalisée que moyennant une infrastructure adéquate et un équilibre financier.

Une politique immobilière doit être définie et une planification établie. Dans les 25 ans qui viennent, 500.000 m² de bâtiments et locaux doivent être construits ou transformés, ce qui représente 20.000 m² par an et postule un programme d'au moins 300 millions par an. Ici encore la solution ne peut être trouvée que dans une gestion autonome permettant la constitution de fonds d'investissements, d'amortissement et d'emprunt.

Quant à l'équilibre financier, il doit être fondé sur une politique tarifaire basée sur la rentabilité et sur une intervention judicieuse de l'Etat, pour les fonds mis à sa disposition par les services postaux et plus particulièrement les avoirs en compte de chèques postaux.

Parmi les mesures plus spécifiques, le prochain exercice sera mis à profit pour préparer l'automatisation de l'Office des Chèques Postaux. Les contrats nécessaires à l'acquisition des équipements nécessaires à cette fin sont actuellement souscrits. De plus, une commission spéciale a été instaurée pour étudier l'opportunité et les possibilités d'adopter pour les chèques postaux une politique de décentralisation ou de déconcentration. Dès que ses possibilités matérielles le lui permettront, l'Office des Chèques Postaux pourra alors instaurer ou développer de nouvelles activités et notamment celles basées sur le système du virement automatique ou du virement périodique.

Dans le domaine plus essentiellement postal, et selon les possibilités budgétaires, l'exercice 1964 sera mis à profit pour poursuivre le programme de motorisation de la distribution.

Dans le domaine de la mécanisation, il sera procédé à des études et aux premières applications de tri automatique des correspondances au départ de l'indexation d'un code national.

Sur le plan international enfin, un inventaire des problèmes sera dressé, de manière à envisager les pourparlers qui, pour l'Europe du moins, pourraient conduire à des mesures plus importantes d'unification et de normalisation et à faciliter au maximum les échanges.

Parmi ces mesures, celles tendant à établir une unification d'affranchissement, voire à mettre en activité une « aéropostale », figurent parmi les plus intéressantes.

**

En ce qui concerne les propositions budgétaires proprement dites, le document distribué contient des indications suffisamment détaillées.

Les résultats d'exploitation de l'exercice 1962 font apparaître un mali de l'ordre de 638.566.000 francs si l'on se contente de rapprocher purement et simplement les recettes enregistrées des dépenses budgétaires. En effet, si l'on tient compte des dépenses et des recettes fictives, le compte général d'exploitation se clôture en 1962 par un déficit de 438 millions de francs contre 461 millions en 1961. Les recettes de 1962 se sont élevées à 4.121 millions contre 3.819 millions en 1961 (soit une augmentation de 302 millions), tandis

4.560 miljoen bereikten tegen 4.281 miljoen in 1961 (d.i. een vermeerdering met 279 miljoen). Afzonderlijk beschouwd sluit de exploitatierekening van de Postchecks in 1962 met een tekort van nagenoeg 557 miljoen.

De begrotingsvoorstellen voor 1964 belopen slechts 3.801.000 frank meer dan de aangepaste kredieten van 1963.

Wat meer in het bijzonder artikel 3 betreft, is de verhoging circa 12.322.000 frank, terwijl de aanpassing van 1963 op dat artikel 282 miljoen bereikte, waarvan 233 miljoen wegens de toepassing van de nieuwe weddeschalen.

b) Vraagstukken betreffende het personeel.

1) Vele personeelsleden van Posterijen, onder meer van de Postchecks, wachten reeds verscheidene jaren op hun regularisatie. Uw Commissie heeft derhalve aan de Minister gevraagd maatregelen te overwegen om hierin te voorzien.

In zijn antwoord wijst de Minister erop dat bijzondere reglementaire maatregelen werden genomen in overleg met de Minister van Binnenlandse Zaken en het Openbaar Ambt en het Vast Wervingssecretariaat; deze beschikkingen geven voldoening aan de betrokkenen zonder dat zij nog een nieuwe proef moeten afleggen.

2) Bij de Posterijen en onder meer bij het Bestuur der Postchecks zijn er belangrijke bewegingen van personeel. Om zulks te verhelpen ware het wenselijk dat de definitieve regularisaties binnen de 5 jaar na de indiensttreding zouden geschieden.

De moeilijkheden inzake werving, aldus de Minister, die aan de huidige hoogconjunctuur toe te schrijven zijn, komen inzonderheid voor in diensten die bijzonder afmattende en onregelmatige prestaties vergen. De Minister overweegt de mogelijkheid contracten voor een bepaalde duur af te sluiten, één jaar bij voorbeeld, ten einde de grootst mogelijke stabiliteit te verkrijgen.

3. Was het Departement ingelicht over de moeilijkheden die dreigden in de Dienst der Postchecks? Werd niet te laat tussengekomen?

De Minister vestigde in zijn antwoord de aandacht op het feit dat de moeilijkheden dateren van vóór zijn komst op het Departement. Hij heeft onmiddellijk maatregelen genomen, zowel op het gebied van de uitbreiding der lokalen als voor de werving van bijkomend personeel. Sindsdien is een volledig nieuwe sectie gevormd en in lijn gesteld geworden. Men mag nochtans daaruit niet besluiten dat al de moeilijkheden opgelost of uit de weg zijn. De slechte voorwaarden inzake recrutering, lokalen en uitvoering van het werk blijven voort de dienst beïnvloeden. De aanschaffing van nieuwe lokalen voor uitbreiding wordt thans onderzocht. Anwervingen om het ontslagnemend personeel aan te vullen, werden bevolen. Alles wordt in 't werk gesteld om de moeilijkheden op te slorpen. Bovendien, heeft de Minister, kort geleden, zeer belangrijke maatregelen genomen met het oog op de volledige automatisatie van al de secties der rekeningen, de diensten der checks en assignaties.

que les dépenses de 1962 ont atteint 4.560 millions contre 4.281 millions en 1961 (soit une augmentation de 279 millions). Pris séparément, le compte d'exploitation de l'Office des Chèques Postaux se clôture en 1962 par un mali de près de 557 millions de francs.

Quant aux propositions budgétaires de 1964, elles ne sont que de 3.804.000 francs supérieures aux crédits ajustés de 1963.

En ce qui concerne plus particulièrement l'article 3, l'augmentation est de l'ordre de 12.322.000 fr., l'ajustement de 1963 à cet article ayant été de 282 millions, dont 233 millions résultant de l'application des nouveaux barèmes.

b) Problèmes relatifs au personnel.

De nombreux agents des Postes, et notamment de l'Office des Chèques Postaux attendent depuis plusieurs années leur régularisation. Votre Commission a dès lors demandé au Ministre d'envisager des mesures pour y remédier.

Dans sa réponse le Ministre a signalé que des dispositions réglementaires particulières, de nature à satisfaire les intéressés sans subir de nouvelle épreuve, ont été prises de concert avec le Ministre de l'Intérieur et de la Fonction Publique et le Secrétariat Permanent de Recrutement.

Il existe à la Poste et notamment aux Chèques Postaux des mouvements importants de personnel. Afin de remédier à cette situation, il serait souhaitable que des régularisations définitives puissent intervenir dans les 5 ans de l'entrée en service.

D'après le Ministre, les difficultés de recrutement, dues à la haute conjoncture actuelle, se manifestent particulièrement dans les services qui exigent des prestations particulièrement pénibles et irrégulières. Le Ministre envisage la possibilité de conclure des contrats à durée déterminée, d'un an par exemple, de manière à obtenir le maximum de stabilité possible.

3. Le Département fut-il informé des difficultés rencontrées à l'Office des Chèques Postaux? N'y est-on pas intervenu tardivement?

