

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1966-1967

27 JANUARI 1967

BEGROTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het dienstjaar 1967.

VERSLAG

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

INHOUD.

	Blz.
Inleidende beschouwingen	2
Afdeling I. — Verkeerswezen	4
I. — Algemene evolutie van de begroting	4
A. De gewone uitgaven	4
B. De buitengewone uitgaven	5
II. — Stand van zaken inzake internationaal vervoerbeleid	6
Uiteenzetting vanwege de Minister	6
A. Europese Economische Gemeenschap	6
B. Benelux	7
C. Europese Commissie van Ministers voor Transport	8
Vragen en antwoorden	9
III. — De nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen	10
Uiteenzetting vanwege de Minister	10
A. De huidige toestand van de spoorwegexploitatie	10
B. De benadering van het spoorwegprobleem en de probleemstelling	14
C. Het algemeen program en het spoorwegprogram	17
Vragen en antwoorden	25
— Financiële problemen en Staatssussskomsten	25
— Algemene exploitatie, commercialisatie, modernisatie en rationalisatie van de N.M.B.S.	29
— Het spoor en de waterwegen, havens en industriezones	36
— Controle van de reizigers	40
— Veiligheid	41
— Personeel	43
— Varia	45
IV. — Gemeenschappelijk vervoer van personen	47
Uiteenzetting vanwege de Minister	47
A. Openbaar stedelijk vervoer	47
B. Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen	50
C. Het taxi-probleem	51
Vraag en antwoord	51

(1) Samenstelling van de Commissie:

Voorzitter: de heer Moyersoen.

A. — Leden: de heren Allard, Blanckaert, Claeys, De Gryse, Delhache, Devos (R.), Jaminet, Moyersoen, Van Herreweghe. — de heren Anseele, Cools (J.), Hicquet, Lacroix, Lamers, Lauwereins, Sainte, Van Winghe. — de heren Boey, Corbeau, Delruelle, Demuyter, Philippart. — de heer Goemans.

B. — Plaatsvervangers: de heren Delwaide, De Mey, Donse, Van Lindt, Verroken. — de heren Boeykens, Cudell, Vanderhaeghe, Van Henpen. — de heren Herbage, Holvoet, Mergam. — de heer Mattheyssens.

Zie:

4-XIV (1966-1967):

- N° 1: Begroting.
- N° 2: Amendement.

Chambre des Représentants

SESSION 1966-1967

27 JANVIER 1967

BUDGET

du Ministère des Communications
pour l'exercice 1967.

RAPPORT

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

SOMMAIRE.

	Pages
Considérations préliminaires	2
Section I. — Communications	4
I. — Evolution générale du budget	4
A. Dépenses ordinaires	4
B. Dépenses extraordinaires	5
II. — Situation en ce qui concerne la politique internationale des transports	6
Exposé du Ministre	6
A. Communauté économique européenne	6
B. Benelux	7
C. Commission européenne des Ministres du transport	8
Questions et réponses	9
III. — La Société nationale des Chemins de fer belges	10
Exposé du Ministre	10
A. Situation actuelle en matière d'exploitation des chemins de fer	10
B. Localisation et énoncé du problème des chemins de fer	14
C. Le programme général et le programme ferroviaire	17
Questions et réponses	25
— Problèmes financiers et interventions de l'Etat	25
— Exploitation générale, commercialisation, modernisation et rationalisation de la S.N.C.B.	29
— Le chemin de fer et les voies navigables, ports et zones industrielles	36
— Contrôle des voyageurs	40
— Sécurité	41
— Personnel	43
— Divers	45
IV. — Transport en commun de personnes	47
Exposé du Ministre	47
A. Transports publics urbains	47
B. Société nationale des chemins de fer vicinaux	50
C. Le problème des taxis	51
Question et réponse	51

(1) Composition de la Commission:

Président: M. Moyersoen.

A. — Membres: MM. Allard, Blanckaert, Claeys, De Gryse, Delhache, Devos (R.), Jaminet, Moyersoen, Van Herreweghe. — MM. Anseele, Cools (J.), Hicquet, Lacroix, Lamers, Lauwereins, Sainte, Van Winghe. — MM. Boey, Corbeau, Delruelle, Demuyter, Philippart. — M. Goemans.

B. — Suppléants: MM. Delwaide, De Mey, Donse, Van Lindt, Verroken. — MM. Boeykens, Cudell, Vanderhaeghe, Van Heupen. — MM. Herbage, Holvoet, Mergam. — M. Mattheyssens.

Voir:

4-XIV (1966-1967):

- N° 1: Budget.
- N° 2: Amendement.

	Blz.
V. — <i>Het wegvervoer</i>	52
Uiteenzetting vanwege de Minister	52
A. Bezoldigd wegvervoer van personen	52
B. Bezoldigd vervoer van goederen langs de weg	54
Vragen en antwoorden	58
VI. — <i>De verkeersveiligheid</i>	59
Uiteenzetting vanwege de Minister	59
Vragen en antwoorden	62
VII. — <i>De Sabena en de Regie der luchtwegen</i>	67
Uiteenzetting vanwege de Minister	67
De Sabena	67
A. De toestand tijdens de periode 1961-1965	67
B. De moeilijke financiële toestand van de maatschappij, de oorzaken ervan, kritieken, beantwoording en besluiten voor de toekomst	67
1. Fundamentele oorzaken van het onevenwicht	68
2. Toevallige oorzaken van het onevenwicht	71
3. Kritieken van buiten uit	74
4. Besluiten	76
De Regie der Luchtwegen	76
Vragen en antwoorden	78
VIII. — <i>Het zeevereen en de binnenwaart</i>	79
Uiteenzetting vanwege de Minister	79
Vragen en antwoorden	83
Afdeling II. — <i>Toerisme</i>	89
A. Uiteenzetting vanwege de Minister-Staatssecretaris	89
1. Eclang van het toerisme, internationaal en in België	89
2. Gewone begroting 1967	90
3. Buitengewone begroting 1967	92
B. Algemene beraadslaging	93
1. Sociaal toerisme en jeugdtoerisme	93
2. Toeristische uitrusting	94
3. Toerisme en stedenbouw	97
4. Varia	98
Afdeling III. — <i>Bespreking van de artikelen en stemmingen</i>	100

DAMES EN HEREN.

INLEIDENDE BESCHOUWINGEN.

Uw Commissie voor het Verkeerswezen heeft verscheidene vergaderingen besteed aan het onderzoek van de begroting van Verkeerswezen voor 1967 en meer speciaal nog aan het verkeersbeleid dat door de Minister van Verkeerswezen gevoerd werd en voorgenomen wordt.

In de huidige omstandigheden wordt de openbare mening herhaaldelijk attent gemaakt op de saneringen die noodzakelijk zijn in de sector van het Verkeerswezen, en meer speciaal wordt dan de N. M. B. S. en ook de Sabena bedoeld.

Derhalve heeft uw verslaggever gemeend dat het nuttig was in het verslag een uitvoerige plaats in te ruimen voor een objectieve uiteenzetting van de werkelijke situatie waarin die twee maatschappijen zich bevinden.

Hierbij zouden wij speciaal de aandacht willen vestigen op de uitvoering van het saneringsplan voor de N. M. B. S. dat door uw Commissie voor het Verkeerswezen in 1959 grondig werd onderzocht en waarvan in dit verslag de huidige stand van uitvoering en de resultaten terug te vinden zijn.

Wij zijn herhaaldelijk getroffen geweest door de vraag ja zelfs de eis, die zo veelvuldig gesteld wordt : de Staat moet drastische maatregelen nemen om zijn tussenkomsten in de bedrijfsuitbating van de N. M. B. S. grotelijks te verminderen of zelfs helemaal stop te zetten. Bestendig wordt het gebrek aan rentabiliteit van de Belgische Spoorwegen aangeklaagd.

Wij menen dan ook hier uitdrukkelijk de vraag te moeten stellen : Is het wel aannemelijk dat men de rentabiliteit van een openbare dienst zoals de Spoorwegen, de Posterijen en andere meer, op dezelfde wijze benadert of beoordeelt als de rentabiliteit van een private onderneming ?

Het criterium om de rentabiliteit van een private onderneming te beoordelen ligt ontgensprekelijk in de verhou-

	Pages
V. — <i>Le transport routier</i>	52
Exposé du Ministre	52
A. Transport rémunéré de personnes par route	52
B. Transport rémunéré de marchandises par route	54
Questions et réponses	58
VI. — <i>La sécurité routière</i>	59
Exposé du Ministre	59
Questions et réponses	62
VII. — <i>La Sabena et la Régie des Voies aériennes</i>	67
Exposé du Ministre	67
La Sabena	67
A. Situation au cours de la période 1961-1965	67
B. La situation financière difficile de la société, ses causes, critiques, réponses et conclusions quant à l'avenir	67
1. Causes fondamentales du déséquilibre	68
2. Causes fortuites du déséquilibre	71
3. Critiques externes	74
4. Conclusions	76
La Régie des Voies aériennes	76
Questions et réponses	78
VIII. — <i>Navigation maritime et navigation intérieure</i>	79
Exposé du Ministre	79
Questions et réponses	83
Section II. — <i>Tourisme</i>	89
A. Exposé du Ministre-Secrétaire d'Etat	89
1. Importance du tourisme sur le plan international et en Belgique	89
2. Budget ordinaire pour 1967	90
3. Budget extraordinaire pour 1967	92
B. Discussion générale	93
1. Tourisme social et tourisme pour la jeunesse	93
2. Equipement touristique	94
3. Tourisme et urbanisme	97
4. Divers	98
Section III. — <i>Examen des articles et votes</i>	100

MESDAMES, MESSIEURS,

CONSIDERATIONS PRELIMINAIRES.

Votre Commission des Communications a consacré plusieurs réunions à l'examen du budget des Communications pour 1967 et, plus particulièrement encore, à la politique des transports que le Ministre des Communications a menée jusqu'à présent et qu'il se propose de poursuivre.

Depuis quelque temps, l'attention de l'opinion publique a été attirée à diverses reprises sur les assainissements possibles et nécessaires dans le secteur des Communications et, plus spécialement, à la S. N. C. B. et à la Sabena.

Pour cette raison, votre rapporteur a estimé qu'il était utile de réserver dans le rapport une place importante à un exposé objectif de la situation réelle de ces deux sociétés.

A cette occasion, nous voudrions particulièrement attirer l'attention sur l'exécution du plan d'assainissement de la S. N. C. B., examiné de manière approfondie par votre Commission des Communications en 1959 et dont le degré d'exécution et les résultats actuels sont mis en lumière dans le présent rapport.

Nous avons été frappés à maintes reprises par la question traduite par l'exigence suivante : l'Etat se doit de prendre des mesures draconiennes pour réduire, voire supprimer complètement ses interventions dans l'exploitation de la S. N. C. B. Le manque de rentabilité des chemins de fer belges est dénoncé sans cesse.

Nous estimons dès lors devoir poser ici expressément la question suivante : Est-il admissible de se représenter ou d'apprécier la rentabilité de services publics tels que les Chemins de fer, la Poste, etc., de la même manière que celle d'une entreprise privée ?

Le critère qui permet d'apprécier la rentabilité d'une entreprise privée, c'est incontestablement la relation entre le

ding van de gemaakte winst tot de geleverde inspanning. Geringe winst of helemaal geen winst betekent dan slechte of zeer slechte rentabiliteit.

Geldt hetzelfde criterium voor de ondernemingen die een overheids- of een openbare dienst-karakter hebben? Het ware onzinnig zoiets voorop te zetten, omdat dergelijke ondernemingen, zelfs indien ze met verlies werken, dan toch nog rentabel kunnen zijn door de diensten die ze aan de gemeenschap bewijzen en door de bijdrage die ze tot de gemeenschappelijke welvaart leveren.

Was de Scheldetunnel rentabel omdat er bepaalde doorgangsgelden gegeven werden dan wel omdat hij de economie en de gemeenschap zeer grote diensten bewees?

Indien men van de rentabiliteit van de Belgische Spoorwegen wil spreken, zou men dan niet op dezelfde wijze van de rentabiliteit van de autowegen moeten spreken? Wanneer de Staatsuitgaven voor deze laatste 100 miljoen F per km bedragen en er ieder jaar, volgens de voornemens van de Minister van Openbare Werken, 100 km autoweg aangelegd worden, betekent dit een jaarlijkse uitgave van 10 miljard F.

Wij denken er geen ogenblik aan de noodzakelijkheid van dergelijke overheidsinvesteringen in twijfel te trekken. Uw Commissie voor het Verkeerswezen begroet integendeel met vreugde de inspanningen die op dat stuk zullen worden gedaan.

Maar het komt uw verslaggever gepast voor erop te wijzen dat de enorme investeringsbedragen, die besteed worden door de Staat, de provincies, de gemeenten, om ons wegennet uit te bouwen, te verbeteren en aan te passen, *infrastructuurkosten zijn voor het wegvervoer die op rekening van de overheid komen*, terwijl de infrastructuurkosten van de spoorwegen op rekening komen van de N. M. B. S. Dit stelt dan de rentabiliteitskwestie in een heel ander perspectief.

In de uiteenzetting van de Minister van Verkeerswezen wordt de vraag gesteld: « Heeft de spoorweg nog toekomst? » Het antwoord op die vraag wordt gegeven in het kader van lezenswaardige beschouwingen over het algemeen vervoerbeleid.

Dit verslag handelt echter niet alleen over de problemen van de Spoorweg, maar eveneens over de andere vormen van vervoer, die ook op ernstige wijze onder ogen werden genomen.

In die gedachtengang werd zelfs het gedurfde denkbeeld naar voren gebracht om de gehele sector van het Openbaar vervoer in éénzelfde maatschappij onder te brengen. Dergelijke suggestie geeft vanzelfsprekend stof voor verder onderzoek.

Uw verslaggever had graag in dit verslag een overzicht gegeven van de behoeften inzake wegenbouw, rekening houdend met de huidige stand van verzadiging van onze hoofdwegen, zoals die blijkt uit de gedane tellingen.

Wij vonden daarover in het weekblad « Tijd », uitgegeven door het Vlaams Economisch Verbond, n° 48 van 2 december 1966, belangrijke gegevens die niet alleen het huidige peil van verzadiging aangegeven maar ook projecties behelzen voor 1970 en 1975. Graag hadden wij daarover een reactie gekregen vanwege de bevoegde overheid, omdat hier ernstige kwesties gesteld worden voor de verkeersmogelijkheden in de naaste toekomst.

Uw Commissie heeft ook de Minister-Staatssecretaris voor het Toerisme aanhoord en de toeristische politiek besproken. Zij was eensgezind om zich te verheugen over de verhoging van de kredieten voor het toerisme, waardoor iets meer kan terechtkomen van het begin van een toeristisch beleid. In een tijd die gekenmerkt wordt door een enorme toeneming van de vrije tijd enerzijds, en het stelsmatig « verdwijnen van de afstanden » anderzijds, is een toeristisch beleid meer noodzakelijk dan vroeger.

bénéfice réalisé et les efforts consentis. Un bénéfice minime ou l'absence totale de bénéfice sont le signe d'une rentabilité mauvaise ou même très mauvaise.

Le même critère est-il applicable aux entreprises à caractère public ou officiel? Il serait insensé d'avancer cette hypothèse, parce que ces entreprises — même si elles fonctionnent à perte — peuvent encore être rentables en raison des services qu'elles rendent à la communauté et de leur contribution à la prospérité commune.

Le tunnel sous l'Escaut a-t-il été rentable parce qu'il a été possible d'y imposer certains droits de péage ou parce qu'il a rendu de très grands services à l'économie et à la communauté?

Si l'on entend traiter de la rentabilité des chemins de fer belges, ne devrait-on pas, de la même manière, parler de la rentabilité des autoroutes? Les dépenses de l'Etat affectées à celles-ci atteignant 100 millions de francs au km et le Ministre des Travaux publics se proposant de construire par an 100 km d'autoroutes, la dépense annuelle se chiffre à 10 milliards de F.

Nous ne songeons aucunement à mettre en doute la nécessité de tels investissements publics. Au contraire, votre Commission des Communications se plaît à rendre hommage aux efforts qui seront faits en ce domaine.

Toutefois, votre rapporteur estime opportun de signaler que les énormes investissements consacrés par l'Etat, les provinces et les communes à l'extension, à l'amélioration et à l'aménagement de notre réseau routier sont des *frais d'infrastructure que les pouvoirs publics supportent au profit des transports par route*, tandis que les frais d'infrastructure des chemins de fer sont pris en charge par la S. N. C. B. Le problème de la rentabilité se situe dès lors dans une perspective complètement différente.

L'exposé du Ministre des Communications comporte la question: « Le chemin de fer offre-t-il encore des perspectives d'avenir? ». La réponse à cette question est fournie dans le cadre de considérations dignes d'être lues au sujet de la politique générale des transports.

Toutefois, le présent rapport ne traite pas uniquement des problèmes des chemins de fer, mais également des autres modes de transport, qui méritent, eux aussi, un examen attentif.

Dans cet ordre d'idée a été avancée la conception audacieuse de grouper dans une seule société tout le secteur des transports publics. Cette suggestion peut évidemment donner lieu à un examen plus poussé.

Votre rapporteur aurait aimé fournir dans notre rapport un aperçu des besoins en matière de construction routière, compte tenu de la saturation actuelle de nos routes principales, telle qu'elle résulte des comptages effectués.

Dans le numéro 48 du 2 décembre 1966 de l'hebdomadaire « Tijd », publié par le « Vlaams Economisch Verbond », nous avons trouvé à ce sujet des éléments importants, qui ne se bornent pas à indiquer le niveau actuel de saturation mais contiennent également des projets pour 1970 et 1975. Votre rapporteur aurait aimé prendre connaissance des réactions des autorités compétentes à ce sujet, parce qu'il s'agit de problèmes graves intéressant les possibilités de circulation dans un proche avenir.

Votre Commission a également entendu le Ministre-Secrétaire d'Etat au Tourisme et discuté de la politique touristique. Elle s'est unanimement félicitée de l'augmentation des crédits en faveur du tourisme, qui permettra d'ébaucher une politique touristique. A un moment caractérisé par un accroissement considérable des loisirs, d'une part, et l'élimination systématique du « facteur de la distance », d'autre part, une politique touristique s'impose davantage encore que par le passé.

AFDELING I.

VERKEERSWEZEN.

I. — Algemene evolutie van de begroting.

De Minister heeft vooreerst een toelichting gegeven tot de algemene evolutie van de begroting.

A. — De gewone uitgaven.

1. Dienstjaar 1966.

De begroting van het deel « Verkeerswezen » bedroeg voor het dienstjaar 1966 oorspronkelijk 6 383 miljoen.

Met het aanpassingsfeuilleton werd dit bedrag gebracht op 7 656,2 miljoen of een vermeerdering van 1 273,2 miljoen, zegge 20 %.

Dit lijkt een belangrijke verhoging, maar toch is deze maar schijnbaar. Want in werkelijkheid gaat het niet over bijkredieten in de eigenlijke betekenis van het woord, maar wel om een overschrijving naar de begroting van Verkeerswezen, van een deel van het goedgestemd globaal krediet dat voor 1966 uitgetrokken was op de begrotingen van het Openbaar Ambt en van Financiën om de uitgave te dekken voortspuitend respectievelijk uit de sociale programmatie en de weerslag van de stijging van het indexcijfer der kleinhandelsprijzen. Het bedrag dat derwijze werd overgeschreven beloopt 1 314,4 miljoen.

2. Dienstjaar 1967.

In het ontwerp van begroting dat, voor 1967, is overgelegd, zijn voor de gewone dienst, kredieten uitgetrokken voor een totaal van 8 198,6 miljoen, d.i. 7,8 % meer dan de aangepaste begroting 1966.

De voornaamste posten die aanleiding geven tot deze verhoging zijn :

— de bezoldigingen en de toelagen aan het personeel, dit ingevolge het feit dat voor geheel 1967, rekening gehouden is met een index 117,5 %, tegen slechts gedurende 6 maanden in 1966 42 miljoen

— de werkingskosten voor de nieuwe dienst van het rijbewijs, zegge in hoofdzaak de toelage van 50 F per rijbewijs aan de gemeentebesturen 66 miljoen

— een verhoging van de Staatstussenkomen aan de N. M. B. S. 334 miljoen

— een verhoging van de toelage aan de Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer, ten einde hun exploitatierekening een meer evenwichtig uitzicht te geven 100 miljoen

In totaal 542 miljoen

SECTION I.

COMMUNICATIONS.

I. — Evolution générale du budget.

Le Ministre a tout d'abord fourni des explications au sujet de l'évolution générale du budget.

A. — Dépenses ordinaires.

1. Exercice 1966.

Pour l'exercice 1966, le budget de la partie « Communications » s'élevait initialement à 6 383 millions.

Le feuillet d'ajustement a porté ce montant à 7 656,2 millions, ce qui représente une augmentation de 1 273,2 millions, soit 20 %.

Ceci semble constituer une augmentation importante, mais elle ne l'est qu'en apparence. En réalité, il ne s'agit nullement de crédits supplémentaires dans le sens proprement dit, mais bien d'un transfert au budget des Communications d'une partie du crédit global voté, inscrit pour 1966 aux budgets de la Fonction Publique et des Finances en vue du financement des dépenses résultant respectivement de la programmation sociale et de l'incidence de l'augmentation de l'indice des prix de détail. Le montant ainsi transféré s'élève à 1 314,4 millions.

2. Exercice 1967.

Dans le projet de budget pour l'exercice 1967 sont prévus, pour le service ordinaire, des crédits s'élevant à un montant global de 8 198,6 millions, soit 7,8 % de plus que celui du budget ajusté pour l'exercice 1966.

Les postes principaux qui entraînent cette augmentation sont :

— les rémunérations et les allocations au personnel, ceci du fait qu'il est tenu compte pour tout l'exercice 1967 d'un indice des prix de 117,5 points, alors qu'en 1966 celui-ci n'intervenait que pour six mois 42 millions

— les frais de fonctionnement du nouveau service des permis de conduire, soit essentiellement une subvention aux administrations communales de 50 F par permis de conduire 66 millions

— une augmentation de l'intervention de l'Etat en faveur de la S. N. C. B. 334 millions

— une augmentation de la subvention de l'Etat aux Sociétés des Transports intercommunaux, en vue de leur permettre d'équilibrer davantage leur compte d'exploitation 100 millions

Total 542 millions

Zeer speciaal op te merken valt daarbij dat deze kredietverhoging in belangrijke mate gecompenseerd wordt door een aangroei met 441,2 miljoen (waarvan 350 miljoen voortvloeiend uit de aflevering van de rijbewijzen) van de ontvangsten voorzien op de Rijksmiddelenbegroting 1967.

B. — De buitengewone uitgaven.

1. Het investeringsprogramma en de nieuwe toelatingen inzake vastleggingskredieten 1967.

Door de Regering werd het globaal volume van de investeringen in de openbare sector te financieren met Staatsfondsen, voor 1967 vastgesteld op 43,5 miljard waarvan 3 miljard als eventualiteitsprogramma.

Het aandeel « Verkeerswezen » in dit bedrag beloopt 6 826 miljoen waarvan 500 miljoen als eventualiteitsprogramma. Dit aandeel heeft betrekking op :

- | | |
|---|---------------|
| a) Voorschotten en participaties | 926 miljoen |
| zegge : het fonds voor de scheepsbouw (559 miljoen), de crisisvoorschotten aan de kustvaartvloot (1 miljoen), de herstelling ingevolge mijnschade van de Centrale Werkplaats Cuesmes van de N.M.B.S. (26 miljoen), de delgingslasten van het vliegend materieel Sabena (340 miljoen). | |
| b) De werken uit te voeren door de Regie der Luchtwegen | 290 miljoen |
| waarvan 45 miljoen als eventualiteitsprogramma. | |
| c) De investeringen waarvoor nieuwe vastleggingskredieten op de buitengewone begroting worden gevraagd | 5 610 miljoen |
| waarvan 455 miljoen als eventualiteitsprogramma. | |

Deze nieuwe toelatingen hebben betrekking op :

- het vernieuwingsfonds van de N. M. B. S. : 2 700 miljoen;
- de werken van eerste aanleg van de N. M. B. S. : 948 miljoen (waarvan 148 miljoen als eventualiteitsprogramma);
- de pre-metro : 1 600 miljoen (waarvan 250 miljoen als eventualiteitsprogramma);
- het zeewezen : 350 miljoen (waarvan 52 miljoen als eventualiteitsprogramma);
- allerlei kleine werken voor 12 miljoen (waarvan 5 miljoen als eventualiteitsprogramma).

In de loop van zijn uiteenzetting komt de Minister nog op de werken in deze verschillende sectoren terug.

Vooralsnog stipt hij alleen maar aan dat de op zijn begroting voor 1967 uitgetrokken vastleggingskredieten 875,4 miljoen hoger liggen dan in 1966 (5 610 miljoen — 4 734,6 miljoen) of 18 %, dit steeds rekening houdend met het eventualiteitsprogramma van 455 miljoen.

Il convient de faire observer tout particulièrement que cette augmentation de crédit est compensée en grande partie par un accroissement de 441,2 millions des recettes prévues au budget des Voies et Moyens pour l'exercice 1967 (la distribution des permis de conduire entre pour 350 millions dans cet accroissement).

B. — Dépenses extraordinaires.

1. Le programme d'investissement et les nouvelles autorisations en matière de crédits d'engagement pour l'exercice 1967.

Le volume global des investissements dans le secteur public à financer à l'aide de fonds de l'Etat a été fixé par le Gouvernement pour l'exercice 1967 à 43,5 milliards, dont 3 milliards relatifs au programme d'éventualité.

La part des « Communications » dans ce total est de 6 826 millions, dont 500 millions relatifs au programme d'éventualité. Cette part se compose de :

- | | |
|--|----------------|
| a) Avances et participations | 926 millions |
| soit : le fonds des constructions maritimes (559 millions), les avances de crise à la flotte de cabotage (1 million), les travaux de restauration de l'atelier central à la S.N.C.B. à Cuesmes, endommagé par suite d'affaissements miniers (26 millions), les charges d'amortissement du matériel volant de la Sabena (340 millions). | |
| b) les travaux à exécuter par la Régie des Voies aériennes | 290 millions |
| dont 45 millions relatifs au programme d'éventualité. | |
| c) Les investissements pour lesquels de nouveaux crédits d'engagement sont demandés au budget extraordinaire | 5 610 millions |
| dont 455 millions relatifs au programme d'éventualité. | |

Ces nouvelles autorisations concernent :

- le fonds de renouvellement de la S. N. C. B. : 2 700 millions;
- les travaux de premier établissement de la S. N. C. B. : 948 millions (dont 148 millions relatifs au programme d'éventualité);
- le pré-métro : 1 600 millions (dont 250 millions relatifs au programme d'éventualité);
- Marine : 350 millions (dont 52 millions relatifs au programme d'éventualité);
- divers petits travaux : 12 millions (dont 5 millions relatifs au programme d'éventualité).

Au cours de son exposé, le Ministre reviendra encore sur les travaux prévus dans ces divers secteurs.

Pour l'instant, il se borne à signaler que les crédits d'engagement inscrits à son budget pour l'exercice 1967 dépassent de 875,4 millions ceux de 1966 (5 610 millions — 4 734,6 millions), ce qui représente une augmentation de 18 %, compte tenu du programme d'éventualité de 455 millions.

2. *Betalingskredieten 1967.*

Om dit algemeen overzicht van de evolutie van de begroting te besluiten, nog een woordje over de betalingskredieten, gepostuleerd op de buitengewone begroting.

Rekening houdend met de aanpassingen belopen de nieuwe toelatingen 5.908,1 miljoen in 1966.

Voor 1967 wordt dat 5 978 miljoen, d.i. een verhoging met 69,9 miljoen of een goede 1 %.

Rekening houdend met een mogelijke kredietoverdracht van 109 miljoen wat betreft het fonds voor de scheepsbouw, wordt het betalingsprogramma geschat op 6 087 miljoen (5 978 + 109).

II. — Stand van zaken inzake internationaal vervoerbeleid.

Uiteenzetting vanwege de Minister.

De Minister wil — uiteraard enigszins beknopt omdat er niet zoveel nieuws is te melden dat de commissieleden nog niet zouden weten — de stand van zaken toelichten in de Europese Economische Gemeenschap, in Beneluxverband en ten aanzien van de werkzaamheden in de schoot van de Europese Conferentie van de Ministers van Transport.

A. — E. E. G.

1. Er weze aan herinnerd dat in het kader van een progressieve actie tot vastlegging van een gemeenschappelijke vervoerpolitiek, de E. E. G. haar werking gelegd had op een driedubbel vlak :

— organisatie van de markt door het invoeren van een algemene tarifiering;

— harmonisatie van de concurrentie tussen de drie traditionele vervoermiddelen, actie hoofdzakelijk gericht op fiscaal en sociaal gebied en op het terrein van de aanrekening van de infrastructuurkosten;

— invoeren van een communautair contingent voor het goederenvervoer over de weg.

2. Het struikelblok bleek het voorstel inzake tarifiering te zijn. Vijf landen konden het ontwerp-reglement van de Commissie aanvaarden. Nederland was er tegen. Het uitblijven van een akkoord blokkeerde ook het inwerkingtreden van het communautair contingent.

3. Op 22 juni 1965 werd een compromis-oplossing, die hoofdzakelijk op de tarifiering sloeg, door de zes landen aanvaard. Deze oplossing voorzag twee fasen (de derde en eindfase bleef nog ongedefinieerd).

In een eerste fase zouden referentietarieven worden ingevoerd voor de binnenvaart en verplichte tarieven voor spoorweg en wegvervoer. De eerste fase had uitsluitend betrekking op het internationaal vervoer.

De tweede fase zou de referentietarieven uitbreiden tot de drie vervoermiddelen voor bepaalde nader te definiëren soorten van goederen. Deze fase zou zowel betrekking hebben op het nationaal als op het internationaal vervoer.

4. Bij de uitwerking van dit akkoord kwam duidelijk naar voren dat in feite niets gewijzigd was aan de verhoudingen

2. *Crédits de paiement pour l'exercice 1967.*

En conclusion de cet aperçu général de l'évolution du budget sont fournis quelques données concernant les crédits de paiement que postule le budget extraordinaire.

Compte tenu des ajustements, les autorisations nouvelles s'élèvent à 5 908,1 millions en 1966.

Pour l'exercice 1967, elles atteignent 5 978 millions, ce qui correspond à une augmentation de 69,9 millions ou de plus de 1 %.

Compte tenu de la possibilité d'un transfert de crédits de 109 millions concernant le fonds des constructions maritimes, le programme des paiements est évalué à 6 087 millions (5 978 + 109).

II. — Situation en ce qui concerne la politique internationale des transports.

Exposé du Ministre.

Le Ministre désire faire le point — assez succinctement, car il n'y a pas tellement de choses ignorées des membres de la Commission — en ce qui concerne la Communauté économique européenne, le Benelux et les travaux de la Conférence européenne des Ministres des Transports.

A. — C. E. E.

1. Il convient de rappeler que, dans le cadre d'une action progressive en vue d'établir une politique commune des transports, la C. E. E. avait orienté son action sur un triple plan :

— l'organisation du marché par l'instauration d'une tarification générale;

— l'harmonisation de la concurrence entre les trois moyens de transport traditionnels; cette action vise principalement les domaines fiscal et social et celui de l'imputation des frais d'infrastructure;

— la fixation d'un contingent communautaire pour le transport de marchandises par route.

2. Il s'est révélé que la proposition concernant la tarification constituait la pierre d'achoppement. Cinq pays ont pu accepter le projet de règlement de la Commission. Les Pays-Bas y étaient opposés. L'absence de tout accord a également bloqué la mise en vigueur du contingent communautaire.

3. Le 22 juin 1965, une solution de compromis portant essentiellement sur la question de la tarification a été acceptée par les six pays. Cette solution prévoyait deux phases (la troisième et dernière phase restant encore à définir).

Au cours de la première phase seraient instaurés des tarifs de référence pour la navigation intérieure, ainsi que des tarifs obligatoires pour les chemins de fer et les transports par route. Cette première phase se rapportait uniquement aux transports internationaux.

Au cours de la deuxième phase, les tarifs de référence seraient étendus aux trois moyens de transport pour certaines catégories de marchandises encore à déterminer. Cette phase concernait à la fois les transports nationaux et les transports internationaux.

4. Lors de l'élaboration de cet accord, il est apparu clairement qu'en réalité rien n'était changé dans l'attitude

tussen de vijf landen enerzijds en Nederland anderzijds, wat betreft de basisopvatting inzake tarifiering. Het conflict tussen de beide opvattingen kwam volledig aan het licht naar aanleiding van de discussie van het probleem op welke wijze in het stelsel van de referentietarieven bepaalde waarborgclausules moesten voorzien worden om een ruïneuze concurrentie of een misbruik van dominerende posities tegen te gaan. Vijf landen waren van oordeel dat de prijs van de vervoerder in elk geval de variabele kosten en gebeurlijk zelfs een deel van de vaste kosten moest dekken. De Commissie had verder gesteld dat in geval van crisis op de markt voor een beperkte duur minimumprijzen konden worden opgelegd. De Nederlandse delegatie verwierp deze waarborgclausules.

5. Op de Ministervergadering van 19 en 20 oktober 1966 werd getracht de moeilijkheid op te lossen door de nadruk te leggen op een degelijke marktorganisatie die ruïneuze concurrentie of misbruik van dominerende posities zou uitschakelen. De Franse Minister zette inderdaad voorop dat de tarifiering het gevolg moet zijn van een marktorganisatie en niet het middel om tot een marktorganisatie te komen.

Uitgaande van deze optiek besliste de Ministerraad het invoeren van een gemeenschappelijke vervoerpolitiek na te streven door een gelijktijdige actie die zowel op het gebied van de capaciteitsbeheersing, de regeling van de concurrentie en de harmonisatie op fiscaal en sociaal gebied zou slaan, als op het gebied van de tarifiering.

Deze beslissing brengt mee dat voorstellen zullen ingediend worden door de Commissie die op deze diverse punten betrekking hebben, terwijl een tussenoplossing zal nagestreefd worden voor het vraagstuk van de toerekening van de infrastructuurkosten.

B. — Benelux.

1. De actie op vervoergebied in het kader van Benelux concentreert zich voornamelijk op het vervoer over de weg. Het Benelux-verdrag voorzag in dit verband in drie fasen van liberalisatie:

— 1^{ste} fase: vrijmaking van het goederenverkeer over de weg tussen de drie Benelux-landen mits invoeren van een tarifiering;

— 2^{de} fase: liberalisatie van het vervoer door een vervoerder uit één der Benelux-landen vanuit een ander Benelux-land naar een derde land;

— 3^{de} fase: deelneming door een vervoerder uit één der Benelux-landen aan het binnenlands vervoer in een ander Benelux-land.

2. De eerste fase werd verwezenlijkt op één belangrijk punt na, nl. regeling van een gemeenschappelijke controle en het instellen van een overeenkomst inzake administratieve en strafrechtelijke samenwerking ter beteugeling van de misbruiken.

Inderdaad, gelet op het feit dat de liberalisatie in de eerste fase verbonden is aan een tarifiering, is het wenselijk de verzekering te krijgen dat de voorschriften inzake tarifiering door de vervoerders van de drie landen worden nageleefd. Dit kan slechts gebeuren indien gezamenlijk maatregelen genomen worden wat de controle en de beteugeling van de misbruiken betreft.