Dans sa réponse, le Ministre souligne que les difficultés se sont manifestées dès avant son arrivée au Département. Il a pris immédiatement des mesures, tant en matière de locaux d'extension qu'en ce qui concerne le recrutement d'un personnel complémentaire. Depuis lors, une section entièrement nouvelle a été formée et mise en activité. On ne peut pour autant considérer que toutes difficultés soient aplanies ou écartées. Les mauvaises conditions de recrutement, de locaux et de travail continuent à peser sur ce service. L'acquisition de nouveaux locaux d'extension est actuellement en cours d'examen. Des recrutements en remplacement des défections de personnel sont ordonnés. Tout est mis en œuvre pour résorber entièrement les difficultés. Au surplus, le Ministre vient de prendre des mesures très importantes en ce qui concerne l'automatisation de l'ensemble des sections de tenue des comptes et du service des chèques et assignations.

4. Het Ministerie van Verkeerswezen en van P.T.T. heeft de *schriftelijke leergangen* van de aanvang af actief gesteund.

Ieder jaar maken deze cursussen het voorwerp uit van een algemene order. De personeelsleden kunnen inschrijven op een volledige leergang, ofwel op bepaalde vakken. In het eerste geval volgen ze alle vakken welke voorkomen op het programma van het lager of het hoger secundair onderwijs en zulks met het oog op het examen dat door de centrale examencommissie wordt afgenomen. In het tweede geval beperken ze hun studie tot de klassieke vakken waarover ze schriftelijk ondervraagd worden als ze het bevorderingsexamen voor klerk (3^e categorie) of opsteller (2^e categorie) willen afleggen.

De eigenlijke studie is kosteloos, maar de studerende personeelsleden moeten een inschrijvingsgeld van 130 frank betalen en zich op eigen kosten de studieboeken aanschaffen. Vooral voor degenen die de volledige cyclus volgen, zijn de kosten nog betrekkelijk zwaar. Daarom is in het Ministerie van Verkeerswezen en van P.T.T. volgende regeling van kracht :

— bij de aanvang van het leerjaar betaalt het Departement de helft van de kosten terug op voorlegging van bewijsstukken die door de bevoegde Dienst van het Ministerie van Nationale Opvoeding en Cultuur moeten gewaarmerkt worden;

— de tweede helft wordt aan het einde van het leerjaar terugbetaald als het betrokken personeelslid regelmatig heeft gestudeerd;

— voortdurend wordt controle uitgeoefend, want de personeelsleden die na een eerste terechtwijzing niet regelmatig studeren, moeten aan het Departement de studietoelage terugbetalen.

Aantal ingeschreven personeelsleden :

leerjaar 1962-1963 :

Nederlandse rol :	205
Franse rol :	133

leerjaar 1963-1964 :

Nederlandse rol :	157
Franse rol :	129

Slechts ongeveer 20 % van de ingeschreven personeelsleden volgen de volledige leergang en weinigen onder hen houden die zware studie tot het einde toe vol. Alleen de studie van bepaalde vakken ligt binnen de mogelijkheden van het merendeel der personeelsleden. Men mag immers niet uit het oog verliezen dat ze zich soms opnieuw aan de studie zetten, nadat ze al jarenlang de school hebben verlaten en een gezin hebben gesticht.

c) *Vraagstukken betreffende de gebouwen.*

1. Vele postkantoren zijn verouderd en niet aangepast. Ware het niet geboden dat de kredieten die nodig zijn om deze toestand te verhelpen niet meer zouden ingeschreven worden op de begroting van Openbare Werken, doch eerder rechtstreeks ter beschikking van het betrokken bestuur zouden gesteld worden, derwijze dat in werkelijkheid een programma zou kunnen verwezenlijkt worden ?

4. Le Ministère des Communications et des P.T.T. a soutenu activement dès le début l'organisation des *cours par correspondance*.

Chaque année, ceux-ci font l'objet d'un ordre général. Les membres du personnel peuvent s'inscrire à un enseignement complet ou à des branches particulières. Dans le premier cas, ils suivent toutes les branches prévues au programme de l'enseignement secondaire, inférieur ou supérieur, et cela en vue de subir l'examen devant le jury central. Dans le second cas, ils s'orientent vers des branches classiques sur lesquelles ils peuvent être interrogés par écrit lorsqu'ils désirent participer à des examens d'avancement de commis (3^e catégorie) ou de rédacteur (2^e catégorie).

Les études proprement dites sont gratuites, mais les agents participants doivent acquitter un droit d'inscription de 130 francs et supporter personnellement les frais des livres nécessaires. Ces frais sont encore particulièrement importants pour ceux qui suivent le cycle complet. C'est pourquoi le Ministère des Communications et des P.T.T. a pris les dispositions suivantes :

— au début de l'année scolaire, le Département rembourse la moitié des frais sur production d'une attestation certifiée conforme par le service compétent du Ministère de l'Education Nationale et de la Culture;

— la seconde moitié est remboursée à la fin de l'année scolaire lorsque l'agent intéressé a régulièrement étudié;

— un contrôle permanent est assuré. Ainsi, l'indemnité d'étude doit être restituée au Département dès l'instant où l'agent n'étudie pas régulièrement après une première réprimande.

Ci-après, le nombre d'agents inscrits :

année scolaire 1962-1963 :

rôle français :	133
rôle néerlandais :	205

année scolaire 1963-1964 :

rôle français :	129
rôle néerlandais :	157

Seulement 20 % environ des inscrits suivent l'enseignement complet et peu d'entre eux poursuivent jusqu'à la fin ces études difficiles. Seule l'étude de branches particulières se situe à la portée des possibilités de la majeure partie du personnel. Il ne peut être perdu de vue que la plupart de ces agents se remettent aux études alors qu'ils ont quitté l'école depuis de longues années et fondé un foyer.

c) *Problèmes relatifs aux bâtiments.*

1. De nombreux bureaux de poste sont vétustes ou inadaptés. Ne conviendrait-il pas que les crédits nécessaires pour remédier à cette situation, ne soient plus incorporés dans ceux du Ministère des Travaux Publics, mais qu'ils soient plutôt accordés directement à l'Administration intéressée, de manière à réaliser effectivement un programme de modernisation.

De Minister is het eens met de voorgestelde maatregel; de organisatie der postdiensten in 't algemeen berust op een ontoereikende infrastructuur. Belangrijke investeringen zijn zeker nodig. Ze kunnen echter niet verwezenlijkt worden dan in het kader van een programmering op grond van de beschikbare financiële middelen. Belangrijke verwezenlijkingen zouden, aldus de Minister, reeds in overweging kunnen genomen worden indien het Postbestuur kon beschikken over een intrest op het tegoed der postcheckrekeningen.

2. Het gebouw van het postkantoor te Herbestal is nog steeds in een vervallen toestand, hoewel er veranderingen aan de ambtswoning van de titularis werden gebracht.

Anderzijds liggen er twee ontwerpen voor het bouwen van een postkantoor te Eupen ter studie :

het eerste beoogt de oprichting van een nieuw administratief complex, het andere zou de inrichting van een postkantoor in een aan de stad toebehorend gebouw voorzien.

Aan een lid dat zich voorstander van de eerste formule verklaart, antwoordt de Minister dat hij de desbetreffende dossiers zal onderzoeken.

d) *Vraagstukken betreffende de tarieven.*

1. De uitzonderlijk lage tarieven die op de krantenabonnementen toegepast worden zijn één van de oorzaken van het bedrijfstekort. Een lid vraagt of de Minister maatregelen overweegt om deze toestand te verhelpen.

Hierop wordt geantwoord dat een bij de Administratie opgerichte Commissie Post-Pers de onderscheiden aspecten van dit bijzonder specifiek probleem onderzocht heeft. Ter zake moet er worden aan herinnerd dat de toepassing van preferentiële tarieven gedeeltelijk bedoeld is als een tegemoetkoming van de Staat om de voorlichting in het algemeen en de culturele uitwisselingen in het bijzonder te vergemakkelijken en uit te breiden.

2. Een commissielid vraagt of ter gelegenheid van de omwerking van de posttarieven de notie « drukwerk » gewijzigd werd.

Wordt niet als drukwerk beschouwd elk document waarop de tekst is aangebracht door een drukmiddel ?

De Minister antwoordt dat sommige zendingen ten onrechte als drukwerk beschouwd zijn geworden. Zo ondermeer sommige visitekaartjes en prentkaarten. Een drukwerk verschilt van de andere zendingen door het *algemeen* karakter van zijn briefwisseling. Mogen niet als dusdanig beschouwd worden de zendingen waarvan de briefwisseling een persoonlijk karakter heeft.

e) *Vragen in verband met het jaarverslag.*

1. Het jaarverslag 1962 bevat uiteenzettingen die getekend zijn, vele andere zijn anoniem. Denkt de heer Minister niet dat een eenvormige regel beter zou passen in het raam van dit verslag ?

Volgens de Minister, gaat het in onderhavige kwestie om een verslag dat door het Bestuur der Posterijen

Le Ministre approuve la mesure préconisée, l'organisation des services postaux en général reposant sur une infrastructure déficiente. Certes, d'importants investissements sont nécessaires. Mais ils peuvent se réaliser dans le cadre d'une programmation basée sur les moyens financiers disponibles. D'importantes réalisations pourraient, d'après le Ministre, être envisagées si l'Administration des Postes pouvait disposer d'un intérêt sur les avoirs en compte de chèques postaux.

2. Bien que des aménagements aient été effectués au logement du titulaire, le bâtiment du bureau des postes d'Herbestal est resté dans un état délabré.

Par ailleurs, 2 projets de construction d'un bureau de poste à Eupen sont à l'étude :

l'un envisage la construction d'un nouveau complexe administratif, l'autre consisterait à aménager un nouveau bureau de poste dans un bâtiment appartenant à la ville.

Un membre étant partisan de la première formule, le Ministre examinera les dossiers relatifs à ces affaires.

d) *Problèmes relatifs aux tarifs.*

1. Les tarifs particulièrement bas, appliqués aux journaux par abonnements-poste, constituent une des causes du déficit d'exploitation. Un commissaire a demandé si le Ministre envisage des mesures pour y remédier.

Il lui est répondu qu'une Commission Poste-Presse créée, au sein de l'Administration, s'est penchée sur les différents aspects de ce problème particulièrement spécifique. Il faut rappeler en cette matière que l'application du tarif préférentiel comporte pour une part l'aide que l'Etat apporte en vue de faciliter et de développer l'information en général et les échanges culturels en particulier.

2. Un membre de votre Commission a demandé si, à l'occasion de la restructuration des tarifs postaux, la notion de « l'imprimé » a été modifiée. Un imprimé ne doit-il pas être tout document dont le texte est apposé par un moyen d'impression ?

D'après le Ministre, c'est abusivement que certains envois ont été considérés comme des imprimés. Il s'agit notamment de certains cas de cartes de visite et de cartes illustrées. Ce qui distingue l'imprimé, c'est le caractère *général* de sa correspondance. Ne peuvent être considérés comme tels des envois dont la correspondance a un caractère personnel.

e) *Questions relatives au rapport annuel.*

1. Le rapport annuel 1962 contient des exposés signés et d'autres anonymes. Le Ministre n'estime-t-il pas qu'une règle uniforme conviendrait mieux dans le cadre de ce rapport ?

D'après le Ministre, il s'agit en l'occurrence d'un rapport établi par l'Administration des Postes en tant que

als openbare dienst wordt opgemaakt en derhalve moeten de rapporten en inlichtingen er niet in opgenomen worden onder persoonlijke namen. Voor de in de toekomst uit te geven jaarverslagen werden richtlijnen in die zin gegeven.

2. In de exploitatierekening komen een hele reeks posten voor, o.m. : « 8—Mali van het Bestuur der Postcheques 556.882.002 frank. » Door een lid wordt gevraagd of deze som werkelijk betaald wordt door het Ministerie van Financiën.

Het antwoord is ontkennend. Het gaat immers om een in de ontvangsten opgenomen fictieve waarde, dit met het doel de exploitatierekening zo volledig mogelijk te kunnen opmaken.

3. In de exploitatierekening voor 1962 wordt een bedrag van 13.212.176 frank aangerekend voor het aandeel van het Bestuur der Posterijen in de onkosten van de Algemene Diensten van het Ministerie van Verkeerswezen en van Posterijen, Telegrafie en Telefonie. Welke zijn de tegenprestaties die aan het Bestuur der Posterijen daarvoor worden geleverd ?

De Algemene Diensten leveren de volgende tegenprestaties :

Bijhouden van de comptabiliteit van de aangerekende en gelijkwideerde uitgaven van de Posterijen (samen met de Rekenplichtige van de Vastgelegde uitgaven, de Thesaurie en het Rekenhof).

Advies over de voorstellen door het Bestuur der Posterijen ingediend (ten opzichte van juridisch, organisatorisch of financieel standpunt).

Vertalingen.

Controle en coördinatie van de Sociale instellingen.

Coördinatie van de begrotingsvoorstellen.

Secretariaat van de Directieraad.

f) Diverse vragen.

1. Denkt de Minister niet dat de tijd is gekomen om, in België, naar het voorbeeld van vele andere landen, een staatsdrukkerij op te richten ?

Volgens de Minister van P.T.T. behoort deze vraag tot de bevoegdheid enerzijds van de Minister van Binnenlandse Zaken en van het Openbaar Ambt, die de diensten van het Algemeen Bestuur onder zijn bevoegdheid heeft, en anderzijds van de Minister van Openbare Werken van wie het Centraal Bureau voor Benodigdheden afhangt dat o.a. instaat voor de bevoorrading in drukwerken.

2. Kan niet overwogen worden, zoals in het buitenland, televisieuitzendingen aan de filatelie te wijden ?

De Minister laat deze suggestie door de bevoegde diensten van zijn departement onderzoeken, met het oog op eventuele voorstellen aan het Departement van Nationale Opvoeding en Cultuur.

3. De Minister suggereerde dat inspanningen zouden moeten gedaan worden met het oog op een veralgeme-

service public et que, dès lors, les rapports et indications qu'il contient ne doivent pas être personnalisés. Des directives dans ce sens ont été données pour les prochains rapports.

2. Le compte d'exploitation comprend toute une série de postes, et notamment : « 8 — Mali de l'Office des Chèques Postaux : 556.882.002 francs ». Un membre demande si cette somme a été effectivement payée par le Ministre des Finances.

La réponse est négative. Il s'agit d'une valeur fictive consignée dans les recettes, en vue d'établir un compte d'exploitation aussi complet que possible.

3. Au compte d'exploitation pour 1962 se trouve inscrit un montant de 13.212.176 francs au titre de quote-part de l'Administration des Postes dans les frais des Services généraux du Ministère des Communications et des P.T.T. Quelles sont les prestations fournies à la Poste en contrepartie de cette somme ?

Les Services généraux fournissent en contrepartie les prestations suivantes :

Tenue de la comptabilité des dépenses imputées et liquidées de l'Administration des Postes (en même temps que le comptable des dépenses engagées, la Trésorerie et la Cour des Comptes).

Avis sur les propositions introduites par l'Administration des Postes (sous l'angle juridique, organique ou financier).

Traductions.

Contrôle et coordination des institutions sociales.

Coordination des propositions budgétaires.

Secrétariat du Conseil de Direction.

f) Questions diverses.

1. Le Ministre ne croit-il pas que le moment soit venu de créer en Belgique une imprimerie nationale, comme il en existe dans beaucoup d'autres pays ?