Bij de bespreking van dit laatste punt hebben zich grote moeilijkheden voorgedaan. Maar op de Ministervergadering van 31 augustus 1966 werd dan toch een overeenkomst bereikt voor de controle en de administratieve en strafrechtelijke samenwerking.

des cinq pays, d'une part, et des Pays-Bas, d'autre part, quant à la conception de base en matière de tarification. Le conflit entre les deux conceptions s'est manifesté pleinement à l'occasion de la discussion du point de savoir de quelle manière il convenait de prévoir certaines clauses de garantie dans le régime des tarifs de référence en vue de pallier une concurrence ruineuse ou un abus de position dominantes. Cinq pays étaient d'avis que le prix du transporteur devait de toute façon couvrir les frais variables et, éventuellement même, une partie des frais fixes. En outre, la Commission avait prévu qu'en cas de crise sur le marché, des prix minima pouvaient être imposés pour une durée limitée. La délégation néerlandaise a rejeté ces clauses de garantie.

5. A la réunion ministérielle des 19 et 20 octobre 1966, on s'est efforcé de résoudre la difficulté en mettant l'accent sur une organisation adéquate du marché qui éliminerait la concurrence ruineuse ou l'abus de positions dominantes. Le Ministre français a, en effet, avancé l'idée que la tarification devait être la conséquence d'une organisation du marché et non le moyen en vue d'y parvenir.

C'est dans cette optique que le Conseil de Ministres décida d'œuvrer en vue de l'instauration d'une politique commune en matière de transports par une action simultanée, tant dans le domaine du contrôle de la capacité, du règlement de la concurrence et de l'harmonisation dans le domaine fiscal et social que dans celui de la tarification.

Cette décision implique le dépôt par la Commission de propositions se rapportant à ces divers points, une solution intermédiaire étant à rechercher pour régler le problème de l'imputation des frais d'infrastructure.

B. — Benelux.

1. Au niveau du Benelux, l'action dans le domaine des transports se concentre principalement sur les transports routiers. Le traité instituant Benelux prévoyait une libéralisation en trois phases:

— 1^{re} phase: libéralisation des transports de marchandises par route entre les trois pays du Benelux, grâce à l'instauration d'une tarification;

— 2^{me} phase: libéralisation des transports assurés par les transporteurs de l'un des pays du Benelux à partir d'un autre pays du Benelux et à destination d'un pays tiers;

— 3^{me} phase: participation d'un transporteur d'un des pays du Benelux au trafic national sur le territoire d'un autre pays du Benelux.

2. La première phase a été réalisée, à l'exception d'un point important, à savoir la mise sur pied d'un contrôle commun et d'une convention concernant la coopération administrative et judiciaire en vue de la répression des abus.

En effet, la libéralisation prévue pour la première phase étant liée à une tarification, il est souhaitable d'obtenir l'assurance que les prescriptions en matière de tarification soient respectées par les transporteurs des trois pays. Seule la prise de mesures communes en matière de contrôle et de répression des abus permettra d'atteindre ce but.

Des difficultés importantes ont surgi au cours de la discussion de ce point, mais la réunion des Ministres du 31 août 1966 a cependant abouti à un accord sur le contrôle et la coopération administrative et judiciaire.

3. Van Belgische zijde werd steeds erop aangedrongen dat de eerste fase volledig diende verwezenlijkt te zijn, ook wat de controle betreft, vooraleer aan de uitvoering van de tweede en derde fase kon worden gedacht.

De Ministervergadering van 31 augustus 1966 kwam tot een overeenkomst die in grote lijnen met bovenstaande overwegingen rekening houdt. Het protocol inzake administratieve en strafrechtelijke samenwerking zal eerst van kracht worden nadat de binnen het raam van de verwezenlijking van de tweede en derde fase in onderling overleg goedgekeurde liberalisatiemaatregelen in werking zullen zijn getreden.

C. — E. C. M. T.

(Europese Conferentie van de Ministers
van Transport.)

1. Drie belangrijke problemen dienen nagestipt die voor het ogenblik in het kader van de E. C. M. T. behandeld worden :

- de algemene vervoerpolitiek;
- de financiële toestand van de spoorwegen;
- de Europese wegcode.

2. De werkzaamheden met betrekking tot het bepalen van een algemene vervoerpolitiek voor de West-Europese landen situeren zich op een dubbel vlak :

— enerzijds wordt getracht de basisprincipen te definiëren waarop een algemeen vervoerbeleid moet berusten;

— anderzijds wordt een geleidelijke liberalisatie van het vervoer nagestreefd, in het bijzonder wat het goederenvervoer over de weg betreft. Deze liberalisatie zal slaan op de vrijmaking van bepaalde trafieken met beperkt economisch belang (b.v. verhuizingen), alsmede op een poging tot vaststelling van een algemeen multilateraal contingent.

3. Het nagaan van de interne en externe oorzaken van de vrijwel algemeen slechte toestand van de spoorwegaansluitingen in West-Europa wordt door de E. C. M. T. nagestreeft met de bedoeling enerzijds te komen tot de vergelijking van de situaties in de diverse landen en anderzijds tot uitwisseling van inlichtingen over het resultaat van de middelen tot sanering die in de jongste jaren werden aangewend. Deze werkzaamheden zijn nog volop aan de gang. Een uitgebreid statistisch materiaal werd reeds verzameld waaruit thans zal getracht worden conclusies te trekken inzake de oorzaken van de spoorwegtoestand in de diverse landen.

Naar aanleiding van deze toelichting over de werkzaamheden in de E. C. M. T. betreffende de spoorwegen, wenst de Minister ten aanzien van dat probleem, terloops in herinnering te brengen dat ook de E. E. G. hiermede becomment is.

Van 24 tot 28 oktober werden door de Commissie van de E. E. G. in Brussel studiedagen georganiseerd waarop regerings- en spoorwegafgevaardigden van de 6 lidstaten vrijmoedig van gedachten hebben gewisseld over de spoorwegvraagstukken.

4. Door de E. C. M. T. werden reeds talrijke maatregelen getroffen die een harmonisatie van de beschikkingen inzake

3. La Belgique, pour sa part, n'a cessé d'insister en vue de la réalisation intégrale de la première phase, même en matière de contrôle, avant d'envisager l'exécution des deuxième et troisième phases.

La réunion des Ministres du 31 août 1966 s'est terminée par un accord qui, dans ses grandes lignes, tient compte des considérations formulées ci-dessus. Le protocole concernant la coopération administrative et judiciaire ne sera applicable qu'après l'entrée en vigueur des mesures de libéralisation, approuvées de commun accord dans le cadre de la réalisation des deuxième et troisième phases.

C. — C. E. M. T.

(Conférence européenne des Ministres
des Transports.)

1. Il convient d'insister sur trois problèmes importants qui, actuellement, sont examinés dans le cadre de la C. E. M. T. : il s'agit de :

- la politique générale des transports;
- la situation financière des chemins de fer;
- le code européen de la route.

2. Les travaux relatifs à la définition d'une politique générale des transports pour les pays d'Europe occidentale se situent sur un double plan :

— d'une part, on s'efforce de définir les principes de base, appelés à constituer le fondement d'une politique générale des transports;

— d'autre part, on tente de réaliser une libéralisation progressive des transports, en particulier du transport de marchandises par route. Cette libéralisation portera sur la libération de certains trafics d'une importance économique réduite (les déménagements, par exemple) ainsi que sur une tentative de fixation d'un contingent multilatéral général.

3. La C. E. M. T. a entrepris de rechercher les causes internes et externes de la situation, généralement mauvaise, des sociétés de chemins de fer d'Europe occidentale, d'une part, en vue de pouvoir procéder à une comparaison des situations qui prévalent dans les différents pays et, d'autre part, afin d'aboutir à un échange de renseignements concernant le résultat des moyens d'assainissement mis en œuvre au cours des dernières années. Ces travaux se poursuivent toujours. Un matériel statistique important a déjà été rassemblé, dont il sera tenté de tirer des conclusions quant aux causes de la situation précaire des chemins de fer dans les différents pays.

A l'occasion de son exposé sur les travaux de la C. E. M. T. relatifs aux chemins de fer, le Ministre désire rappeler incidemment que la C. E. E. se préoccupe également du problème.

La Commission de la Communauté économique européenne a organisé à Bruxelles, du 24 au 28 octobre, des journées d'études au cours desquelles des délégués des gouvernements et des sociétés de chemins de fer des six États membres ont procédé à un échange de vues sur les problèmes ferroviaires.

4. La C. E. M. T. a déjà pris de nombreuses mesures en vue d'harmoniser les dispositions des codes de la route

de wegcodes in de West-Europese landen nastreven. De overeenkomsten die in het kader van de E. C. M. T. over bepaalde specifieke punten werden bereikt, worden door de verschillende landen (ook door België) geleidelijk in de nationale wegcodes opgenomen.

De bedoeling is voor de bijzonderste schikkingen inzake de circulatie op de wegen tot gelijklopende bepalingen te komen die de basis zouden vormen van een Europese wegcode.

Vragen en antwoorden.

Vraag n° 1. — Tariefregeling in E. E. G.-verband.

Een lid onderstreept het belang voor België, gezien de omvang van ons internationaal vervoer, van de pogingen die tot invoering van een voor het gehele gebied van de E. E. G. geldende tarificatie worden ondernomen.

Spreker licht het ingewikkeld karakter van de bedoelde materie toe.

Aldus moet een onontbeerlijke regeling van de concurrentievoorwaarden worden verzoend met de bewegingsvrijheid die een vrije markteconomie veronderstelt.

Bovendien vertrekt men van bestaande toestanden.

De vraag die zich stelt is deze : waar zullen zich t. o. v. de E. E. G.-gemiddelde tarieven die zullen worden ingevoerd, de tarieven situeren die in ons land van toepassing zijn ? Zullen de Belgische tarieven onder of boven de eerstbedoelde tarieven liggen ? Zal ons internationaal vervoer concurrentieel blijven ?

Spreker herinnert aan een gelijkaardig probleem dat zich op landbouwgebied heeft gesteld.

Antwoord :

Voor de spoorwegen is er geen probleem : daarvoor bestaan reeds internationale tarieven.

Voor de binnenscheepvaart voorziet men in referentie-tarieven, zodat de vrije concurrentie blijft bestaan.

Voor de overige vervoersectoren zal men een stelsel aanvaarden analoog aan dat geldend in Benelux-verband.

Dit stelsel komt hierop neer : men berekent het gemiddelde van enerzijds het hoogste nationaal tarief (in de Benelux was dat het Luxemburgse tarief), anderzijds het laagste (in de Benelux was dat het Nederlandse).

Aan dit gemiddelde voegt men een te bepalen percentage toe zowel naar boven als naar onder. De nationale tarieven moeten binnen de aldus bekomen « vork » liggen.

Wat het vervoer over de weg betreft, liggen de Belgische tarieven in een gunstig gemiddelde.

Vraag n° 2. — Studiedagen van de E. E. G. in verband met de spoorwegproblemen.

Een lid heeft gewezen op de reacties van de baanvervoerders op de studiedagen die door de E. E. G. werden ingericht, in oktober 1966, en die gewijd waren aan de spoorwegproblemen.

des pays d'Europe occidentale. Les accords conclus dans le cadre de la C. E. M. T. sur certains points déterminés sont insérés progressivement, par les divers pays (y compris la Belgique), dans les codes nationaux de la route.

L'objectif est d'établir, pour les principales dispositions en matière de circulation routière, des définitions identiques, lesquelles constitueraient la base d'un code européen de la route.

Questions et réponses.

Question n° 1. — Réglementation tarifaire au niveau de la C. E. E.

Etant donné l'importance de nos transports internationaux, un membre met l'accent sur l'intérêt que présentent pour la Belgique les tentatives faites en vue de l'instauration d'une tarification applicable à l'ensemble de la C. E. E.

Il met en lumière la complexité de la matière en question.

Ainsi, il faut concilier la réglementation indispensable des conditions concurrentielles avec la liberté de circulation que suppose une libre économie de marché.

En outre, il faut partir de situations existantes.

La question qui se pose est la suivante : où les tarifs qui sont applicables dans notre pays se situeront-ils par rapport aux futurs tarifs moyens de la C. E. E. ? Les tarifs belges seront-ils inférieurs ou supérieurs à ces derniers ? Nos transports internationaux seront-ils encore concurrentiels ?

L'orateur rappelle qu'un problème similaire s'est posé en matière agricole.

Réponse :

Ce problème ne se pose pas en ce qui concerne les chemins de fer : il existe déjà des tarifs internationaux.

Pour la navigation intérieure, des tarifs de référence sont prévus, de sorte que la libre concurrence est sauvegardée.

Le système qui sera adopté pour les autres secteurs des transports sera analogue à celui qui est en vigueur dans le cadre du Benelux.

Voici en quoi consiste ce système : on établit la moyenne entre, d'une part, le tarif national le plus élevé (dans le Benelux, c'était le tarif luxembourgeois) et, d'autre part, le tarif le plus bas (dans le Benelux, c'était celui des Pays-Bas).

On élargit cette moyenne en y appliquant un pourcentage à déterminer, aussi bien en plus qu'en moins. Les tarifs nationaux doivent se situer à l'intérieur de la « fourchette » ainsi obtenue.

En ce qui concerne les transports par route, les tarifs belges se situent dans une bonne moyenne.

Question n° 2. — Journées d'études de la C. E. E. sur les problèmes des chemins de fer.

Un membre a fait état des réactions des transporteurs routiers aux journées d'études qui ont été organisées par la C. E. E. en octobre 1966 et qui étaient consacrées aux problèmes des chemins de fer.

Antwoord :

Het is ingevolge een beslissing van de Ministers van Verkeer van de zes E. E. G.-landen dat de Commissie van deze instelling de bedoelde studiedagen heeft georganiseerd.

Te dier gelegenheid hebben regerings- en spoorwegaangevaardigden van gedachten gewisseld over de specifieke maar zeer belangrijke spoorwegproblemen die zich stellen.

Dat er daarbij reactie is gekomen vanwege andere vervoertakken is begrijpelijk, maar dat betekent nog niet dat de behandelde problemen in werkelijkheid niet bestaan en dat niet ernaar moet gestreefd worden om een oplossing ervoor te vinden.

Overigens zal de gedachtenwisseling, met de reacties uit andere kringen die daaruit voortvloeiden, de nodige gegevens verstrekken om de algemene vervoerpolitiek onder de Zes in de toekomst te helpen bepalen.

III. — De Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.

Uitzetting vanwege de Minister.

Telkens wanneer de grote financieel-economische problemen van het land ter sprake komen wordt het spoorwegprobleem daarbij vernoemd.

Dit wordt meestal verkeerd voorgesteld.

Zo wordt de laatste tijd opnieuw herhaaldelijk uitgepakt met de bewering dat de spoorwegexploitatie jaarlijks een tekort boekt dat steeds groter wordt en nu 10 miljard bereikt.

Wanneer men enkel het cijfer van de totale Staatstussenkomsten bekijkt en dat cijfer dan vereenzelvigt met de dekking van het exploitatietekort, dan schijnt het inderdaad zo te zijn dat het exploitatiemali van de spoorweg naar de 10 miljard oploopt. Daar wordt dan onmiddellijk het probleem van het beheer aan gekoppeld.

Maar dergelijke voorstelling is wat al te simplistisch en alleszins foutief.

De Staatstussenkomsten zijn geen bijdrage in het te kort van de spoorweg, maar het zijn wel vergoedingen — veelal onvolledig dan nog — voor lasten, verplichtingen en discriminaties die de spoorwegexploitatie alléén te dragen heeft. Derhalve mag ook niet worden beweerd dat het spoorwegdeficit zelf 10 miljard zou belopen. En het is alleen die visie op de zaak, welke verenigbaar is met de vereisten die de waarheid en de objectiviteit in het bestuur van het land gebieden in acht te nemen.

A. — De huidige toestand van de spoorwegexploitatie.

1. De financiële toestand van de N. M. B. S. in 1966.

a) De exploitatiebegroting.

De exploitatiebegroting zoals die door de Raad van Beheer van de Nationale Maatschappij was aangenomen geworden, stelde voor het jaar 1966 een mali van 691 miljoen in uitzicht.

Volgens de vermoedelijke resultaten einde oktober zal dit mali, in werkelijkheid, maar 496 miljoen bedragen.

Deze verbetering is in hoofdzaak te danken aan de grote inspanning die door de leiding van de Maatschappij andermaal werd gedaan. Zij is er namelijk in geslaagd de vermindering van het personeelseffectief verder door te voeren

Reponse .

C'est en vertu d'une décision des Ministres des Communications des six pays de la C. E. E. que la Commission de la Communauté a organisé les journées d'études précitées.

Les représentants des Gouvernements et les délégués des chemins de fer ont procédé à cette occasion à un échange de vues sur les problèmes spécifiques, mais très importants, qui se posent aux chemins de fer.

Il est compréhensible que ces journées aient suscité des réactions de la part d'autres secteurs des transports, mais cela ne signifie pas que les problèmes examinés n'existent pas en réalité et qu'il ne faut pas tenter d'y trouver une solution.

Par ailleurs, cet échange de vues ainsi que les réactions qu'il a suscitées dans d'autres milieux fourniront les éléments nécessaires pour permettre de déterminer la future politique générale des transports dans le cadre des Six.

III. — La Société nationale des Chemins de fer belges.

Exposé du Ministre.

Lors de toute discussion portant sur les grands problèmes économico-financiers, il est fait allusion au problème des chemins de fer.

Ce problème est souvent mal présenté.

C'est ainsi que ces derniers temps il a été réaffirmé à diverses reprises que l'exploitation des chemins de fer accusait annuellement un déficit sans cesse croissant et atteignant dès à présent 10 milliards.