Le Ministre estime que cette question est du ressort du Ministre de l'Intérieur et de la Fonction Publique, qui a l'Administration générale dans ses attributions, d'une part, et du Ministre des Travaux Publics, de qui dépend l'Office Central des Fournitures, chargé des approvisionnements en imprimés, d'autre part.

2. Ne pourrait-on envisager de consacrer certaines émissions de télévision à la philatélie, comme cela se fait à l'étranger ?

Le Ministre fera examiner cette suggestion par les services compétents de son département, de manière à introduire des propositions éventuelles auprès du Département de l'Éducation Nationale et de la Culture.

3. Le Ministre a suggéré que des efforts devraient être consentis afin de tendre à la généralisation, ou du

ning, of ten minste op een gevoelige uitbreiding, van de betalingsprocedure door tussenkomst van de Postchecks van de wedden van het personeel in overheidsdienst. Volgens een lid zou de Minister in dit verband de kwestie van de uit deze betalingen voortvloeiende onkosten dienen te onderzoeken. Overigens, sommige moeilijkheden kunnen zich in de organisatie van de postkantoren voordoen naar aanleiding van deze uitbetalingen. Er zouden ongetwijfeld bijzondere dagen en uren daartoe dienen vastgesteld om opstoppen te voorkomen.

De Minister antwoordt dat hij zeer zeker voorstander is van een politiek in die zin, daar zij het gemiddeld tegoed op de postcheckrekeningen in vrij aanzienlijke mate doet stijgen. Zij zou bovendien toelaten het bedrag der transacties nog te verhogen zonder geldverhandelingen, d.w.z., met scripturale munt uitsluitend. Het ligt voor de hand dat dergelijke maatregelen grondig moeten onderzocht worden uit oogpunt van lasten en organisatie van de uitbetalingen. Niettemin kan zulks niet onmiddellijk in overweging genomen worden omdat de huidige voorwaarden waarin de Postcheckdienst fungeert, het niet toelaten. De Postcheckdienst heeft zulk een graad van verzadiging bereikt dat het veeleer aangewezen is maatregelen te nemen om de uitbreiding der activiteit in te dijken. Nijpende problemen inzake lokalen, personeel, mechanisatie, deconcentratie en zelfs decentralisatie, moeten een oplossing krijgen, vooraleer een politiek die tot nieuwe of bijkomende activiteiten kan aanleiding geven, in overweging mag genomen worden. Hoe dan ook, de uitbetaling van de wedden zou, zodra mogelijk, volgens nieuwe opvattingen kunnen georganiseerd worden. Uitbetalingspostkantoren zouden in de grote publieke diensten en privé-instellingen kunnen fungeren. Men kan zich ook nog laten leiden door de nieuwe regeling die sinds korte tijd wordt toegepast voor de uitbetaling van de postchecks op zicht, en die over het algemeen gunstig onthaald is. Wij hebben er alle baat bij, deze dienst uit te breiden en nog doeltreffender in te richten door, bij voorbeeld, betalingen van 10.000 frank in plaats van 5.000 frank toe te laten. De Minister zal te gelegener tijd de vereiste onderhandelingen met de verscheidene betrokken diensten aanknopen.

4. Wat de toepassing van het koninklijk besluit van 27 mei 1958 betreft, volgt hieronder een tabel die de toestand weergeeft inzake brievenbussen. Evenwel wordt de aandacht gevestigd op het feit dat het voornoemd koninklijk besluit enkel geldt voor woningen die na 10 juli 1958 werden gebouwd of verbouwd.

Aantal woningen onderworpen aan de bepalingen van het koninklijk besluit van 27 mei 1958 (d.w.z. gebouwd of verbouwd na 10 juli 1958).

voorzien van een brievenbus aan de grens van de openbare weg.		niet voorzien van een bus aan de grens van de openbare weg.	
op 25-2-1963	op 25-8-1963	op 25-2-1963	op 25-8-1963
126.389	152.495	78.976	75.027

moins à une extension considérable du procédé de paiement par comptes de chèques postaux des rémunérations du personnel du secteur public. A ce propos, le Ministre devait, d'après un membre, examiner la question des frais à résulter de ces paiements. Par ailleurs, certaines difficultés peuvent se présenter dans l'organisation des paiements proprement dits dans les bureaux de poste. Sans doute des jours et des heures particulières devraient-ils être fixés, de manière à éviter des encombrements.

Le Ministre confirme qu'il est partisan d'une politique dans ce sens, car elle serait susceptible d'augmenter dans des proportions assez sensibles les avoirs moyens en c.c.p. Elle permettrait au surplus d'accroître encore le montant des transactions sans circulation fiduciaire, c'est-à-dire exclusivement en monnaie scripturale. Il est évident que pareilles mesures devraient être étudiées de façon plus approfondie sous l'aspect des charges et de l'organisation des paiements. Néanmoins, cela ne peut être envisagé dans l'immédiat, car les conditions actuelles de fonctionnement de l'Office des Chèques Postaux ne le permettent pas. Cet office a atteint un degré de saturation qui justifie plutôt des mesures tendant à contenir les accroissements d'activités. Des problèmes cruciaux de locaux, de personnel, de mécanisation, de déconcentration, voire de décentralisation, doivent être résolus avant d'envisager toute politique susceptible d'engendrer des activités nouvelles ou supplémentaires. Quoi qu'il en soit, le paiement des rémunérations pourrait dès que possible être organisé selon des conceptions nouvelles. C'est ainsi que des bureaux postaux de paiement pourraient fonctionner au sein même des grands services publics et des grandes entreprises privées. On peut s'inspirer également de la nouvelle organisation mise récemment en activité en ce qui concerne les paiements de chèques à vue, activité qui est généralement bien accueillie et que nous avons intérêt à développer et à rendre plus efficace encore, en autorisant, par exemple, des retraits de 10.000 francs au lieu de 5.000 francs. En temps opportun, le Ministre ouvrira les pourparlers nécessaires avec les différents services intéressés.

4. En ce qui concerne l'application de l'arrêté royal du 27 mai 1958, le tableau ci-après donne la situation pour ce qui est des boîtes aux lettres. Toutefois, il y a lieu de considérer que ledit arrêté royal ne vise que les habitations construites ou reconstruites après le 10 juillet 1958.

Nombre d'habitations soumises aux dispositions de l'arrêté royal du 27 mai 1958 (c'est-à-dire construites ou reconstruites après le 10 juillet 1958)

pourvues d'une boîte aux lettres à la limite de la voie publique		non pourvues d'une boîte aux lettres à la limite de la voie publique	
au 25-2-1963	au 25-8-1963	au 25-2-1963	au 25-8-1963
126.389	152.495	78.976	75.027

Voor de woningen gebouwd of verbouwd na 10 juli 1958, welke over geen brievenbus beschikken, of waarvan de brievenbus niet aan de grens van de openbare weg werd geplaatst, is er een merkbare verbetering van de toestand ingetreden. Inderdaad, 26.106 huiseigenaars gaven gevolg aan het koninklijk besluit.

Wat de woningen betreft, die in het geheel niet beantwoorden aan dit besluit, is er een geleidelijke sanering van de toestand waar te nemen. Hierbij dient evenwel aangestipt dat er een permanente actie door de gewestelijke dienstcheefs wordt gevoerd ten einde de huiseigenaars er toe aan te zetten gevolg te geven aan de vigerende voorschriften inzake het aanbrengen van brievenbussen.

5. De heliogravure voor de postzegels wordt steeds uitgevoerd door dezelfde firma. Deze laatste heeft trouwens een zeer goede faam. Heeft de Post op dit gebied een contract met deze firma? Zo dit niet het geval is, zou het dan niet passen een aanbesteding uit te schrijven? Er bestaan in België nog andere firma's die een goede faam bezitten.