En prenant exclusivement en considération la somme globale représentée par les interventions de l'Etat et en rapprochant cette somme du montant destiné à couvrir le déficit d'exploitation des chemins de fer, il semble, en effet, que ce déficit s'achemine vers les 10 milliards. Le problème de la gestion est alors immédiatement mis en relation avec ce fait.

Une telle mode de présentation est cependant par trop simpliste et, de toute manière, erronée.

Les interventions de l'Etat ne constituent pas une contribution destinée à couvrir le déficit des chemins de fer, mais bien des indemnités — généralement insuffisantes cependant — compensant les charges, obligations et discriminations auxquelles seule doit faire face l'exploitation des chemins de fer. Il est dès lors inadmissible d'affirmer que le déficit des chemins de fer atteindrait, à lui seul, 10 milliards. Cette vision des choses est la seule qui soit conciliable avec la vérité et l'objectivité, critères qui s'imposent à nous dans l'administration du pays.

A. — Situation présente en matière d'exploitation des chemins de fer.

1. La situation financière de la S. N. C. B. en 1966.

a) Le budget d'exploitation.

Le budget d'exploitation, tel qu'il a été adopté par le Conseil d'administration de la Société nationale, laissait entrevoir, pour l'exercice 1966, un déficit de 691 millions.

Selon les résultats probables à la fin du mois d'octobre, ce mali ne s'élèvera, en réalité, qu'à 496 millions.

Cette amélioration est due essentiellement à l'important effort effectué, une fois de plus, par la direction de la Société. Celle-ci est notamment parvenue à poursuivre à une cadence normale la réduction de l'effectif du person-

volgens een normaal rythme, ondanks de vermindering van de wekelijkse arbeidsduur van 45 tot 43 uren.

Dat is een positief gegeven van het beheer in 1966.

b) De Staatstussenkomsten.

Dit gegeven vindt een bevestiging in het feit dat de Staatstussenkomsten praktisch niet werden verhoogd in de lijst van de bijkredieten 1966.

Wanneer men alleen maar zou rekening houden — zonder meer — met de bijkredieten die op de gewone Staatsbegroting voor de N. M. B. S. zijn uitgetrokken, dan komt men tot het zeer belangrijk bedrag van 1 717,7 miljoen F.

Maar de werkelijkheid is gans anders want die verhoging is maar schijnbaar.

In feite gaat het grotendeels om een overschrijving naar de begroting van Verkeerswezen van kredieten die reeds uitgetrokken waren op de goedgekeurde begrotingen van het Openbaar Ambt en van Financiën, met name over :

— de uitgave inzake baremastructuratie	670 miljoen
— de andere maatregelen die door de regering werden getroffen inzake sociale programmatie ten bate van het overheidspersoneel voor 1966	372 miljoen
— de uitgave die voortvloeit uit de aanpassing van de bezoldigingen en pensioenen op 1 maart 1966	250 miljoen
of in totaal	1 292 miljoen

Dat waren dus geen bijkredieten.

Wat bleef er dan als eigenlijk bijkrediet over? Wel, 1 717,7 miljoen — 1 292 miljoen = 425,7 miljoen.

Dat is inderdaad het bedrag van het werkelijk bijkrediet dat voor dit jaar werd toegekend en wel om de volgende redenen :

— in de eerste plaats heeft de Regering geen toelating gegeven om op 1 januari 1966 een tariefaanpassing door te voeren, zoals door de raad van beheer van de Nationale Maatschappij voor de school- en sociale abonnementen was beslist. Derhalve is het redelijk dat de Regering ook de gevolgen van dit optreden voor haar rekening neemt	208 miljoen
— vervolgens zijn er de afrekeningen op basis van de werkelijke uitgaven voor een viertal posten	57,7 miljoen
— ten slotte, heeft de Regering, om reden van haar prijzenpolitiek, ook nog een bijkrediet toegekend om de tweede aanpassing, op 1 juli 1966, der bezoldigingen en pensioenen aan de stijging van het indexcijfer te neutraliseren	160 miljoen
In totaal dus	425,7 miljoen

nel, ceci notwithstanding la réduction, de 45 à 43 heures, de la durée hebdomadaire du travail.

C'est un élément positif de la gestion en 1966.

b) Les interventions de l'Etat.

Cet élément positif est confirmé par le fait que les interventions de l'Etat n'ont pratiquement pas été augmentées au feuillet des crédits supplémentaires pour 1966.

S'il n'était tenu compte exclusivement que des seuls crédits supplémentaires prévus au budget ordinaire de l'Etat en faveur de la S. N. C. B., le montant considérable ainsi obtenu serait de 1 717,7 millions de F.

La vérité est cependant toute différente, car cette augmentation n'est qu'apparente.

En fait, il s'agit en grande partie d'un transfert au budget des Communications de crédits qui ont déjà été imputés aux budgets adoptés de la Fonction publique et des Finances, et notamment :

— de la dépense concernant la restructuration barémique	670 millions
— les autres mesures prises par le Gouvernement en ce qui concerne la programmation sociale, pour 1966, en faveur du personnel des services publics	372 millions
— la dépense résultant de l'adaptation des rémunérations et des pensions au 1 ^{er} mars 1966	250 millions
Soit au total	1 292 millions

Il ne s'agissait donc pas de crédits supplémentaires.

Que subsistait-il comme véritable crédit supplémentaire?

Il restait exactement 1 717,7 millions — 1 292 millions = 425,7 millions.

Tel est en effet le montant du crédit supplémentaire réel prévu pour la présente année et ce, pour les motifs suivants :

— tout d'abord, le Gouvernement n'a pas donné l'autorisation de procéder, à partir du 1 ^{er} janvier 1966, au rajustement des tarifs décidé par le conseil d'administration de la Société nationale en ce qui concerne les abonnements scolaires et sociaux. Il est dès lors raisonnable que le Gouvernement prenne à son compte les conséquences d'une telle attitude	208 millions
— ensuite, il y a les décomptes effectués sur la base des résultats réels pour quelque quatre postes budgétaires	57,7 millions
— enfin, le Gouvernement, en raison de sa politique des prix, a encore octroyé un crédit supplémentaire afin de neutraliser les secondes adaptations, au 1 ^{er} juillet 1966, des rémunérations et des pensions en fonction de l'augmentation de l'index	160 millions
Au total donc	425,7 millions

Dat bijkrediet van 425,7 miljoen is echter volledig gecompenseerd geworden door de schrapping van het krediet van 429,8 miljoen dat op de begroting van Verkeerswezen voor 1966 reeds was goedgekeurd als bijdrage in de verzekering-gezondheidszorgen van het spoorwegpersoneel en van de gepensioneerden.

Slotom : in werkelijkheid zijn de oorspronkelijk goedgekeurde kredieten voor de N. M. B. S., in totaal, niet overschreden geworden.

2. De vooruitzichten inzake financiële toestand voor 1967.

Welke zijn nu de vooruitzichten voor 1967 ?

1^o) De gegevens in vergelijking met de vermoedelijke resultaten van 1966.

a) Men neemt aan dat, globaal genomen, de reizigers-traffic in 1967 een lichte teruggang zal kennen waardoor de ontvangsten uit die traffic, 114 miljoen lager zouden liggen; deze teruggang zal vooral de traffic der biljetten, gewone abonnementen en sociale weekabonnementen treffen;

b) Men verwacht een zelfde verschijnsel voor de goeder-traffic als gevolg voornamelijk van de teruggang van de industriële activiteit in de sectoren van kolen en staal, de steeds voortschrijdende vervanging van het ijzererts uit Lotharingen door dit van overzee, de kanalisatie van de Moezel : 223 miljoen;

c) De toepassing op het ganse jaar 1967 van de indexaanpassingen van 1 maart en 1 juli 1966 verhoogt de uitgave voor het personeel in actieve dienst met 183 miljoen;

d) De toepassing op het ganse jaar 1967 van de in 1966 door de Regering besliste sociale programmatie voor het overheidspersoneel en de gepensioneerden en de nieuwe maatregelen die ter zake voor 1967 in uitzicht zijn gesteld, brengen een verhoogde uitgave mede van 401 miljoen;

e) De verzekering-gezondheidszorgen van het personeel en van de gepensioneerden gaat 56 miljoen meer kosten in 1967 dan in 1966;

f) De voorziene stijging van de prijs van de electriciteit en van de vergoeding aan de autobusexploitanten zal een bijkomende uitgave van 32 miljoen vergen;

g) De financiële lasten zullen 139 miljoen hoger liggen in 1967 dan in 1966 om reden van de nieuwe lening die wordt uitgeschreven, maar ook van de verhoogde interestvoet die zal moeten worden toegepast op de vervangingsleningen;

h) Andere diverse oorzaken ten slotte, zoals de anciënniteitsbevorderingen van het personeel, verplichten tot een bijkomende uitgave van 78 miljoen.

Maakt men de som van al deze factoren dan komt men tot de vaststelling dat het dienstjaar 1967 t.o.v. 1966 ongunstig wordt beïnvloed voor een belangrijk bedrag van om en bij de 1 230 miljoen F.

Die verhoging is onafwendbaar omdat praktisch alle vermelde gegevens aan de Maatschappij worden opgedrongen van buiten uit en zij derhalve enkel kon registreren dat er indexverhogingen zijn, dat de prijzen stijgen, dat geld lenen steeds duurder wordt, dat de kanalisatie van de Moezel haar traffic aanvreet, of haar verplicht tot tarief-offers, enz.

De leiding van de Maatschappij kan dus alleen maar trachten met de middelen waarover zij beschikt, die ongunstige weerslag op haar exploitatierekening op te vangen.

Toutefois, ce crédit supplémentaire de 425,7 millions a été intégralement compensé par la suppression du crédit de 429,8 millions, déjà voté au budget des Communications pour 1966 à titre de contribution à l'assurance-soins de santé du personnel et des pensionnés des Chemins de fer.

Conclusion : En réalité, les crédits votés initialement pour la S. N. C. B. n'ont pas été dépassés dans l'ensemble.

2. Les prévisions en ce qui concerne la situation financière pour 1967.

Quelles sont les prévisions pour 1967 ?

1^o) Les données comparées aux résultats probables de 1966.

a) Il est généralement admis que l'année 1967 sera marquée par une légère diminution du trafic des voyageurs, ce qui entraînera une réduction de 114 millions des recettes provenant de ce trafic. Cette diminution affectera principalement le trafic des voyageurs munis de billets, d'abonnements ordinaires et d'abonnements sociaux à la semaine;

b) Un phénomène identique est attendu en ce qui concerne le transport de marchandises, principalement en raison de la régression de l'activité industrielle dans les secteurs charbonnier et sidérurgique, la substitution progressive du minerai de fer d'outre-mer à celui en provenance de la Lorraine, la canalisation de la Moselle : 223 millions;

c) L'application à l'année 1967 tout entière des adaptations à l'index, intervenues le 1^{er} mars et le 1^{er} juillet 1966, aura pour effet d'augmenter de 183 millions les dépenses relatives au personnel en activité;

d) L'application à l'année 1967 tout entière de la programmation sociale, décidée en 1966 par le Gouvernement pour le personnel des services publics et les pensionnés ainsi que les nouvelles mesures envisagées dans ce domaine pour 1967 entraîneront un supplément de dépenses de l'ordre de 401 millions;

e) L'assurance-soins de santé du personnel ainsi que des pensionnés augmentera, en 1967, les charges de 56 millions par rapport à 1966;

f) L'augmentation prévue du prix de l'électricité ainsi que des allocations aux exploitants d'autobus se traduira par un supplément de dépenses de l'ordre de 32 millions;

g) En 1967, les charges financières seront supérieures de 139 millions à celles de 1966 en raison de l'émission d'un nouvel emprunt, mais également à raison de la hausse du taux d'intérêt qui s'appliquera aux emprunts destinés à amortir ceux venus à échéance;

h) Enfin, des causes de caractère divers, telles que les promotions du personnel pour raison d'ancienneté, imposeront une dépense supplémentaire de 78 millions.

L'addition de tous ces facteurs conduit à constater une incidence défavorable sur l'exercice 1967 par rapport à 1966 d'un montant considérable de quelque 1 230 millions de F.

Cet accroissement est inéluctable, la quasi-totalité des données inscrites étant imposées à la Société, qui n'a pu dès lors qu'enregistrer la hausse de l'indice des prix de détail, l'augmentation des prix, le renchérissement des emprunts et la canalisation de la Moselle, laquelle porte atteinte à son trafic ou la contraint à des sacrifices tarifaires, etc.

La direction de la Société ne peut donc que tenter de résorber, à l'aide des moyens dont elle dispose, cette incidence défavorable sur ses comptes d'exploitation.

2°) De maatregelen thans voorzien om aan de toestand van 1967 het hoofd te bieden.

Hoe zal dan die ongunstige weerslag op 1967 worden geneutraliseerd?

Door vier verschillende maatregelen.

a) In de eerste plaats door een aanpassing van de vergoedingen die reeds sedert jaren op de Staatsbegroting voorkomen voor de lasten, verplichtingen en discriminaties die op de exploitatierekening van de N. M. B. S. wegen en die niet door de concurrentie worden gedragen.

Dat brengt voor 1967 een verhoging mede die 334 miljoen beloopt ten opzichte van 1966.

Er moet meer speciaal ter zake worden opgemerkt dat de regering de vergoedingen voor toekomstig jaar heeft vastgesteld volgens de formules die werden aangenomen in het kader van het *reconversieplan* van 1959 en niet meer, zoals met name voor de pensioenlast en voor de sociale- en schoolabonnementen in de loop van de daaropvolgende jaren gebeurde, volgens een forfait dat willekeurig werd bepaald.

Deze terugkeer tot de formules die in 1959 werden vastgelegd, betekent nochtans niet dat daarmee de normalisatie van de spoorwegrekeningen verwezenlijkt is. Inderdaad, die formules laten nog niet toe de Nationale Maatschappij volledig te vergoeden voor de bedoelde lasten en verplichtingen. Bovendien zijn er nog andere prestaties waarvoor de Maatschappij tot nu toe niet werd vergoed.

De ongunstige weerslag van circa 1 230 miljoen op de exploitatierekening wordt dus door de verhoogde Staatsvergoeding van 334 miljoen herleid tot ongeveer 890 miljoen.

b) Hoe wordt dit laatste bedrag nu verder geneutraliseerd door de volgende drie maatregelen?

1°) Per 1 januari 1967 worden sommige tariefaanpassingen ten belope van 461 miljoen doorgevoerd die de volgende zijn:

— voor de reizigerstrafiek en de bagage: 297 miljoen:

— sociale abonnementen: 158 miljoen die principieel voor 60 % gedragen worden door de werkgevers en voor 40 % door de treingebruikers;

— invoering van een supplement van 2 F per biljet als « eindlasten »: 135 miljoen;

— bagage: 4 miljoen.

— er werd door de Regering geen toelating verleend om de tarieven der schoolabonnementen te verhogen;

— voor de goederentrafiek: 164 miljoen:

— diverse maatregelen voor de trafiek met volle wagenladingen: 34 miljoen;

— een aanpassing van bepaalde tarieven op voorwaarde dat de scheepvaartrechten van 2 op 10 ct. per t/km worden gebracht: 100 miljoen;

— een hervorming van de structuur der tarieven van de stukgoederentrafiek: 30 miljoen.

2°) Een inspanning tot vermindering van de uitgaven ingevolge de voortschrijdende modernisatie en rationalisatie met 205 miljoen;

2°) Les mesures prévues actuellement pour faire face à la situation en 1967.

Comment cette incidence défavorable sur l'exercice 1967 sera-t-elle neutralisée?

Elle le sera au moyen de quatre mesures différentes.

a) En premier lieu, par un ajustement des indemnités, inscrites depuis des années déjà au budget de l'Etat pour les charges, les obligations et les discriminations qui grèvent les comptes d'exploitation de la S. N. C. B. et qui ne sont pas supportées par la concurrence.

Il en résulte, pour 1967, un accroissement de 334 millions par rapport à 1966.

Il faut noter plus particulièrement en ce domaine que le Gouvernement a fixé les indemnités, pour le prochain exercice, d'après les formules adoptées dans le cadre du *plan de reconversion* de 1959 et non plus, comme cela s'était fait, pendant les années suivantes, pour la charge des pensions et pour les abonnements scolaires et sociaux notamment, c'est-à-dire d'après un forfait déterminé arbitrairement.

Ce retour aux formules arrêtées en 1959 ne signifie pas, néanmoins, que la normalisation des comptes des chemins de fer en soit pour autant réalisée. En effet, ces formules ne permettent pas encore d'indemniser totalement la Société nationale pour les charges et obligations visées ci-dessus. En outre, il reste encore d'autres prestations, pour lesquelles la Société n'est pas indemnisée jusqu'à présent.

Grâce à l'intervention de l'Etat, portée à 334 millions, l'incidence défavorable de 1 230 millions environ sur les comptes d'exploitation est donc ramenée à quelque 890 millions.

b) Comment ce dernier montant peut-il, à son tour, être neutralisé par les trois mesures suivantes?

1°) A partir du 1^{er} janvier 1967, certains ajustements tarifaires seront réalisés à concurrence de 461 millions; il s'agit des ajustements suivants:

— pour le trafic voyageurs et les bagages: 297 millions:

— abonnements sociaux: 158 millions supportés, en principe, à concurrence de 60 % par les employeurs et de 40 % par les usagers;

— application d'un supplément de 2 F par billet, au titre de « charges finales »: 135 millions;

— bagages: 4 millions.

— le Gouvernement n'a pas autorisé l'augmentation des tarifs des abonnements scolaires;

— pour le trafic marchandises: 164 millions:

— diverses mesures concernant le trafic par wagon entier: 34 millions;

— un ajustement de certains tarifs, à condition que les droits de navigation soient portés de 2 à 10 % par t/km: 100 millions;

— une réforme de la structure des tarifs du trafic des colis: 30 millions.

2°) Un effort en vue de réduire des dépenses de 205 millions, grâce aux progrès de la modernisation et de la rationalisation;

3^o) Ten slotte, een verhoging van het verwachte mali van de exploitatierekening dat van 496 miljoen in 1966 oploopt naar 726 miljoen in 1967, zegge 230 miljoen meer.

Samengevat :

- worden de Staatsvergoedingen aangepast voor 334 miljoen,
- worden tariefaanpassingen doorgevoerd voor 461 miljoen;
- levert de inspanning inzake modernisatie en rationalisatie 205 miljoen op;
- maar dat alles brengt mede dat het mali van de exploitatierekening toch verhoogd wordt met 230 miljoen.

* * *

B. — *De benadering van het spoorwegprobleem en de probleemstelling.*

1. *De evolutie van de vergoedingen van de Staat sedert 1959.*

1959 : 5 816,9 miljoen;
1962 : 4 901,6 miljoen.

In de tweede helft van 1962 vertonen zich echter de eerste tekenen van de tot nu toe ononderbroken spiraal der stijgende personeelsuitgaven :

— sociale programmatie :

1962 : 1 200 miljoen,
1964 en 1965 : 1 600 miljoen;

— 7 indexverhogingen tussen 1 augustus 1962 en 1 juli 1966 : 2 miljard;

— aanpassing van de dotatie van het vernieuwingsfonds (stijging van de kostprijs van het materieel en duurdere handenarbeid) : 840 miljoen;

— afschaffing van de vrijstelling inzake met het zegel gelijkgestelde taksen : 300 miljoen;

— verzekering-gezondheidszorgen : 250 miljoen.

Zo komt het dat voor 1967, de vergoedingen van de Staat op 8 902 miljoen F komen te liggen, dat is 3 085,1 miljoen meer dan in 1959.

Die verhoging van 3 085,1 miljoen in 1967 is ten opzichte van 1959 gelijk aan 53 %.

Tijdens dezelfde periode stijgt de gewone Staatsbegroting echter met meer dan 96 %.

Dit wijst erop dat de stijging van de Staatstussenkomst in die periode eerder uiterst matig te noemen is.

2. *De resultaten van het reconversieplan van 1959.*

Ondanks tegenkanting in vele kringen wist de leiding van de N. M. B. S. een reusachtige hervorming door te voeren die in vele andere landen heel wat meer kopbrekens en herrie veroorzaakt.

a) Een in 1958 bestaand park van 1 527 stoomlocomotieven werd volledig vervangen door slechts 810 moderne tractiemiddelen. Terzelfdertijd werd het geëlectriceerde net gebracht op 1 127 km. wat 25 % vertegenwoordigt.

3^o) Enfin, une augmentation du mali escompté en ce qui concerne les comptes d'exploitation, mali qui passe de 496 millions en 1966 à 726 millions en 1967, soit un accroissement de 230 millions.

En résumé :

- les interventions de l'Etat sont adaptées à concurrence de 334 millions;
- des ajustements tarifaires seront réalisés à concurrence de 461 millions;
- l'effort de modernisation et de rationalisation rapportera 205 millions;
- mais le mali du compte d'exploitation s'en trouvera néanmoins augmenté de 230 millions.

* * *

B. — *Localisation et formulation du problème des chemins de fer.*

1. *Evolution des indemnités consenties par l'Etat depuis 1959.*

1959 : 5 816,9 millions;
1962 : 4 901,6 millions.

Les premiers signes de l'augmentation en spirale — ininterrompue jusqu'à présent — des dépenses de personnel sont cependant apparus au cours du deuxième semestre de l'année 1962 :

— programmation sociale :

1962 : 1 200 millions,
1964 et 1965 : 1 600 millions;

— 7 hausses de l'indice des prix entre le 1^{er} août 1962 et le 1^{er} juillet 1966 : 2 milliards;

— ajustement de la dotation du fonds de renouvellement (augmentation du coût des matériaux et du travail manuel) : 840 millions;

— suppression de l'exonération des taxes assimilées au timbre : 300 millions;

— assurance-soins de santé : 250 millions.

C'est ainsi que, pour 1967, les indemnités de l'Etat s'élèvent à 8 902 millions, soit 3 085,1 millions de plus qu'en 1959.

Cette augmentation de 3 085,1 millions représente, pour 1967, une augmentation de 53 % par rapport à 1959.

Toutefois, pendant la même période, le budget ordinaire de l'Etat a augmenté de plus de 96 %.

Cela signifie que l'augmentation de l'intervention de l'Etat au cours de cette période est plutôt extrêmement modérée.

2. *Les résultats du plan de reconversion de 1959.*

Malgré l'opposition de nombreux milieux, la direction de la S. N. C. B. est parvenue à appliquer une réforme gigantesque, qui, en de nombreux autres pays, a occasionné beaucoup plus de soucis et de difficultés.

a) Le parc de 1 527 locomotives à vapeur existant en 1958 a été entièrement remplacé par 810 unités modernes seulement. Simultanément, le réseau électrique a été porté à 1 127 km, ce qui représente 25 % de l'étendue totale du

digd van het totale net, maar waarop 40 % van de goederen-traffic en meer dan 60 % van de reizigerstrafiek wordt verwerkt;

b) In 1958 waren er nog 2 349 houten rijtuigen die thans volledig uit de circulatie zijn genomen en vervangen zijn door slechts 750 metalen rijtuigen en 104 elektrische automotrices;

c) Het goederenwagenvark werd van 70 788 eenheden tot 50 135 teruggebracht;

d) De toepassing van de meest moderne apparatuur inzake signalisatie, rangeerverrichtingen in de trierstations, bewaking van overwegen, dispatching, onderhoudswerken, enz., heeft diepgaande wijzigingen in de oude klassieke spoorwegexploitatie gebracht met hoge financieel-economische rentabiliteit;

e) Op 961 km lijnen met een densiteit van minder dan 2 000 reizigers per dag werd de spoorweg vervangen door autobuslijnen. Het reizigersnet is aldus herleid geworden tot 2 857 km. (cf. Nederland : 2 480 km)

f) 316 deficitaire goederenkoeren met een traffic van 1 wagen per dag (aankomst en vertrek samen) werden gesloten;

g) Nieuwe formules waarbij de privaat-nijverheid werd ingeschakeld om bepaalde niet-specifieke spoorwegtaken uit te voeren, zoals de vernieuwingswerken van de spoorbanen en het reinigen van het reizigersmaterieel, werden toegepast;

h) Proeven zijn aan de gang met het oog op de doorvoering van andere rationalisatiemaatregelen zoals de afschaffing van de controle aan de uit- en ingang van de stations;

i) Dank zij de wijziging door de wet van 1 augustus 1960 aan de oprichtingswet van de Nationale Maatschappij aangebracht, werd de weg geopend om een « politiek van aanwezigheid » te voeren door het nemen van participaties in een aantal maatschappijen waarbij de spoorweg rechtstreeks of onrechtstreeks belang heeft, zoals Belgian Organizing Center en de Compagnie Belge des Containers;

j) Aan de andere kant heeft dezelfde wet, samen met die van dezelfde datum op het wegvervoer van goederen, de mogelijkheid geboden de N.M.B.S., zoals de andere Europese spoorwegnetten, toe te laten tot het wegvervoer, wat uitdrukking heeft gevonden in de oprichting van filiales als Depaire, Transfribel en, laatst, Interferry.

De filiale Depaire werd overigens essentieel belast met de exploitatie van de wegcentra voor stukgoederentraffic, terwijl Transfribel zich in hoofdzaak specialiseert in het vervoer van diepgevroren producten en Interferry in het vervoer van transcontainers;

k) De wijziging van de voorbijgestreefde wetgeving van 25 augustus 1891 op het vervoercontract heeft aan de Maatschappij de mogelijkheid gegeven tot een meer dynamische commerciële politiek die voornamelijk uitdrukking vindt in het afsluiten van particuliere contracten;

l) De hervorming van het tarievenstelsel door de vervoerprijzen van elke categorie van vervoer geleidelijk af te stemmen op de specifieke kostprijs, draagt bij tot een sanering van het spoorvervoer, maar ook van de vervoermarkt omdat derwijze trafieken worden georiënteerd naar die vervoermiddelen, die economisch gezien, daartoe aangewezen zijn;

m) De aanwending van moderne beheerstechnieken als elektronische ordinateuren en telescripteurs hebben de rationalisatie van de meest uiteenlopende administratieve taken tot gevolg;

n) Het aantal tractiewerkplaatsen is reeds teruggebracht van 44 op 20;

o) Al deze maatregelen hebben tot gevolg dat het totaal tewerkgesteld personeel effectief in belangrijke mate is gedaald :

réseau, mais sur cette partie s'effectuent 40 % du trafic marchandises et plus de 60 % du trafic voyageurs;

b) En 1958 il restait encore 2 349 voitures en bois, qui sont actuellement entièrement retirées de la circulation et remplacées par 750 voitures métalliques et 104 automotrices électriques seulement;

c) Le parc des wagons de marchandises a été ramené de 70 788 unités à 50 135;

d) L'utilisation de l'appareillage le plus moderne en matière de signalisation d'opérations de manœuvre dans les gares de triage, de surveillance des passages à niveau, du dispatching, de travaux d'entretien, etc., a provoqué de profondes modifications dans l'ancienne et classique exploitation des chemins de fer, assurant une rentabilité économique-financière élevée;

e) Sur 961 km de lignes comportant une densité de moins de 2 000 voyageurs par jour, le chemin de fer a été remplacé par des lignes d'autobus. Le réseau voyageurs a été ramené ainsi à 2 857 km. (cfr. Pays-Bas : 2 480 km);

f) 316 couis aux marchandises déficitaires, comptant un trafic de 1 wagon par jour (arrivée et départ compris), ont été fermées;

g) Il a été fait application de formules nouvelles, intégrant l'industrie privée, en vue de l'exécution de certains travaux qui ne constituent pas des tâches spécifiques des chemins de fer, tels que les travaux de renouvellement des voies ferrées, le nettoyage du matériel voyageurs;

h) Des essais sont en cours en vue de la réalisation d'autres mesures de rationalisation, notamment la suppression du contrôle à l'entrée et à la sortie des gares;

i) La modification apportée à la loi du 1^{er} août 1960 à la loi organique de la Société nationale a permis d'inaugurer une « politique de présence » consistant à prendre des participations dans un certain nombre de sociétés qui présentent pour les chemins de fer un intérêt direct ou indirect, notamment la « Belgian Organizing Center » et la Compagnie belge des Containers;

j) D'autre part, la même loi ainsi que celle publiée à la même date et relative au transport de marchandises par route ont permis à la S.N.C.B., tout comme aux autres réseaux de chemins de fer européens, d'exploiter le transport par route, ce qui s'est traduit par la création de filiales telles que Depaire, Transfribel et, en dernier lieu, Interferry.

La filiale Depaire a d'ailleurs été chargée essentiellement de l'exploitation des centres routiers pour le trafic des marchandises de détail, tandis que Transfribel se spécialise principalement dans le transport de produits surgelés et Interferry dans celui des transcontainers;

k) La modification de la législation périmée du 25 août 1891 sur le contrat de transport a permis à la Société de mener une politique commerciale plus dynamique, qui se manifeste principalement par la conclusion de contrats particuliers;

l) La réforme du système tarifaire par l'adaptation progressive des prix de chaque catégorie de transports au prix de revient spécifique contribue à l'assainissement des transports par voie ferrée, mais également à l'assainissement du marché des transports, de tels trafics étant ainsi progressivement amenés à utiliser les moyens de transports économiquement les plus adéquats;

m) L'emploi de techniques modernes de gestion, notamment d'ordinateurs électroniques et de télésécripteurs, a pour effet de rationaliser les tâches administratives les plus diverses;

n) Le nombre d'ateliers de traction a déjà été réduit de 44 à 20;

o) Toutes ces mesures ont entraîné une réduction importante de l'effectif total du personnel occupé :

1 juli 1958	77.916
1 november 1966	58.339
of een vermindering gelijk aan	19 577 man

p) De productiviteit gaat eveneens sterk vooruit :

Vb. : in de exploitatie benutte personeelsleden per miljoen verkeerseenheden : in 1959 : 4,3; in 1965 : 3,26;

q) Ook op financieel gebied heeft het reconversieplan van 1959 een diepe invloed gehad op de exploitatierekening van de N. M. B. S. zelf.

Van 1959 tot de nu gekende ramingen voor 1967, is de exploitatierekening van de N. M. B. S. belast met nieuwe lasten die 8,3 miljard F overschrijden.

Welnu, de Staatsvergoedingen verhogen zoals reeds gezegd, met 3 085 miljoen en het resultaat van de exploitatierekening verslecht met circa 750 miljoen (1959 : boni 27 miljoen — raming 1966 : mali 726 miljoen).

Hieruit volgt dat de Maatschappij zelf door de uitvoering van het reconversieplan, zowel inzake ontvangsten als op het stuk van de uitgaven, het hoofd heeft weten te bieden aan circa 4 500 miljoen nieuwe lasten [8 300 — (3 085 + 750)].

Dat is een resultaat waarop dan toch de nadruk moet worden gelegd.

3. Heeft de spoorweg nog toekomst?

Men moet de zaken realistisch zien en het probleem stellen, rekening houdend met alle gegevens.

Welke zijn die gegevens?

a) Het spoorwegvervoer is vatbaar voor economische en financieel renderende modernisaties en rationalisaties, wat een gunstige invloed op zijn kostprijs heeft.

b) Meer dan de andere vervoertakken leent de spoorwegtechniek zich tot automatie om redenen van de gecentraliseerde exploitatie, de autonomie van de bedding, de voorbeschiktheid van zijn techniek tot het gebruik van de elektronica. Voor de spoorweg staan dus nog grote mogelijkheden in uitzicht tot verhoging van de productiviteit, tot daling — bij constante prijzen — van de kostprijs, tot verhoging van de snelheid van het spoorwegvervoer, tot uitschakeling grotendeels van wat nu in het goederenvervoer een handicap uitmaakt, met name de eindbewerkingen.

c) Het reizigerstrafiek met dagelijks 750 000 reizigers is een belangrijk sociaal gegeven. Men kan zich voorstellen welke onnoemelijke chaos er op de weg zou ontstaan indien het reizigersverkeer per spoor volledig zou verdwijnen.

d) De spoorweg blijft met 185 000 ton per dag, een belangrijke transporteur van goederen en de grootste internationale vervoerder van het land.

e) De spoorweg is het minst gevoelig aan de weersomstandigheden, zijn techniek leent zich tot het verzekeren van gemengd vervoer spoor-weg en spoor-schip en, ten slotte, biedt hij de grootste veiligheid die door de automatie nog zal toenemen.

Aan de andere kant stellen wij vast :

a) De spectaculaire opgang van andere vervoertakken die de monopoliepositie van de spoorweg en zijn « rijke » tra-

1 ^{er} juillet 1958	77.916
1 ^{er} novembre 1966	58.339
soit une réduction de	19 577 unités.

p) La productivité progresse également dans une forte mesure :

Ex : nombre d'agents occupés dans l'exploitation par million d'unités de transport : 4,3 en 1959; 3,26 en 1965;

q) Le plan de reconversion de 1959 a eu également une forte incidence financière sur les comptes d'exploitation de la S. N. C. B. elle-même.

Entre l'année 1959 et les prévisions pour 1967 actuellement connues, les comptes d'exploitation de la S. N. C. B. ont été grevés de charges nouvelles dépassant 8,3 milliards de F.

Or, les subventions de l'Etat ont augmenté, comme il a été dit, de 3 085 millions, tandis que les résultats des comptes d'exploitation ont diminué de quelque 750 millions (en 1959 : boni de 27 millions; prévisions pour 1966 : mali de 726 millions).

Il s'ensuit que la Société elle-même, par l'exécution du plan de reconversion, tant en ce qui concerne les recettes qu'en matière de dépenses, a su faire face à des charges nouvelles pour un montant total de 4.500 millions [8 300 — (3 085 + 750)].

Ce résultat mérite d'être souligné.

3. Le chemin de fer a-t-il encore un avenir?

Il faut envisager la situation de façon réaliste et poser le problème en tenant compte de toutes les données.

Quelles sont ces données?

a) Le transport par voie ferrée se prête à des modernisations et rationalisations rentables du point de vue économique et financier, ce qui a une influence favorable sur son prix de revient.

b) La technique ferroviaire se prête sans aucun doute mieux à l'automation que celles d'autres secteurs de transport en raison de l'exploitation centralisée, de l'autonomie de l'assiette et du fait que leur technique les prédestine à l'emploi de l'électronique. Le chemin de fer dispose donc encore de grandes possibilités en vue de l'augmentation de la productivité, de la baisse — à un prix constant — du prix de revient, de l'augmentation de la vitesse des transports par chemin de fer, de l'élimination en grande partie de ce qui constitue actuellement un handicap dans le transport de marchandises, c'est-à-dire les manipulations finales.

c) Le trafic voyageurs affectant journellement 750 000 voyageurs constitue un élément social important. On ne peut s'imaginer le chaos qu'entraînerait sur les voies publiques la disparition complète du trafic voyageurs par chemin de fer.

d) Avec 185 000 tonnes par jour, le chemin de fer reste un transporteur important de marchandises et le transporteur international le plus important du pays.

e) Le chemin de fer se ressent le moins des conditions atmosphériques, de par sa technique il convient pour le transport mixte chemin de fer-route et chemin de fer-bateau et, pour terminer, il offre le plus de sécurité — qui augmentera encore par suite de l'automation.

D'autre part, nous constatons :

a) La montée spectaculaire d'autres branches de transport qui concurrencent le monopole du chemin de fer et son

fieken aanvreten met een daaruit voortvloeiende « bradering » van de vervoerprijzen;

b) De totstandkoming van nieuwe transportmethodes als pipelines en andere leidingen.

c) De aanwending van nieuwe energiebronnen met haar nadelige weerslag op het volume van de traditionele spoorwegtrafiek.