De Minister antwoordt hierop, dat het Bestuur der Posterijen inderdaad deze leveringen aan een gespecialiseerde firma toevertrouwt. Men dient te bedenken, aldus de Minister, dat, wegens het technisch karakter van dit werk, geen bestek kan opgemaakt worden dat voldoende nauwkeurigheid en ook de noodzakelijke waarborgen biedt en dat, in die voorwaarden, een openbare aanbesteding aanleiding zou zijn tot zeer ernstige moeilijkheden en ook tot uiterst lange leveringstermijnen. Deze handelswijze kan dus niet in aanmerking komen. Om deze redenen werd op 19 mei 1960 door de toenmalige Minister van Verkeerswezen de thans gevolgde regel goedgekeurd, in volledige overeenstemming met de Dienst van Financiën van bedoeld departement. De vervaardiging der cylindres door de private firma wordt derhalve aangerekend op basis van onderhandse overeenkomsten, als bedoeld bij artikel 22/5 van de wet van 15 mei 1846 (werken en voorwerpen die kunst en grote nauwkeurigheid vergen en waarvan de uitvoering niet kan worden toevertrouwd tenzij aan kunstenaars of ervaren werklieden). Bovendien maakt iedere aankoop het voorwerp uit van een overeenkomst houdende vaststelling van de verplichtingen der beide partijen. Hoe ook, de Minister zal de kwestie aan een nieuw onderzoek onderwerpen.

6. Het Bestuur van Posterijen koopt heel wat machines aan. Grotendeels zijn deze machines — uitgezonderd de triermachines — buitenlandse fabrikaten. Wordt er samengewerkt met Belgische machineconstructeurs om op dat gebied aan de bestaande toestanden verandering te brengen?

Volgens de Minister is het juist dat de meeste bij het Bestuur der Posterijen gebruikte machines van buitenlands fabricaat zijn. Dit is te wijten aan het feit dat de gewenste machines niet op de Belgische markt voorhanden zijn. Anderzijds weze aangestipt dat het Bestuur der Posterijen slechts sinds enkele maanden over twee ingenieurs beschikt. Hun bezigheden beper-

Pour les habitations construites ou reconstruites après le 10 juillet 1958 et qui ne sont pas pourvues d'une boîte aux lettres ou dont la boîte aux lettres n'est pas située à la limite de la voie publique, une amélioration sensible de la situation est enregistrée. En effet, 26.106 propriétaires se sont conformés à l'arrêté royal.

Pour ce qui regarde les habitations qui ne répondent pas du tout à cette disposition, un assainissement progressif de la situation est observé. Il faut cependant noter à ce propos qu'une action permanente est soutenue par les chefs des services régionaux, dans le but d'amener les propriétaires à se conformer aux prescriptions en vigueur en matière de placement des boîtes aux lettres.

5. Pour la fabrication des timbres-poste, l'héliogravure est toujours confiée à la même firme, qui jouit d'ailleurs d'une très bonne renommée. La Poste a-t-elle à ce sujet un contrat avec cette firme? Dans la négative, ne se recommanderait-il pas de procéder à une adjudication? Il existe en Belgique d'autres firmes qui ont une bonne renommée.

Le Ministre confirme qu'en effet, l'Administration des Postes confie cette fourniture à une seule firme spécialisée. D'après le Ministre, il faut considérer que la technicité de ce genre de travail ne permet pas de rédiger un cahier des charges suffisamment précis et présentant toutes garanties nécessaires et que, dans ces conditions, l'adjudication publique donnerait lieu à des difficultés très graves et aussi à des délais de fabrication extrêmement longs. Cette procédure doit donc être écartée. Pour ces raisons, la règle suivie par l'Administration des Postes a été approuvée le 19 mai 1960 par le Ministre des Communications de l'époque, en accord avec le Service des Finances de ce département. La réalisation des cylindres par la firme se fait dès lors sur la base d'un marché de gré à gré, prévu à l'article 22/5 de la loi du 15 mai 1846 (ouvrages et objets d'art et de précision dont l'exécution ne peut être confiée qu'à des artistes ou ouvriers éprouvés). De plus, chacun de ces marchés fait l'objet d'une convention fixant les obligations de chacune des parties. Quoi qu'il en soit, le Ministre va soumettre la question à un réexamen.

6. L'Administration des Postes achète quantité de machines. La plupart de celles-ci — à l'exception des machines à trier — sont de fabrication étrangère. Travaille-t-on en collaboration avec les constructeurs belges de machines en vue d'apporter, dans le domaine envisagé, un remède à la situation existante?

Le Ministre confirme que la plupart des machines utilisées à l'Administration des Postes sont de fabrication étrangère. Cela provient du fait que les machines en question n'existent pas sur le marché belge. Par ailleurs, il faut considérer que ce n'est que depuis quelques mois que l'Administration des Postes dispose de deux ingénieurs. Leur occupation se limite forcément à

ken zich noodgedwongen tot zuiver technische uitvoeringstaken. Gezien deze toestand is het voorlopig onmogelijk in samenwerking met de Belgische machine-constructeurs aan studiewerk te doen.

7. De belangstelling van de filatelisten neemt toe. Dit is waarschijnlijk het geval voor een reeks der meerbegoeden, maar de kleine filatelist vindt dat te veel zegels worden uitgegeven. Een reeks verzamelaars hechten belang aan de speciale stempels, b.v. de eerste dag. Kunnen geen maatregelen genomen worden opdat alle verzamelaars deze kunnen bekomen? Het aantal bureaus waar zegels voor filatelisten afgestempeld worden, blijkt trouwens te gering.

Volgens de Minister is de belangstelling der filatelisten uit alle lagen der bevolking de laatste jaren sterk toegenomen. De waarde van de reeksen speciale postzegels wordt derwijze samengesteld dat ze doorgaans een maximum van 20 F niet overtreft ten einde aan alle filatelisten toe te laten zich om het even welke uitgegeven reeks te kunnen aanschaffen. De totale waarde van al de uitgegeven bijzondere postzegels gedurende een jaar bedraagt gemiddeld 135 F :

Dienstjaar	Aantal uitgegeven postzegels	Totale waarde
1960	51	165,60 F
1961	30	107,40 F
1962	35	114,40 F
1963	37	161,50 F

Alle verzamelaars hebben tevens de mogelijkheid de afstempeling van hun briefwisseling door middel van de eerste dagstempel te bekomen. Met dit doel dient deze briefwisseling aan het postkantoor Brussel 1 — Dienst der Verzamelaars — te worden overgemaakt. Deze bescheiden worden nadien zonder kosten aan de belangstellenden teruggezonden. Bijna bij iedere bijzondere postzegeluitgifte worden er bovendien, op verzoek van sommige organismen, een of meer tijdelijke postkantoren, hetzij te Brussel, hetzij in de provincie, ingericht. Ook in deze kantoren kan de eerste dagafstempeling bekomen worden. De ingeschreven filatelisten worden telkens met een groene kaart over het indienststellen van bijzondere datumstempels ingelicht. Deze aangelegenheid wordt ook langs radio en pers aan het publiek ter kennis gebracht.

B. Telegrafie en Telefonie.

a) Uiteenzetting van de Minister nopens de telegrafie en de telefonie.

Het onderzoek van de begroting van de Regie van T.T. doet klaar en duidelijk uitschijnen dat de voornaamste doeleinden die door dit organisme nagestreefd worden, slaan op de verdere modernisering van het telefoonnet, op de voortzetting van het automatiseringsprogramma en op de uitbreiding van het kabelnet met het oog op het opvangen van de gestadige toename van de trafiek.

des travaux techniques de pure exécution. Vu la situation, il est impossible pour le moment d'effectuer des travaux d'étude avec la collaboration de constructeurs belges.

7. L'intérêt des philatélistes va croissant. C'est vraisemblablement le cas parmi les plus aisés, mais le philatéliste modeste estime que trop de timbres sont émis. Certains collectionneurs s'intéressent aux oblitérations spéciales, par exemple, celles du premier jour. Des mesures ne peuvent-elles pas être prises afin que tous les collectionneurs puissent les obtenir? Par ailleurs, il semble que le nombre des bureaux chargés de l'oblitération philatélique soit trop réduit.

D'après le Ministre, l'intérêt des philatélistes appartenant à toutes les couches de la population s'est fortement accru au cours des dernières années. La valeur des séries spéciales de timbres-poste est établie de manière à ne pas dépasser en général un maximum de 20 F, afin qu'il soit possible à tout philatéliste de se procurer n'importe quelle série émise.

La valeur totale de l'ensemble des timbres spéciaux émis durant une année atteint en moyenne 135 F.

Exercice	Nombre de timbres émis	Valeur totale
1960	51	165,60 F
1961	30	107,40 F
1962	35	114,40 F
1963	37	161,50 F

Tous les collectionneurs ont aussi la possibilité d'obtenir l'oblitération de leur correspondance à l'aide du timbre à date du premier jour. A cette fin, cette correspondance doit être transmise au bureau de poste de Bruxelles 1, Service des Collectionneurs. Ces envois sont ensuite réexpédiés sans frais aux intéressés. De plus, à chaque émission spéciale de timbres-poste, et le plus souvent à la demande de plusieurs organismes, un ou plusieurs bureaux de poste temporaires sont ouverts, soit à Bruxelles, soit en province. L'oblitération du premier jour peut également être obtenue dans ces bureaux. Les philatélistes inscrits sont régulièrement informés au moyen d'une carte verte, de la mise en service des oblitérations spéciales.

B. Télégraphes et Téléphones.

a) Exposé du Ministre concernant les télégraphes et téléphones.

Un examen du budget de la Régie des T.T. fait apparaître clairement que les buts principaux qui sont poursuivis par cet organisme, se rapportent principalement à la continuation de la modernisation du réseau téléphonique et du programme d'automatisation et à l'extension du réseau des câbles en vue d'absorber l'augmentation continue du trafic.

Het is vooral in het licht van de steeds verder gaande uitbreiding die het gebruik van de telefoon kent, dat het bedrag van de aangevraagde investeringen dient afgewogen. Het vijfjarenplan was gebaseerd op een jaarlijkse netto-aangroei met 45.000 abonnees. In 1962 bedroeg de aangroei echter 48.625, terwijl dat cijfer voor 1963 per 31 oktober reeds tot 47.653 was opgelopen. Het lijkt dan ook gematigd en redelijk de netto-toename voor 1964 op 54.300 te stellen.

Ook de intensiteit van het telefoonverkeer gaat nog steeds in een sterk stijgende lijn. De jongste beschikbare gegevens laten toe te besluiten dat, ten opzichte van 1961, het aantal gesprekken in 1962 volgenderwijze aangroeide :

lokaal verkeer :	7,02 %
intercommunaal verkeer :	8,82 %
internationaal verkeer :	15,26 %

Op het stuk van automatisering van het net zijn kredieten ingeschreven voor de uitbreiding, de omvorming en de nieuwbouw van 10 gebouwen en voor de uitbreiding en omvorming van de automatische apparatuur.

De kabeluitbreidingen hebben vooral betrekking op intercommunale en internationale kabels, lokale kabels voor de abonneeverbindingen en jectiekabels. Deze kabelleveringen en -leggingen zullen hoofdzakelijk door de private nijverheid verzekerd worden.

Tevens worden thans door de Regie van T.T., in samenwerking met de private constructeurs en met de Belgische kabelfabrieken, proeven gedaan met nieuwe coaxiale buizen van $\pm 0,50$ cm doormeter die, per paar, 1.200 telefoongesprekken gelijktijdig doorlaten, of een verschillend televisieprogramma op 6 Mhz. in iedere richting.

Het voordeel dat van dit experiment verwacht wordt is een vermindering van de kostprijs tot de helft in vergelijking met de huidige draaggolf op kabels met symmetrische paren.

In 1964 wordt de automatisering voorzien van 37 telefooncentrales. Hierdoor zullen 94,20 % van het totale aantal Belgische abonnees aan een automatisch net zijn aangesloten.

Wat de internationale telefoondienst betreft, wordt voor 1964 vooreerst voorzien dat volgende zones van het Belgische net toegang zullen krijgen tot de automatische internationale dienst : Aat, Diest, Hasselt, La Louvière, Bergen, Nijvel, Tongeren, Doornik en Verviers.

Tevens zal het volautomatisch systeem worden ingevoerd met: Groot-Brittannië, Italië, Oostenrijk, Zweden, Denemarken, het overblijvend gedeelte van Frankrijk en waarschijnlijk ook met Noorwegen. De Verenigde Staten van Amerika zullen semi-automatisch voor de Belgische abonnees bereikbaar gesteld worden.

De Minister wijst erop dat de invoering van de semi-automatische exploitatie met de Verenigde Staten

En évaluant le montant des investissements demandés, il faut tenir compte de l'extension toujours plus poussée que connaît l'usage du téléphone. Le programme quinquennal était basé sur un accroissement annuel net de 45.000 abonnés. Toutefois, celui-ci s'élevait à 48.625 en 1962, tandis qu'on enregistrait au 31 octobre 1963 une augmentation qui se chiffrait déjà à 47.653. Dès lors, c'est faire preuve de modération que d'accepter pour 1964 un accroissement net de 54.300 abonnés.

L'intensité du trafic téléphonique lui aussi évolue suivant une ligne fortement ascendante. Les données disponibles les plus récentes permettent de conclure qu'en comparaison de 1961, le nombre de communications s'est accru en 1962 de la façon suivante :

trafic local :	7,02 %
trafic interurbain :	8,82 %
trafic international :	15,26 %

En ce qui concerne l'automatisation du réseau, il est à noter que des crédits sont inscrits pour l'extension, la transformation et la construction de 10 bâtiments, ainsi que pour l'extension et la transformation de l'appareillage.

D'autre part, les extensions de câbles ont surtout trait aux câbles interurbains et internationaux, ainsi qu'aux câbles locaux destinés aux raccordements d'abonnés aux câbles de jonction. Ces livraisons et poses de câbles seront assurées principalement par l'industrie privée.

Il est à signaler que la Régie des T.T. procède actuellement, en coopération avec les constructeurs privés et les usines belges, à des essais avec de nouveaux tubes coaxiaux d'un diamètre de $\pm 0,5$ cm, qui permet l'établir simultanément par paire 1.200 communications téléphoniques ou un programme de télévision différent sur 6 Mhz dans chaque direction.

L'avantage qu'on escompte de ces expériences, se situe dans une diminution de la moitié du prix de revient, en comparaison avec les ondes porteuses actuelles sur câbles à paire symétrique.

Pour l'année 1964, on prévoit l'automatisation de 37 bureaux centraux. Ainsi 94,20 % du nombre total des abonnés belges seront raccordés à un réseau automatique.

En service téléphonique international il est prévu d'abord qu'en 1964 les zones suivantes du réseau belge seront passées au service automatique : Ath, Diest, La Louvière, Mons, Nivelles, Tongres, Tournai et Verviers.

En second lieu, le système entièrement automatique sera introduit avec la Grande-Bretagne, l'Italie, l'Autriche, la Suède, le Danemark, le restant de la France, et probablement aussi avec la Norvège. Les abonnés des Etats-Unis d'Amérique seront accessibles aux abonnés belges par la voie semi-automatique.

Le Ministre souligne que l'introduction de l'exploitation semi-automatique en direction des Etats-Unis, pré-

van Amerika, die voor 1963 gepland was, slechts in 1964 zal gebeuren, door het feit dat de transatlantische kabel TAT3 slechts in november 1963 in dienst kon genomen worden en dat aldus nog proeven moeten worden uitgevoerd.

Er kan tevens op gewezen worden dat België het eerste Europese land is dat, met sommige abonnees van de Verenigde Staten van Amerika, een volautomatische telexverbinding tot stand heeft gebracht.