Zo moet er rekening mede worden gehouden dat de steeds toenemende vraag naar vloeibare of gasvormige brandstoffen de productie van vaste brandstoffen doet dalen, wat op zijn beurt een weerslag heeft op de omvang van het klassieke spoorvervoer van kolen.

Wat deze drie gegevens betreft, moet echter worden opgemerkt dat een mogelijk verlies gecompenseerd kan worden door de aangroei van de globale uitwisseling van goederen op voorwaarde dat de spoorweg er in slaagt zich op de vervoermarkt te affirmeren.

d) De structurele wijziging in de bevoorrading van onze nijverheid. Weliswaar wordt de spoorweg op dat stuk niet minder concurrentieel, maar hij ondergaat, door die structurele wijzigingen, sterk de mededinging van andere vervoertakken. Voorbeeld: de bevoorrading in ijzererts van onze nijverheid.

Er moet ook worden gewezen op de structurele wijzigingen in de lokalisatie zelf van de nijverheid.

e) De investeringen in de vervoerinfrastructuur en in het bijzonder de kanalisatie van de Moezel en het brengen op het gabariet van 1 350 t van het kanaal Brussel-Charleroi. Zeer recente studiën hebben ter zake laten uitschijnen dat de weerslag op de spoorwegtrafiek ernstige vormen kan aannemen en dat, in elk geval, tarieffoers zullen moeten worden gebracht om een gedeelte te behouden van de trafiek die anders voor de spoorweg dreigt verloren te gaan.

Samenvatting :

— Het spoorwegvervoer kan niet worden weggedacht uit ons economisch bestel. Het zal steeds een rol blijven vervullen in ons industrieel, economisch en sociaal leven, om reden dat er nog grote mogelijkheden zijn om zowel zijn kostprijs te drukken als zijn productiviteit op te voeren.

— De rol van de spoorweg kan echter niet meer deze zijn die hem was toebedeeld in de XIX^e en in het eerste kwartaal van de XX^e eeuw. De rol die hij nog te vervullen heeft is bepaald geworden door de evolutie zelf in het vervoer.

Het gaat over :

— massavervoer van reizigers en goederen;
— vervoer over grote afstanden en derhalve ook op internationale schaal.

— Men kan geen losstaande spoorwegpolitiek meer uitstippelen. Wat betekent dat het probleem moet worden gesteld op het veel ruimere vlak van de transportsector in zijn geheel en in het kader van een coherent algemeen vervoerbeleid, en dat dan, voornamelijk in dat kader, naar een oplossing van het probleem moet worden gestreefd.

* * *

C. — Het algemeen program en het spoorwegprogram.

Het is in die optiek dat de regering er toe gebracht werd op 19 oktober 11. de algemene vervoerpolitiek te bepalen en dat zij het te verwezenlijken spoorwegprogram heeft vastgelegd.

trafic « riche », ce qui entraîne que les prix de transport sont finalement « bradés »;

b) L'apparition de nouvelles méthodes de transport, notamment les oléoducs et autres conduites.

c) Il y a également l'utilisation de sources nouvelles d'énergie dont la répercussion nuit au volume des transports ferroviaires traditionnels.

Il faut ainsi tenir compte du fait que la demande sans cesse croissante de combustibles liquides ou gazeux entraîne une diminution de la production des combustibles solides, ce qui influence à son tour le volume du transport ferroviaire de charbons traditionnels.

A propos de ces trois éléments, il convient toutefois de noter que tout déficit éventuel peut être compensé par l'accroissement de l'échange global de marchandises, à condition que les chemins de fer parviennent à s'affirmer sur le marché des transports.

d) La modification structurelle de l'approvisionnement de notre industrie. S'il est vrai que les chemins de fer ne sont pas moins compétitifs en ce domaine, ils subissent néanmoins une forte concurrence de la part d'autres secteurs des transports du fait de ces modifications structurelles. Exemple: l'approvisionnement en minerais de fer de notre industrie.

Il convient de souligner aussi les modifications structurelles dans la localisation même de l'industrie.

e) Les investissements en faveur de l'infrastructure des transports et en particulier pour la canalisation de la Moselle et la mise au gabarit de 1 350 tonnes du canal Bruxelles-Charleroi. Des études très récentes en la matière ont montré que l'incidence sur le trafic ferroviaire peut prendre des formes graves et qu'en tout cas, il faudra consentir des sacrifices tarifaires afin de conserver une partie du trafic que risque de prendre sinon les chemins de fer.

En résumé :

— Le transport par chemin de fer ne peut être banni de notre système économique. Il remplira toujours un rôle dans notre vie industrielle, économique et sociale, pour la raison qu'il existe encore de nombreuses possibilités de compresser son prix de revient et d'accroître sa productivité.

— Le rôle du chemin de fer ne peut cependant plus être celui qui a été le sien au XIX^e siècle et durant le premier quart du XX^e. Le rôle qui lui reste à remplir est déterminé par l'évolution même des transports.

Il s'agit :

— du transport massif de voyageurs et de marchandises;
— du transport sur de longues distances et, dès lors, à l'échelle internationale.

— Il est impossible de définir encore une politique ferroviaire isolée. En d'autres termes, le problème doit être posé sur le plan beaucoup plus vaste de l'ensemble du secteur des transports, et cela dans le cadre d'une politique générale des transports cohérente; c'est principalement dans ce cadre qu'il convient de rechercher une solution au problème.

* * *

C. — Le programme général et le programme ferroviaire

C'est dans cette optique que le Gouvernement a été amené le 19 octobre dernier, à définir la politique générale des transports et qu'il a arrêté le programme ferroviaire à réaliser.

1. *Het algemeen vervoerbeleid.*

Dit beleid omvat acht hoofdpunten die hierna bondig worden toegelicht.

a) *Het vervoer moet beschouwd worden als een zelfstandige, volwaardige sector van de industriële activiteit.*

Gelet op de ontwikkeling die het vervoer heeft genomen, dient, in de eerste plaats, principieel gesteld dat, in tegenstrijd tot de monopolieperiode van de spoorwegen, het vervoer thans niet meer kan beschouwd worden als een ondergeschikte sector in de industriële activiteit van het land.

Het stelsel van vrije markteconomie impliceert dat zowel in economisch als in sociaal opzicht, de transportsector nu behandeld wordt als een zelfstandige, volwaardige onderneming in het geheel van die industriële activiteit.

b) *De verschillende vervoertakken maken één geheel uit.*

Welke ook hun onderscheiden vorm weze, beogen alle vervoertakken de verwezenlijking van de finaliteit van het vervoer: het overbruggen van afstanden.

Als dusdanig mag elke tak maar een onderdeel zijn van één coherent, zelfstandig geheel waarin hij geroepen is die prestaties te verzekeren waarvoor hij in functie van zijn specifieke karakteristieken, in aanmerking komt.

c) *Omdat zij deel uitmaken van één coherent geheel, dienen de verschillende vervoertakken zich op de vervoermarkt te kunnen aanbieden in voor allen gelijke concurrentievoorwaarden.*

Het behoort aan de overheid de vervoermarkt derwijze te organiseren dat deze egalitatie wordt verwezenlijkt wat betreft de voorwaarden en omstandigheden zowel van toegang tot de markt als inzake de uitoefening van de vervoerfunctie.

Indien om redenen van algemeen belang of in het kader van een openbare dienstfunctie, de openbare macht er toe besluit op één bepaalde vervoertak lasten, verplichtingen of discriminaties te leggen of te behouden die van aard zijn om de concurrentievoorwaarden te vervalsen, dan dienen de eventuele financiële gevolgen daarvan ten laste van de gemeenschap te worden geneutraliseerd.

d) *Het verzekeren van de rentabiliteit der vervoerondernemingen.*

Uitgaande van de stelling dat het vervoer in zijn geheel als een volwaardige onderneming in de industriële sector moet behandeld worden, vloeit daaruit voort dat elke vervoertak, binnen de door de overheid afgelijnde politiek, zijn vervoertarieven moet kunnen vaststellen op grond van de werkelijke kosten van elke vervoerprestatie afzonderlijk genomen.

In dezelfde gedachtengang dient ook ervoor gewaakt te worden dat de vervoersector niet meer belast wordt met het verzekeren van prestaties die eraan worden opgelegd om redenen die deze sector vreemd zijn en waardoor de rentabiliteit van de ondernemingen in het gedrang komt.

Toestanden die vergroeid zijn met het verleden dienen, om redenen die deze sector vreemd zijn en waardoor de zaken, ten laste van de gemeenschap te worden geneutraliseerd door een aangepaste financiële compensatie.

1. *La politique générale des transports.*

Cette politique comporte huit points principaux, lesquels sont exposés succinctement ci-après :

a) *Les transports doivent être considérés comme un secteur autonome, à part entière, de l'activité industrielle.*

Considérant l'évolution des transports, il convient tout d'abord de poser en principe que, contrairement à la période de monopole des chemins de fer, les transports ne peuvent plus être considérés actuellement comme un secteur secondaire de l'activité industrielle du pays.

Le système d'économie de marché libre implique que, du point de vue économique autant que social, le secteur des transports soit dorénavant traité comme une entreprise autonome, à part entière, dans l'ensemble de l'activité industrielle.

b) *Les différentes branches des transports forment un tout.*

Quelle que soit leur forme particulière, toutes les branches des transports ont pour objectif la réalisation de la finalité du transport : le franchissement des distances.

Comme telle, chaque branche ne peut être qu'une partie d'un ensemble cohérent et autonome, au sein duquel elle est appelée à assurer les prestations pour lesquelles elle entre en ligne de compte en fonction de ses caractéristiques spécifiques.

c) *Etant donné qu'elles font partie d'un seul ensemble cohérent, les différentes branches des transports doivent pouvoir se présenter sur le marché des transports dans des conditions concurrentielles égales pour tous.*

C'est à l'autorité qu'il appartient d'organiser le marché des transports de manière telle que cette égalisation soit réalisée en ce qui concerne les conditions et les circonstances, aussi bien dans le domaine de l'accès au marché que dans celui de l'exécution de la fonction de transport.

Si, pour des raisons d'intérêt général ou dans le cadre d'une fonction de service public, les pouvoirs publics décident d'imposer ou de maintenir des charges, des obligations ou des discriminations vis-à-vis d'une branche déterminée des transports, de nature à fausser les conditions concurrentielles, les conséquences financières éventuelles doivent en être neutralisées à charge de la communauté.

d) *Il faut assurer la rentabilité des entreprises de transport.*

En partant de la thèse que l'ensemble du secteur des transports doit être traité comme une entreprise digne de ce nom dans le secteur industriel, il s'ensuit que chaque branche des transports devra pouvoir établir, dans les limites de la politique fixée par les autorités, ses tarifs de transports sur la base du coût réel de chaque prestation en matière de transport, considéré séparément.

Dans le même ordre d'idées, il convient de veiller aussi à ce que le secteur des transports n'ait pas à assurer des prestations imposées à ce secteur pour des motifs qui lui sont étrangers et en raison desquelles la rentabilité des entreprises est mise en péril.

Il convient de neutraliser, par une compensation financière adéquate à charge de la communauté en raison de la perte de recettes qu'elle entraîne, l'incidence de situations trouvant leur origine dans le passé.

e) *Het vervoer moet de beste diensten aanbieden tegen de laagste maar werkelijke kostprijs.*

Vermits de vervoerkosten een integrerend deel zijn van de kostprijs van de producten van nijverheid, landbouw en handel, komt het er voor het beroepsvervoer op aan kwaliteitsdiensten te verstrekken tegen de laagst mogelijke kostprijs. Om dit op bevredigende wijze te kunnen bereiken, is het noodzakelijk tot volwaardige modernisering te komen van de infrastructuur en apparatuur van de gemeenschappelijke vervoerwijzen, met aanwending van wat de technische vooruitgang, het wetenschappelijk vorschwerk, de verkeersprognose, enz. te bieden hebben. Dergelijke modernisering is immers van aard om de kostprijs van het vervoer te drukken en bovendien een attractieve kracht uit te oefenen waardoor, indien de trafiek verhoogt, de vaste kosten over een groter aantal verkeerseenheden worden gespreid, wat een bijkomende gunstige invloed heeft op de kostprijs van het vervoer.

Daarbij dient echter beklemtoond te worden dat de vervoerprestaties moeten worden uitgevoerd, niet alleen tegen de laagste, maar ook tegen de voor de gemeenschap werkelijke kostprijzen. Dit veronderstelt dat de kostprijzen van alle vervoertakken op identieke wijze worden opgesteld en berekend, wat wil zeggen dat, naast de aan iedere tak rechtstreeks toe te schrijven exploitatiekosten, ook deze kosten in aanmerking moeten komen die thans door de gemeenschap worden gedragen, zoals de infrastructuurkosten. Het is immers slechts wanneer men over met de werkelijkheid overeenstemmende kostprijzen zal beschikken, dat de vragen om vervoer zullen georiënteerd worden naar die vervoertak welke, rekening houdend met de kwaliteit van de aangeboden dienst, de laagste vervoerprijs telt.

f) *De eerbiediging van de vrije keuze van de klant.*

Een concurrentieel vervoerregime verzekert, in ons democratisch economisch bestel, de vrije keuze van de klant door de gamma van de door de verschillende vervoerwijzen aangeboden diensten.

Maar deze vrijheid kan niet onbegrensd zijn, in deze zin dan dat voor elke vervoerrelatie altijd minimum twee, zo niet de drie traditionele vervoerwijzen, gelijktijdig zouden aanwezig zijn. Men moet in deze kwestie veeleer oog hebben voor het principe dat het vervoer één geheel uitmaakt, waarin de verschillende vervoertakken volgens de karakteristieken die hun eigen zijn, elkaar aanvullen.

Overigens moet de vrije keuze van de klant ook verenigbaar zijn met het herstel van een harmonisch evenwicht tussen privé- en beroepsvervoer, waardoor vermeden wordt dat het beroepsvervoer uiteindelijk gaat beschouwd worden als een reserve voor minder rendabele trafieken of voor trafieken die maar in uiterst moeilijke of toevallige omstandigheden kunnen worden verzekerd.

g) *Het verwezenlijken van economisch verantwoorde investeringen.*

Ogenschijnlijk is de aanpassing en de uitbreiding van de transportwijzen en vooral van hun infrastructuur, zonder acht te geven op het bedrag noch op de rentabiliteit van de investeringen, iets wat uiteindelijk kan bijdragen tot vermindering van de productiekosten van onze industrie.

Maar dit voordeel is bedrieglijk. Enerzijds, leidt het samenbestaan van twee of zelfs drie moderne uitgeruste vervoerwijzen (om b.v. maximale uitwerking te geven aan de vrije keuze van de klant) tot ongezonde concurrentie tussen de vervoertakken met de daaruit voortvloeiende «bradering» der prijzen. Anderzijds, mag men niet vergeten dat elke investering uiteindelijk moet betaald worden.

e) *Les transports doivent fournir les services les meilleurs au prix de revient le plus bas, mais cependant réel.*

Étant donné que les frais de transport font partie intégrante du prix de revient des produits industriels, agricoles et commerciaux, il importe, pour les transporteurs professionnels, de fournir des services de qualité au prix de revient le plus bas. Pour que cet objectif puisse être atteint de manière satisfaisante, il convient de moderniser de manière adéquate l'infrastructure et les moyens techniques des modes de transport en commun, en usant de toutes les possibilités du progrès technique, de la recherche scientifique, des prévisions en matière de communications, etc. En effet, cet effort de modernisation est de nature à réduire le prix de revient des transports et, en outre, à exercer une attraction qui permettra, en cas d'augmentation du trafic, d'étaler les frais fixes sur un plus grand nombre d'unités de transport, ce qui, à son tour, influencera favorablement le prix de revient des transports.

Il convient toutefois de souligner que les prestations de transport doivent être effectuées non seulement aux prix de revient les plus bas, mais également aux prix de revient réels pour la communauté. Ceci suppose que le prix de revient de toutes les branches de transport soit établi et calculé de manière identique, en d'autres termes, qu'il soit tenu compte, outre des frais d'exploitation imputables directement à chaque branche, des frais actuellement supportés par la communauté, notamment les charges d'infrastructure. En effet, ce n'est que lorsqu'on disposera de prix de revient réels que les demandes en matière de transport pourront être orientées vers la branche qui, compte tenu de la qualité du service offert, assure le transport au prix le plus bas.

f) *Le respect du libre choix du client.*

Dans notre système économique démocratique, un régime de transport concurrentiel assure le libre choix du client par la gamme des services qu'offrent les différents modes de transport.

Toutefois, cette liberté ne peut être illimitée, en ce sens que pour chaque service de transport, il faudrait toujours disposer simultanément d'au moins deux, sinon des trois modes de transport traditionnels. Dans cette question, il convient plutôt de ne pas perdre de vue le principe selon lequel les transports constituent un ensemble dans lequel les différents modes de transport, d'après leurs caractéristiques propres, se complètent mutuellement.

Pour le surplus, le libre choix du client doit également être conciliable avec le rétablissement d'un équilibre harmonieux entre les transports privés et professionnels, ce qui permet d'éviter que les transports professionnels ne soient considérés en fin de compte comme une réserve pour des trafics moins rentables ou qui ne peuvent être assurés qu'en des circonstances extrêmement difficiles ou aléatoires.

g) *La réalisation d'investissements économiquement justifiés.*

L'adaptation et l'extension des modes de transport, et principalement de leur infrastructure, sans s'occuper du montant ni de la rentabilité des investissements, sont apparemment de nature à réduire finalement les frais de production de notre industrie.

Cet avantage est cependant trompeur. D'une part, la coexistence de deux ou même trois modes de transport équipés de manière moderne (par exemple, en vue de garantir au maximum le libre choix du client) est de nature à créer une concurrence malsaine entre les divers secteurs des transports, d'où il découlerait un bradage des prix. Il convient, d'autre part, de ne pas perdre de vue que tout inves-

Zowel in het éne als in het andere geval gaat overinvestering in een vervoerapparaat dat onvoldoende benut wordt, langs de fiscaliteit om, zwaar doorwegen op de ganse economie, dan wanneer de tegenwaarde van de vervoerprestatie alleen maar zou mogen bestaan in de betaling van een uitgevoerde dienst.

Inzake infrastructuurlasten, moet derhalve het accent worden gelegd op de noodzakelijkheid te komen :

— tot de inlastneming, door de gebruikers van de infrastructuur, van de lasten daaraan verbonden mits doorrekening in de kostprijs van de vervoerprestatie (cfr. principe van de werkelijke kostprijs) en

— aldus tot economisch verantwoorde investeringen.

h) Het algemeen vervoerbeleid moet rekening houden met de steeds toenemende internationale betekenis van het vervoer.

Meer en meer neemt het internationaal vervoer in de totale trafiek een grotere plaats in, terwijl het aandeel van het binnenlands vervoer afneemt. De vervoerpolitiek kan dus niet meer alleen worden bedacht op uitsluitend nationale gronden.

Overigens moet daarbij rekening worden gehouden met onze internationale verbintenissen en meer bepaald met het Verdrag van Rome dat de uitwerking voorschrijft van een voor alle lidstaten geldende gemeenschappelijke vervoerpolitiek. Het door de Regering bepaalde vervoerbeleid houdt met deze verbintenissen ook rekening.

2. Het spoorwegprogramma.

a) Algemene conceptie.

De Minister wenst vooreerst nog eens te beklemtonen dat de regering, door het spoorwegprobleem te plaatsen in het kader van de algemene vervoerpolitiek, heeft willen bevestigen dat dit vraagstuk ook en zelfs vooral, een kwestie is die op ruimer vlak en niet meer uitsluitend binnen de eigen grenzen van de Nationale Maatschappij en van haar exploitatie, moet worden benaderd. Het *reconversieplan van 1959* dat een oplossing zocht voor het probleem binnen het kader van de spoorweg zelf, wordt aldus verruimd zowel in opvatting als in toepassing.

In die voorwaarden werden, naast een specifiek spoorwegprogramma, ook een aantal regeringsmaatregelen geprogrammeerd die de algemene vervoerpolitiek voor geleidelijke uitvoering vatbaar maken en als dusdanig buiten het spoorwegbeheer vallen. Overigens wordt op die manier een duidelijk maar onmisbaar onderscheid gemaakt tussen, enerzijds, de verantwoordelijkheden inherent aan het spoorwegbeheer, en anderzijds, deze die op het politieke vlak worden genomen met alle implicaties en gevolgen daaraan verbonden.

Ten slotte, is de regering uitgegaan van het standpunt dat pragmatisch moet worden te werk gegaan door zich te houden aan jaarlijkse werkprogramma's, die realistisch aan de mogelijkheden worden afgewogen.

Het werkprogramma op korte termijn dat werd uitgestippeld bevat dus enerzijds, maatregelen van inwendige aard, anderzijds, maatregelen die buiten de bevoegdheid van de spoorwegoverheid vallen.

tissement doit, en fin de compte, être payé. Dans un cas comme dans l'autre, le surinvestissement au profit d'un mode de transport insuffisamment utilisé, entraînera, par la voie de la fiscalité, de lourdes charges pour l'économie tout entière, alors que la contrevalet d'une prestation de transport ne devrait consister que dans le paiement d'un service presté.

En matière de charges d'infrastructure, il convient de mettre l'accent sur la nécessité de parvenir :

— à faire supporter par les utilisateurs de l'infrastructure les charges afférentes à celle-ci, incorporées au prix de revient de la prestation de transport (cfr. principe du prix de revient réel) et,

— ce faisant, à réaliser des investissements justifiés du point de vue économique.

h) La politique générale des transports doit tenir compte de l'importance internationale toujours plus grande de ceux-ci.

Les transports internationaux prennent une place de plus en plus importante dans l'ensemble du trafic, alors que la part des transports intérieurs est en régression. La politique des transports ne peut donc plus se concevoir uniquement sur une base exclusivement nationale.

En outre, il faut tenir compte à cet égard de nos engagements internationaux et notamment du Traité de Rome, lequel prescrit l'élaboration d'une politique des transports commune pour tous les Etats membres. La politique des transports définie par le Gouvernement tient également compte de ces engagements.

2. Le programme ferroviaire.

a) Conception générale.

Le Ministre désire tout d'abord souligner une fois encore qu'en plaçant le problème ferroviaire dans le cadre de la politique générale des transports, le Gouvernement a voulu confirmer que ce problème constituerait aussi, voire même surtout, une question qu'il convenait d'aborder sur un plan plus vaste et non plus exclusivement dans les limites propres de la Société nationale et de son exploitation. Le plan de reconversion de 1959, qui recherchait une solution au problème dans le cadre des chemins de fer mêmes, se trouve donc élargi, tant dans sa conception que dans son application.

Dans ces conditions, il a été envisagé, outre un programme ferroviaire spécifique, un certain nombre de mesures gouvernementales qui tendent à rendre la politique générale des transports graduellement réalisable, et qui se situent comme telles en dehors de la gestion des chemins de fer. De cette manière, une distinction claire mais indispensable est faite entre, d'une part, les responsabilités inhérentes à la question des chemins de fer et, d'autre part, celles prises sur le plan politique et comportant toutes les implications et les conséquences qui s'y rattachent.

Enfin, le Gouvernement a pris pour point de départ le principe selon lequel il convient de procéder de manière pragmatique en se tenant à des programmes de travail annuels, lesquels sont mis en parallèle d'une manière réaliste avec les possibilités.

Tel qu'il a été tracé, le programme à court terme comporte, d'une part, des mesures internes et, d'autre part, des mesures qui ne sont pas de la compétence de la direction des chemins de fer.

b) *Het werkprogramma inzake maatregelen van inwendige aard.*

Dit werkprogramma is in feite de voortzetting van de hervorming die, in uitvoering van het *reconversieplan van 1959*, reeds jaren bezig is.

Men dient ter zake te blijven uitgaan van de volgestrekte noodzakelijkheid voorrang te geven aan de begrippen van industrieel en commercieel beheer van het net. Doet men dat niet en houdt men daarentegen verder vast aan de beheersopvattingen uit het verleden, dan valt het te vrezen dat de spoorweg zich niet als volwaardige transporteur op een door concurrentie beheerste vervoermarkt zal kunnen handhaven. Blijven doordenken zoals 50 jaar geleden, zou niet alleen economisch fout zijn, maar ook sociaal gezien, betreurenswaardige gevolgen kunnen hebben, want meer dan ooit, blijkt het dat de reconversie van de exploitatie van het spoorwegnet de waarborg inhoudt om aan de echte spoorwegman het statuut te geven waarop hij, in functie van zijn uniek beroep, aanspraak kan maken.

1°) *Ten aanzien van die opvatting, dient als eerste objectief te worden gesteld dat de uitrusting en de exploitatie van de verschillende spoorlijnen en installaties geconditioneerd zijn door de trafiek die ze te verwerken krijgen.*

Daarbij moet worden voorgehouden dat de algemene structurering van het net en van de instellingen zo moet worden opgevat dat een duidelijk onderscheid te maken is tussen de axiale lijnen gekenmerkt door een maximum concentratie van een zware en snelle trafiek, de secundaire lijnen die nog een belangrijk vervoer van reizigers en goederen noteren, en de lijnen met beperkte trafiek waarop een normale spoordienst niet meer verantwoord is.

Dat eerste objectief van gedifferentieerde uitrusting en exploitatie is essentieel voor de drukking van de kostprijs die door de modernisatie en de rationalisatie wordt nagestreefd.

Op het gebied van de *modernisatie* voorziet het programma de voortzetting van de electrificatie van de lijnen Luik-Namen met haar antennes en Antwerpen-St.-Niklaas-Gent met de omvorming van het ganse sporencomplex van Antwerpen.

Inzake rijdend materieel, nu de reconversie van het tractiematerieel en van de reizigersrijtuigen ten einde loopt, wordt de inspanning verlegd naar het goederenwagenpark dat sterk verouderd is. Beslissingen voor de constructie van een eerste reeks van 800 nieuwe goederenwagens en de omvorming van 250 stortwagens tot wagens met oprolbaar dak, zijn reeds getroffen.

Wat betreft de modernisatie van de exploitatiemiddelen, wordt toekomend jaar verder gegaan met de signalisatie, de automatisatie van de overwegen en de mechanisatie van de onderhoudswerken van de baan.

Ook op het vlak van de administratieve verrichtingen zal voortgang worden gemaakt. Zo heeft de raad van beheer onlangs beslist een proef te doen in de rangeerstations, enerzijds van Antwerpen-Noord en Antwerpen Dokken-Stapelplaats, anderzijds van Ronet en Stockem, met een elektronische uitrusting om de administratieve verrichtingen in verband met de afvoer der wagens, te mechaniseren.

Op het stuk van de rationalisatie, zijn er de verschillende punten die reeds voldoende zijn gekend, zoals de rationalisatie van de lijnen met beperkte reizigerstrafiek en van de goederenkoeren met deficitaire goederenbehandeling, de hervorming van de exploitatie van de stukgoederentrafiek en de reductie van het aantal tractie- en andere onderhoudswerkplaatsen in functie van de modernisering van het rijdend materieel.

b) *Le programme de travail relatif aux mesures internes.*

Ce programme est, en fait, la continuation de la réforme en application du plan de reconversion de 1959, qui est en cours depuis des années.

Dans ce domaine, il faut continuer à se baser sur la nécessité absolue d'accorder la priorité aux notions de gestion industrielle et commerciale du réseau. Dans le cas contraire et donc si l'on se cramponne aux conceptions du passé en matière de gestion, il est à craindre que les chemins de fer ne pourront subsister en tant que moyen de transport digne de ce nom sur le marché des transports régi par la loi de la concurrence. S'en tenir aux idées d'il y a cinquante ans ne serait pas seulement commettre une erreur du point de vue économique, mais pourrait également avoir des conséquences regrettables du point de vue social, car il est plus que jamais évident que la reconversion de l'exploitation du réseau ferroviaire doit garantir l'octroi au véritable cheminot du statut qu'il peut prétendre en raison du caractère unique de sa profession.

1°) *Dans cette optique, il convient d'avoir comme premier objectif de rendre l'équipement et l'exploitation des diverses lignes de chemin de fer et des installations connexes tributaires du trafic qu'elles doivent assurer.*

Il faut également rappeler que la structure générale du réseau et des installations doit être conçue de manière à faire une distinction nette entre les lignes axiales, caractérisées par une concentration maximum du trafic lourd et rapide, les lignes secondaires, sur lesquelles le trafic voyageurs et le trafic marchandises sont encore importants et les lignes à trafic réduit, sur lesquelles un service ferroviaire normal ne se justifie plus.

Ce premier objectif que constitue la différenciation de l'équipement et de l'exploitation, est essentiel pour permettre de comprimer le prix de revient, ce qui est le but de la modernisation et de la rationalisation.

En ce qui concerne la *modernisation*, le programme prévoit la continuation de l'électrification de la ligne Liège-Namur et de ses antennes ainsi que de la ligne Anvers-St-Nicolas-Gand, ce qui implique, pour cette dernière, une transformation de tout le complexe des voies ferrées d'Anvers.

La reconversion du matériel de traction et des voitures à voyageurs touchant à sa fin, les efforts faits en ce qui concerne le matériel roulant portent sur le parc des wagons de marchandises, lequel est des plus vieillot. La décision a déjà été prise de construire une première série de 800 nouveaux wagons de marchandises et de transformer 250 wagons basculeurs en wagons à toit ouvrant.

La modernisation des moyens d'exploitation se poursuivra l'année prochaine par l'amélioration de la signalisation, l'automatisation des passages à niveau et la mécanisation des travaux d'entretien des voies.

Les opérations administratives seront perfectionnées. Le conseil d'administration vient, par exemple, de décider de procéder à une expérience dans les gares de triage d'Anvers-Nord et Anvers-Bassins-Entrepôt d'une part, et de Ronet et Stockem, d'autre part; cette expérience portera sur l'équipement électronique en vue de la mécanisation des opérations administratives liées au mouvement des wagons.

En ce qui concerne la rationalisation, plusieurs des problèmes qui se posent en ce domaine sont suffisamment connus: par exemple, la rationalisation des lignes à trafic voyageurs réduit et des cours à marchandises où la manipulation des marchandises est déficitaire, la réforme de l'exploitation du trafic marchandises de détail et la réduction du nombre des ateliers d'entretien du matériel de traction et du matériel roulant en fonction de la modernisation de ceux-ci.

Meer speciaal wil de Minister daaromtrent de aandacht vestigen op de proef die in vijf stations sedert 1 mei l.l. loopt betreffende de afschaffing van de controle van de reizigers aan de uitgang. Geeft deze proef algehele voldoening, dan zullen maatregelen op grotere schaal volgen in de loop van toekomstig jaar.

De modernisatie en de rationalisatie kunnen echter niet tot volwaardige en spoedige uitwerking worden gebracht indien de vereiste financieringsmiddelen niet tijdig ter beschikking worden gesteld.

2°) *Een tweede objectief dat in het kader van een industrieel en commercieel beheer van het spoorwegnet moet worden nagestreefd, bestaat erin de tarievenpolitiek af te stemmen op de economische waarheid en een commercieel beleid te voeren derwijze dat de ganse spoorwegapparatuur maximaal rendeert.*

De tijd van de mutualiteit tussen de ontvangsten uit de reizigers- en (of) de goederentrafiek, evenals het afstemmen van de tarieven op de waarde van het vervoerde product (ad-valoremstelsel) is definitief voorbij.

Het enig criterium dat nu nog kan gelden is de kostprijs van de vervoerprestatie en het afstemmen van de vervoerprijs op die kostprijs.

Zoals voor de structurering van het net, leidt ook dit objectief tot een meer doorgedreven differentiëring met name in de tarieven. Omdat wij vergroei zijn met een oude traditie van strenge « gelijkbehandeling » wordt die nieuwe richting aan de tarievenpolitiek gegeven, niet altijd goed begrepen. Zij is nochtans volledig verantwoord. Het volstaat daarbij te bedenken dat wanneer de vaste exploitatiekosten kunnen gespreid worden over een groter aantal trafiekeenheden, de kostprijs per reiziger-km of per ton-km onmiddellijk daalt.

Het toepassen van nieuwe *tarifaire principes* is hiervan het gevolg.

De Minister citeert :

— de inschakeling ten titel van « eindlasten », van een bijdrage van 2 F per uitgereikt biljet van 1 januari a.s. af;

— de aanpassing op dezelfde datum van het zeer goedkoop tarief der sociale abonnementen, maar met een verhoging van het weddeplafond van de bedienden van 125 000 tot 150 000 F.

— de maatregelen, voornamelijk alleen bedoeld als proef, Ardennen in het voorbije zomerseizoen. Deze proef werd hernomen voor de duur van de jongste Kerst- en Nieuwjaarsvacantie;

— de maatregel die eveneens als proef tot het einde van 1966 werd getroffen, betreffende de verplaatsingen tijdens de stille uren op de lijnvakken Brussel-Denderleeuw en Brussel-Waver;

— de hervorming inzake bevrachting van de stukgoederen waarvan reeds enkele voorbereidende maatregelen werden uitgevoerd, maar die nu het voorwerp uitmaakt van een grondige studie welke toekomstig jaar toepassing zou kunnen vinden;

— de maatregelen die voor de volle wagenladingen sedert 1 januari jl. worden toegepast aangaande de dekking der eindlasten door een aanpassing van de minimumprijs per wagen, de aanpassing van de verhouding tussen de prijs per ton voor verzendingen van 5 ton en dezelfde prijs voor verzendingen van 20 ton, de aanpassing van de taksen voor de operaties in de stations en de havens evenals deze voor het reinigen van het materieel en voor de douaneformaliteiten;

Le Ministre entend tout particulièrement attirer l'attention sur les essais qui se déroulent dans cinq gares depuis le 1^{er} mai dernier et qui portent sur la suppression du contrôle des voyageurs à la sortie. Si ces essais deviennent concluants, des mesures seront prises sur une grande échelle dans le courant de l'année prochaine.

La modernisation et la rationalisation n'auront cependant pas d'effets rapides et importants si les moyens financiers requis ne sont pas accordés en temps utile.

2°) *Le deuxième objectif qu'il faut poursuivre en matière de gestion industrielle et commerciale du réseau ferroviaire est de faire concorder la politique tarifaire avec la vérité économique et de mener une politique commerciale centrée sur le rendement maximum de l'ensemble de l'appareil ferroviaire.*

Le temps où l'on appliquait la compensation entre les recettes provenant des trafics voyageurs et (ou) marchandises, ainsi que la liaison des tarifs à la valeur du produit transporté (système ad valorem), est définitivement révolu.

Le seul critère qui puisse encore être retenu à l'heure actuelle réside dans le prix de revient de la prestation de transport et la liaison du prix du transport à ce prix de revient.

Comme c'est le cas pour la structuration du réseau, cet objectif conduit également à une différenciation plus poussée, notamment en matière de tarifs. Cependant, une vieille tradition de rigoureuse « uniformité des tarifs » s'étant ancrée en nous, cette nouvelle orientation de la politique tarifaire n'est pas toujours bien comprise. Elle est néanmoins justifiée. A cet égard, il suffit de songer que, lorsque les frais fixes d'exploitation peuvent être répartis sur un plus grand nombre d'unités de transport, le prix de revient par voyageur/km ou par tonne/km baisse immédiatement.

L'application de *principes tarifaires* nouveaux en est la conséquence.