Momenteel heeft België telexverbindingen met 94 landen die over de gehele wereld verspreid zijn, met uitzondering van China en enkele staten waar nog geen telexnet bestaat.

Op 20 november 1963 bedroeg het aantal Belgische telexabonnees 2.824. Voorzien mag worden dat ze einde 1964 tot 3.350 zullen verhoogd zijn.

Op het gebied van de radioverbindingen wordt de studie voortgezet van twee voornamelijk problemen, namelijk het tot stand brengen van straalverbindingen en het verwezenlijken van televerbindingen door kunstmanen.

Wat het eerste vraagstuk betreft, dient nog een tamelijk lange weg afgelegd en zijn de studies nog niet ver genoeg gevorderd om er geldige besluiten uit te trekken.

Op het stuk van de *kunstmanen* zien wij dat België actief deelneemt aan de gemeenschappelijke inspanningen die geleid worden door 3 organisaties, 1 Amerikaanse en 2 Europese. Het is echter nog te vroeg om reeds een voorlopige wereldorganisatie te overwegen en terzelfder tijd onmogelijk om reeds de bases van een definitieve Europese regeling vast te leggen: over het commerciële of semi-commerciële aspect kan nog niet worden beslist.

De technische vooruitzichten zijn zo, dat in 1965 waarschijnlijk een synchrone kunstmaan voor experimentele doeleinden zal gelanceerd kunnen worden en dat in 1966 het eerste basissysteem van operationele aard zal worden in bedrijf gesteld.

De studie over de *selectieve oproepen voor voertuigen* is virtueel beëindigd. Er is dan ook een krediet van 2.500.000 frank uitgetrokken voor de technische uitrusting van deze dienst, terwijl contact zal opgenomen worden met het Nederlandse P.T.T.-bedrijf om in België eenzelfde systeem in te voeren en op dit terrein een samenwerking tussen beide landen in de hand te werken.

Voor een organisme met de belangrijkheid van de Regie van T.T. is het absoluut noodzakelijk dat de betrekkingen met de cliëntele en het publiek verzorgd worden.

In dit verband zou kunnen gedacht worden aan het oprichten van een gemengd organisme dat, naar het voorbeeld van de Zwitserse « Pro-telefoon », zou samengesteld worden uit vertegenwoordigers van de Regie van T.T. en van de private constructeurs en dat tot doel zou hebben activiteiten van de T.T.-diensten te verspreiden en te bevorderen.

Tenslotte weze aangestipt dat, in de algemene diensten van het departement, een vaste commissie is opge-

vue pour 1963, a dû être postposée jusqu'en 1964 du fait que le câble transatlantique TAT 3 n'a pu être mis en service qu'au mois de novembre 1963 et que, dès lors, des essais sont encore nécessaires.

Signalons également que notre pays a été le premier en Europe à établir une relation Télec entièrement automatique avec certains abonnés des Etats-Unis d'Amérique.

Actuellement, la Belgique possède des relations Télec avec 94 pays répartis dans le monde entier, exception faite pour la Chine et quelques états ne disposant pas encore d'un réseau Télec.

Le 20 novembre 1963, le nombre d'abonnés au Télec belge s'élevait à 2.824. Tout permet de prévoir qu'à la fin de l'année 1964, ce nombre sera passé à 3.350.

En ce qui concerne l'exploitation des relations radio, on poursuit l'étude de deux problèmes primordiaux, à savoir: la construction de réseaux hertziens et la réalisation de télécommunications par satellites artificiels.

Un chemin passablement long doit encore être parcouru pour résoudre le premier problème et les études en cours ne sont pas encore suffisamment avancées pour en tirer des conclusions valables.

A propos des *satellites artificiels*, la Belgique participe activement aux efforts communs qui sont déployés par 3 organisations, une américaine et deux européennes. Il est pourtant encore trop tôt pour envisager la création d'une organisation mondiale provisoire et pour fixer les bases d'une organisation européenne définitive. Il serait également prématuré de se prononcer sur le caractère commercial ou semi-commercial de l'organisme à créer.

Les perspectives sur le plan technique sont telles que vraisemblablement en 1965, un satellite synchrone pourra être lancé à des fins expérimentales et que, dès 1966, le premier système de base à caractère opérationnel pourra fonctionner.

Quant à l'étude *relative aux appels sélectifs pour véhicules*, elle est virtuellement terminée. Un crédit de 2.500.000 F est prévu pour l'équipement technique de ce service. En même temps, les P.T.T. néerlandais seront contactés afin d'envisager l'introduction de leur système en Belgique et de promouvoir sur ce plan une coopération directe.

Par ailleurs, il est indispensable pour un organisme de l'importance de la Régie des T.T. d'entretenir les meilleures relations avec son public et ses fournisseurs.

Dans ce domaine, un organisme mixte, inspiré de l'exemple suisse du « Pro-téléphone » et composé de représentants de la R.T.T. et des constructeurs privés pourrait être créé avec mission de vulgariser et de promouvoir les activités des services T.T.

Enfin, sur le plan plus spécifique de l'application de la loi linguistique du 2 août 1963, une commission per-

richt die tot taak zal hebben de toepassing van de taalwet van 2 augustus 1963 te bestuderen in het licht van de betwistingen die kunnen ontstaan en de te nemen bijzondere maatregelen te bestuderen.

b) *Bespreking nopens de telegrafie en de telefonie.*

1. *Oprichting van de dienst 900.*

De Minister van P.T.T. wijst erop dat de Regie van T.T. de volgende bedragen heeft uitgegeven voor het tot stand brengen van de dienst 900 :

- apparatuur in de telefooncentrales : 8.200.000 fr.
- aanpassing van de openbare telefooncellen : 3.000.000 frank.

De abonnements voor het gebruik van deze installaties zijn onderschreven door de gemeentebesturen waar de centra 900 zijn ingericht.

Door de Regie van T.T. wordt voor het gebruik van de apparatuur in de telefooncentrales een jaarlijks huurgeld van 14,5 % van de waarde van het materieel in rekening gebracht. Dat materieel heeft ca. 8.200.000 frank gekost.

Elke aansluiting als abonnee op de schakelaar van de dienst 900, wordt getaxeerd tegen het normale bedrag van een telefoonabonnement, dus 1.200 frank per jaar en per aansluiting. De 4 draads- en 6 draads-aansluitingen worden beschouwd als dubbele, resp. driedubbele abonneeaansluitingen en kosten dus jaarlijks 2.400 of 3.600 frank, naar het geval.

2. *Moeilijkheden om een telefoonaansluiting of -verbinding te krijgen.*

Een lid wijst op de lange wachttijd voor het verkrijgen van een telefoonaansluiting in sommige netten en vraagt welke maatregelen overwogen worden om de toestand te normaliseren.

In zijn antwoord geeft de Minister toe dat deze constatering juist is doch vestigt tevens de aandacht van de Commissie op de moeilijkheden die de Regie van T.T. ondervindt bij het aanbesteden van haar kabelleggingen. Om deze stand van zaken zoveel mogelijk te verhelpen werd besloten dat de Regie van T.T. zelf ploegen van kabelleggers zal vormen.

Doch ook hier is de heersende hoogconjunctuur vooral dan in het Waalse landsgedeelte er de oorzaak van dat het aantal gegadigden te gering blijft. Om hierin te voorzien zal de aanwerving van telefoonarbeiders en kabelleggers naar het regionale vlak worden geschoven.

Een tweede oorzaak van de vertraging is te zoeken in de grote uitbreiding van het gebruik van de telefoon, waardoor het aantal vragen om aansluiting de in de programmering opgenomen vooruitzichten altijd overtreft. Een planning wordt opgesteld om deze toestand te verhelpen.

Een ander lid beklaagt zich over de soms lange tijdschillen vooraleer een *automatisch telefoongesprek* tot stand komt.

De Minister wijst erop dat veel abonnees, door een slechte manipulatie van de draaischijf, zelf de oorzaak

manente, créée au sein des services généraux du département, a été chargée d'étudier la loi sous l'angle du contentieux éventuel et d'examiner les mesures particulières à prendre en la matière.

b) *Discussion concernant les télégraphes et téléphones.*

1. *Organisation du service 900.*

Le Ministre signale que la Régie des T.T. a consacré les dépenses suivantes à l'organisation du service 900 :

- appareillage dans les bureaux centraux téléphoniques : 8.200.000 F.
- adaptation des cabines téléphoniques publiques : 3.000.000 de F.

Les abonnements pour l'usage de ces installations sont souscrits par les administrations communales où sont situés les centres 900.

Pour l'utilisation de l'appareillage dans les bureaux centraux téléphoniques, la R.T.T. porte en compte une redevance annuelle de 14,5 % de la valeur du matériel, celle-ci étant de l'ordre de 8.200.000 F.

Chaque raccordement d'abonné à un commutateur du Service 900 entraîne une redevance annuelle de 1.200 F, c.-à-d. la redevance normale pour un abonnement téléphonique. Les raccordements à 4 ou 6 fils sont traités comme des raccordements doubles ou triples et coûtent par conséquent respectivement 2.400 et 3.600 F par an, selon le cas.

2. *Difficultés pour obtenir un raccordement ou une liaison téléphonique.*

Un membre signale la longue attente qui se produit dans certains réseaux pour obtenir du raccordement téléphonique et demande quelles mesures sont prises pour normaliser la situation.

Dans sa réponse, le Ministre, tout en reconnaissant le bien-fondé de la constatation, attire néanmoins l'attention de la Commission sur les difficultés que rencontre la R.T.T. lors de l'adjudication de ses poses de câbles. Afin de remédier dans toute la mesure possible à cet état de choses, il a été décidé que la R.T.T. créerait ses propres brigades de poseurs de câbles.

Mais là encore la haute conjuncture actuelle, et ce surtout en pays wallon, réduit sensiblement le nombre des candidats répondant à l'appel. Aussi, le recrutement d'ouvriers des téléphones et de poseurs de câbles sera-t-il organisé régionalement.

Une seconde cause des retards doit être recherchée dans l'énorme extension que connaît l'usage du téléphone, au point que le nombre des demandes de raccordements dépasse toujours les prévisions raisonnables qui ont servi de base à la programmation. Un planning a été établi pour y remédier.

Un autre membre se plaint du temps très long qui est parfois nécessaire pour établir une *communication téléphonique automatique*.

Le Ministre attire l'attention sur le fait que très souvent la responsabilité de ces ennuis incombe à l'abonné

van soortgelijke verwickelingen zijn. Tevens is echter de overbelasting van junctiekabels, vooral gedurende de topuren, hiervoor aansprakelijk.

Tenslotte drukt een lid zijn tevredenheid uit over de vooruitgang die geboekt wordt bij de *integrale automatisering van het Belgisch telefoonnet*.

3. Betrekkingen tussen de R.T.T. en de B.R.T.

De vraag wordt gesteld of er in het radiocentrum te Ruiselede een *verbinding met de B.R.T.* bestaat.

In zijn antwoord wijst de Minister erop dat, o.m. in Frankrijk, met de NATO een overeenkomst bestaat voor het burgerlijk gebruik. In België echter beschikt de B.R.T. over zijn eigen straalverbindingen, die voor geen andere doeleinden kunnen aangewend worden. Er zijn nu echter internationale onderhandelingen aan de gang om in Eurovisie een algemeen net op te richten.

4. Buiten gebruik gestelde telefoonpalen.

Een lid vraagt dat de buiten gebruik gestelde telefoonpalen vlugger zouden worden weggenomen. De Minister geeft hem de verzekering dat aan de Regie van T.T. zal opgedragen worden de nodige maatregelen te nemen.

5. Vraag betreffende de telex.

Volgens een lid zou de naar zijn mening te langzame groei van het aantal telexabonnees te wijten zijn aan het te hoog huurgeld.

De Minister verklaart dat het invoeren van een meer aangepaste vorm van propaganda door o.m. het creëren van een gemengd organisme « Pro-telefoon », meer kansen tot uitbreiding van deze dienst zal scheppen. Het valt immers niet te ontkennen dat een zekere onwennigheid tegenover dit communicatiemiddel bestaat, vooral in de openbare besturen, die nog niet genoeg het nut beseffen dat het gebruik van de telex hun kan verschaffen. Daartegenover dient men te bedenken dat het aangerekende huurgeld nauwelijks de kostprijs dekt en dat het uitgesloten is het verlies van de telegraafexploitatie door tariefverminderingen nog te verhogen. Ten slotte mag niet uit het oog verloren worden dat België het enige land in West-Europa is dat zoveel service aan zijn telexabonnees verschaft. Het volstaat eens de lijst na te slaan van de 94 landen die aan het Belgisch telexnet aangesloten zijn.

**

Het door de Regering geamendeerd ontwerp (zie Gedrukt Stuk n° 82) is met twaalf stemmen tegen één stem aangenomen.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,
A. DEMARNEFFE.

De Ondervoorzitter-
Verslaggever
G. GOOSSENS.

lui-même. Une mauvaise manipulation du disque de l'appareil peut fréquemment être une cause de complications. Des difficultés résultent également de l'encombrement des câbles de jonction, principalement aux heures de pointe.

Enfin un commissaire exprime sa satisfaction pour le progrès qui a été réalisé dans l'*automatisation intégrale du réseau téléphonique belge*.

3. Relations entre la R.T.T. et la R.T.B.

Un commissaire souhaiterait savoir s'il existe une *liaison avec la R.T.B.* au centre radio-électrique de Ruiselede.

Le Ministre déclare à ce propos qu'en France notamment, il existe avec l'OTAN une convention pour l'utilisation des installations à des fins civiles. En Belgique, par contre, la R.T.B. dispose de ses propres faisceaux hertziens et ceux-ci ne peuvent en aucun cas être employés à d'autres fins. Il faut signaler toutefois que des pourparlers internationaux sont en cours en vue de la création d'un réseau général en Eurovision.

4. Poteaux téléphoniques hors d'usage.

A un commissaire qui demande que les poteaux téléphoniques hors d'usage soient enlevés plus rapidement, le Ministre donne l'assurance que la Régie des T.T. sera invitée à prendre les mesures nécessaires.

5. Question concernant le Télex.

Un membre exprime l'opinion que la lenteur constatée dans l'accroissement du nombre des abonnés au Télex est consécutive au taux trop élevé des redevances d'abonnement.

Le Ministre déclare que l'introduction d'une forme de propagande plus efficace, notamment par la création d'un organisme mixte « Pro-téléphone », pourra accroître les possibilités d'extension de ce service. Force est bien de constater qu'il se manifeste une certaine réticence à l'emploi de ce moyen de communication, particulièrement au sein des services publics, lesquels n'apprécient pas encore tous les avantages qu'ils peuvent en retirer. Considérant néanmoins que les redevances d'abonnement ne couvrent que les prix de revient, il est absolument exclu d'envisager des mesures de réduction de tarifs qui ne feraient encore qu'augmenter la perte d'exploitation du service télégraphique. Faut-il ajouter enfin que la Belgique est le seul pays d'Europe occidentale qui assure des services aussi importantes à ses abonnés Télex ? Il suffit, pour s'en convaincre, de consulter la liste des 94 pays qui sont reliés au réseau Télex belge.

**

Le projet de loi amendé par le Gouvernement (voir Doc. n° 82) a été approuvé par 12 voix contre 1.

Le présent rapport a été adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,
A. DEMARNEFFE.

Le Vice-Président-
Rapporteur,
G. GOOSSENS.