Le Ministre cite :

— l'instauration, à titre de « charges finales », d'un supplément de 2 F par billet délivré, à dater du 1^{er} janvier prochain;

— l'ajustement, à la même date, du tarif particulièrement modique des abonnements sociaux, assorti toutefois d'un relèvement du plafond des traitements des employés, celui-ci étant porté de 125 000 à 150 000 F;

— les mesures, instaurées jusqu'à présent à titre expérimental, pour des déplacements d'un jour vers la côte et les Ardennes, au cours de la saison estivale passée. Cette expérience a été répétée durant les dernières vacances de Noël et de Nouvel An;

— la mesure prise également à titre d'essai jusqu'à la fin de 1966 et qui concerne les déplacements pendant les heures creuses sur les tronçons Bruxelles-Denderleeuw et Bruxelles-Wavre;

— la réforme en matière de taxation de colis, dont quelques mesures préparatoires ont déjà été mises en exécution, mais qui fait actuellement l'objet d'une étude approfondie qui pourrait entrer en application l'année prochaine;

— les mesures qui, à partir du 1^{er} janvier dernier sont appliquées pour les charges complètes et qui concernent la couverture des charges finales par l'adaptation du prix minimum par wagon, l'adaptation de la proportion entre le prix par tonne pour les expéditions de 5 tonnes et le même prix pour les expéditions de 20 tonnes, l'adaptation des taxes relatives aux opérations dans les gares et les ports ainsi que celles qui s'appliquent au nettoyage du matériel et aux formalités douanières;

— de revalorisatie van de tarieven van de met de waterweg concurrerende trafiek ingevolge een optrekking van de sedert 1926 ongewijzigd gebleven scheepvaartrechten (2 ct. per t-km).

Buiten het tarifair aspect, dient een dynamisch commercieel beleid ook gericht te zijn op een optimaal rendement van het spoorwegdomein.

De aantrekkingskracht uitgeoefend op een mogelijke cliënteel wordt, afgezien van de vervoerprijs, eveneens in de hand gewerkt door de geboden « service ».

De initiatieven die ter zake reeds genomen zijn, blijven vanzelfsprekend in stand gehouden en zullen, binnen het kader van het regeringsprogramma, nog uitbreiding kunnen vinden.

In dat verband weze vermeld dat de raad van beheer, zeer onlangs, principieel zijn instemming heeft betuigd met een totaal nieuwe visie voor een politiek op lange termijn wat betreft de aanleg van parkings voor autovoertuigen.

Zij bestaat erin de privé-sector te betrekken bij de oprichting en de exploitatie van parkeerplaatsen in de nabijheid van de stations der grote agglomeraties en in de aanleg van zogenaamde parkeerstations aan de periferie van dergelijke agglomeraties. Deze politiek past volledig in het kader van de ontlasting van het wegverkeer in de grote agglomeraties en van de valorisatie van het openbaar vervoer.

De prospectie waartoe zal worden overgegaan, zal moeten aantonen of er kans bestaat tot praktische verwezenlijking van die nieuwe in uitzicht staande mogelijkheden.

3°) *Voorrang verlenen aan de begrippen van industrieel en commercieel beheer van het net, houdt terzelfder tijd een waarborg in voor de instandhouding van het sociaal statuut van de echte spoorwegman.*

Het spoorwegpersoneel heeft sedert de oprichting van de Nationale Maatschappij, een statuut dat enig is in ons land. Via zijn vertegenwoordigers beschikt het immers, in de schoot van de Nationale Paritaire Commissie, over het recht op medebeheer in personeelszaken; in de raad van beheer is het eveneens vertegenwoordigd en kan het zijn stem laten horen in alle beheersproblemen die er worden behandeld.

De Regering zal dit speciaal en bij de wet van 1926 vastgelegd statuut in stand houden, maar zij meent, zoals in het verleden, te kunnen rekenen op de medewerking van allen om het spoorwegprogramma uit te voeren.

Zij weet dat dit voor het personeel sommige moeilijkheden en onaangenaamheden kan met zich brengen, doch het moet worden beklemtoond dat de inspanning die wordt gedaan om tot een modern en aan zijn rol aangepast spoorwegnet te komen, precies voor de echte spoorwegman een waarborg zal zijn om verder aanspraak te kunnen maken op een statuut — ook in zijn concrete toepassingen — dat overeenstemt met zijn hoge beroepswaarde.

Het is immers geen waanvoorstelling te denken hoe dit statuut geleidelijk aan zou afbrokkelen of althans met steeds kleiner wordende overtuiging zou kunnen worden verdedigd, wanneer men zou vaststellen dat de essentie zelf van de spoorweg — d.i. reizigers en goederen verplaatsen — stilaan aan betekenis verliest omdat de gepaste hervormings- en aanpassingsmaatregelen uitbleven.

Gelukkig zijn het personeel en de organisaties waarin het verenigd is, zich bewust van de noodzakelijkheid van de hervorming. Dat alles niet onverdeeld wordt aanvaard, is begrijpelijk en menselijk. Doch het begrip is er en daarom ook mag worden onderstreept dat de vereiste sociale bekommernis aanwezig is om, in gemeen overleg met de

— la revalorisation des tarifs du trafic qui est en concurrence avec les transports par voie navigable, à la suite de l'augmentation des droits de navigation restés inchangés depuis 1926 (2 ct par t-km).

Indépendamment de l'aspect tarifaire, toute politique commerciale dynamique doit également tendre à un rendement optimal dans le domaine des chemins de fer.

Abstraction faite du prix de transport, l'attrait qui s'exerce sur une clientèle possible est également favorisé par le « service » offert.

Les initiatives déjà prises en la matière subsisteront évidemment et pourront encore être étendues dans le cadre du programme gouvernemental.

A ce sujet, il convient de souligner que le conseil d'administration a tout récemment approuvé en principe les conceptions entièrement nouvelles d'une politique à long terme d'aménagement de parkings pour autos.

Elles consistent à associer le secteur privé à la construction et à l'exploitation de parkings à proximité des gares des grandes agglomérations et à l'aménagement de gares à parkings à la périphérie de telles agglomérations. Cette politique cadre parfaitement avec l'allègement du trafic routier dans les grandes agglomérations ainsi qu'avec la mise en valeur des transports publics.

La prospection à laquelle on aura recours en ce domaine devra montrer s'il existe des possibilités de réalisation concrète des nouvelles possibilités ainsi entrevues.

3°) *L'octroi d'une priorité aux notions de gestion industrielle et commerciale du réseau constitué en même temps une garantie pour le maintien du statut social du véritable cheminot.*

Depuis la création de la Société nationale, le personnel des chemins de fer bénéficie d'un statut unique dans notre pays. En effet, par ses délégués, il détient, au sein de la commission paritaire nationale, le droit de cogestion dans les questions de personnel; ce dernier est également représenté au conseil d'administration et peut se faire entendre au sujet de tout problème de gestion qui y est examiné.

Le Gouvernement maintiendra ce statut spécial prévu par la loi de 1926, mais il estime pouvoir compter, comme par le passé, sur la collaboration de tous pour mettre à exécution le programme ferroviaire.

Il n'ignore pas que cela peut entraîner certaines difficultés et certains désagréments pour le personnel, mais il convient de souligner que l'effort qu'il faudra consentir pour mettre sur pied un réseau ferroviaire moderne et approprié à son rôle, sera précisément pour les véritables cheminots une garantie du maintien d'un statut qui — dans ses applications concrètes également — répond à leur haute valeur professionnelle.

Ce n'est, en effet, pas une illusion que de s'imaginer que ce statut pourrait s'effriter progressivement ou que la défense de ce statut pourrait se faire avec une conviction s'amenuisant à mesure qu'il serait constaté que la mission essentielle même des chemins de fer — c'est-à-dire le transport des voyageurs et des marchandises — perd progressivement sa signification en l'absence de mesures de réforme et d'adaptation.

Heureusement, le personnel et les organisations auxquelles il est affilié est conscient de la nécessité de la réforme. Il est humainement compréhensible que tout ne soit pas admis en bloc, mais il y a de la compréhension et, dès lors, l'accent peut être mis sur l'existence du souci social requis pour limiter, dans toute la mesure du possible et

erkende organisaties, de moeilijkheden en onaangenaamheden voor het personeel in al de mate van het mogelijke en het redelijke te beperken.

Die moeilijkheden en onaangenaamheden vloeien voort uit de onverminderde inkrimping van de personeelskaders die voor dit jaar en ook voor toekomstig jaar is geprogrammeerd. Die evolutie is immers het uiteindelijk onafwendbaar gevolg van alle getroffen modernisatie- en rationalisatiemaatregelen. Er werd reeds aangetoond dat ter zake opmerkelijke resultaten werden bereikt.

Anderzijds heeft de wil tot instandhouding van de materiële toestand van de spoorwegman zich andermaal veruitwendigd in de laatste sociale programmatie. Het spoorwegpersoneel en de gepensioneerden hebben dit jaar genoten van de voor het Staatspersoneel besliste programmatie en dat zal ook zo zijn in 1967. Het krediet dat op de begroting voor Verkeerswezen is uitgetrokken onder het artikel « bijdrage tot het evenwicht van de exploitatierekening », zegge 1 419 miljoen, is bestemd om deze sociale programmatie te financieren.

Wat de verzekering-gezondheidszorgen van het personeel in actieve dienst, de gepensioneerden en hun familieleden betreft, deze sociale prestatie wordt verstrekt via de Kas der Sociale Werken die uitsluitend gespijsd werd, tot en met het dienstjaar 1964, met een bijdrage van de N. M. B. S. zelf, van de personeelsleden en van de gepensioneerden.

Voor 1965 kwam daar een Staatskrediet bij omdat die Kas, ingevolge de wet van 9 augustus 1963, niet meer het evenwicht van haar jaarlijkse rekening kon verzekeren.

Voor 1966 en 1967 is dat Staatskrediet door de Regering niet meer opnieuw uitgetrokken geworden. Het onderzoek van de kwestie is opgedragen aan een werkgroep die eerlang zijn verslag zal indiennen.

c) Het werkprogramma inzake maatregelen die buiten de bevoegdheid van de spoorwegoverheid vallen.

Om uiting te geven aan haar overtuiging dat het spoorwegprobleem niet enkel op te lossen is binnen de grenzen van de Nationale Maatschappij zelf, heeft de Regering ook reeds maatregelen geprogrammeerd die bij de algemene vervoerpolitiek aansluiten en die zij bij voorrang wenst te zien nemen omdat zij van overwegend belang zijn.

Het betreft de normalisatie van de spoorwegrekeningen en de egalisatie inzake infrastructuurkosten.

De Minister herinnert eraan dat de *normalisatie van de spoorwegrekeningen* een driedubbel doel heeft, namelijk :

- klaarheid te brengen in de lasten, verplichtingen en discriminaties die de spoorwegexploitatie alleen te dragen heeft;
- de financiële sanering van de spoorweg te verwezenlijken en zijn financiële autonomie te herstellen door de neutralisatie van die lasten, verplichtingen en discriminaties;
- ten slotte, de concurrentiële positie van de spoorweg op de vervoermarkt in zijn ware gedaante te plaatsen.

Men weet reeds dat dit probleem bestudeerd werd door een werkgroep die haar verslag in mei 1965 heeft neergelegd.

Welnu, in dat verband werd volgend werkprogramma vastgelegd :

- Dit verslag wordt eerst besproken door de Ministers van Begroting, van Financiën en van Verkeerswezen. Deze besprekingen zijn aangevat;

en accord avec les organisations reconnues, les difficultés et les désagréments pour le personnel.

Ces difficultés et ces désagréments résultent de la réduction constante des cadres du personnel, programmée pour cette année et pour l'année prochaine. Cette évolution est, en fait, la conséquence finale et inéluctable de toutes les mesures de modernisation et de rationalisation prises à ce jour. Les résultats remarquables obtenus en la matière ont déjà été mis en lumière.

D'autre part, la volonté de sauvegarder la situation matérielle du cheminot s'est exprimée une fois de plus dans la dernière programmation sociale. Le personnel des chemins de fer et les pensionnés ont bénéficié, cette année, de la programmation décidée pour le personnel de l'Etat; il en sera de même en 1967. Le crédit inscrit au budget des Communications à l'article « contribution de l'Etat à l'équilibre du compte d'exploitation », en l'occurrence 1 419 millions, est destiné à financer cette programmation sociale.

En ce qui concerne l'assurance soins de santé du personnel en service actif, des pensionnés et des membres de leur famille, cette prestation sociale est liquidée par l'intermédiaire de la Caisse des œuvres sociales, laquelle était alimentée exclusivement, jusqu'à l'exercice 1964 inclus, par une contribution de la S. N. C. B. même, des membres du personnel et des pensionnés.

En 1965, un crédit de l'Etat est venu s'y ajouter parce que, par suite de la loi du 9 août 1963, il n'était plus possible à cette Caisse d'assurer l'équilibre de son compte annuel.

Pour 1966 et 1967, ce crédit de l'Etat n'a plus été prévu par le Gouvernement. L'examen de cette question a été confié à un groupe de travail qui déposera prochainement son rapport.

c) Le programme de travail en ce qui concerne les mesures échappant à la compétence de la direction des chemins de fer.

Afin de marquer sa conviction que le problème ferroviaire ne peut être résolu uniquement dans le cadre de la seule Société nationale, le Gouvernement a déjà programmé des mesures qui se rattachent à la politique générale des transports et qu'il désire voir appliquer par priorité parce qu'elles sont d'une importance primordiale.

Il s'agit de la normalisation des comptes des chemins de fer et de l'égalisation en matière de charges d'infrastructure.

Le Ministre rappelle que la *normalisation des comptes des chemins de fer* a un but triple, en l'occurrence :

- préciser les charges, les obligations et les discriminations que seule l'exploitation des chemins de fer doit supporter;
- réaliser l'assainissement financier des chemins de fer et rétablir son autonomie financière par la neutralisation de ces charges, obligations et discriminations;
- enfin, mettre en lumière la véritable position concurrentielle des chemins de fer sur le marché du transport.

Nul n'ignore encore que ce problème a été étudié par un groupe de travail qui a déposé son rapport au mois de mai 1965.

Le programme de travail suivant a été élaboré :

- Le rapport est examiné d'abord par les Ministres du Budget, des Finances et des Communications. Cet examen a commencé;

— Vervolgens bepaalt de Ministerraad zijn standpunt. Het verslag van de werkgroep wordt nadien voor publicatie vrijgegeven;

— De normalisatie van de spoorwegrekeningen krijgt toepassing voor het opmaken van de begroting voor 1968.

Ten aanzien van dit werkprogramma zal de Ministerraad positie moeten kiezen ten laatste in februari-maart van dit jaar; het verslag zal kort nadien kunnen worden vrijgegeven.

Bovendien zal overeenkomstig een beslissing van de Ministerraad van de E. E. G., de normalisatie van de spoorwegrekeningen in de zes lidstaten moeten verwezenlijkt zijn ten laatste per 1 januari 1969.

Een tweede punt van uitermate groot belang voor de algemene vervoerpolitiek is de *egalisation van de infrastructuurlasten*. Ook dit probleem is in de schoot van de E. E. G. aangepakt geworden.

Egalisatie van de infrastructuurlasten betekent dat alle vervoertakken op een voet van gelijkheid worden geplaatst betreffende de inlastneming van de infrastructuurkosten die zij zowel inzake bediening, onderhoud, vernieuwing als aanleg veroorzaken.

In beginsel wordt thans praktisch algemeen aanvaard dat de infrastructuurkosten van een bepaalde vervoertak ten laste van de gebruikers moeten worden gelegd volgens het gebruik dat zij van de infrastructuur hebben.

Dit probleem is uitermate delikaat, complex en belangrijk. Men bedenke hierbij dat, niet ten onrechte overigens, de weggebruikers beweren reeds bij te dragen tot de dekking van hun infrastructuurlasten. Behalve voor de spoorweg, is er vervolgens het totaal gebrek aan een noodzakelijk overzicht van het geheel der infrastructuurlasten voor de weg en de binnenvaart. Die lasten zijn immers verspreid, niet alleen over de verschillende begrotingen van de centrale besturen; maar ook opgenomen in die van de gemeentelijke en provinciale overheden. Er is ten slotte nog het probleem te weten op welke wijze de doorrekening aan de gebruikers praktisch kan worden verwezenlijkt.

Aan een werkgroep Verkeerswegen-Openbare Werken is opgedragen deze kwestie te bestuderen. In uitvoering van het nu door de Regering vastgelegd programma, dient deze werkgroep haar, zij het soms pragmatische, voorstellen in te leiden ten laatste tegen einde 1967.

* * *

Besluit :

Er zijn voldoende elementen aanwezig om in volle objectiviteit te erkennen dat de spoorweg nog lang niet afgedaan heeft : in de toekomst liggen voldoende gunstige factoren besloten om ze, met de nieuwe opvatting over de spoorweguitbouw, met optimisme tegemoet te zien.

Vragen en antwoorden.

Financiële problemen en Staatstussenkomsten.

Vraag n° 1. — Rentabiliteit.

Volgens de Minister is een van de objectieven van een algemeen vervoerbeleid het verzekeren van de rentabiliteit van de vervoerondernemingen en derhalve gaat het niet verder op aan die ondernemingen, en meer bepaald

— Le Conseil des Ministres arrête sa position. La publication du rapport du groupe de travail est ensuite autorisée;

— La normalisation des comptes des chemins de fer est mise en application en vue de l'établissement du budget pour 1968.

Le Conseil des Ministres devra arrêter sa position à l'égard de ce programme de travail au plus tard au cours des mois de février ou de mars de cette année, de manière que le rapport puisse être publié peu après.

En outre, conformément à une décision du Conseil des Ministres de la C. E. E., la normalisation des comptes des chemins de fer devra être réalisée dans les six Etats membres au 1^{er} janvier 1969 au plus tard.

L'*égénéralisation des charges d'infrastructure* constitue un second point d'importance exceptionnelle pour la politique générale des transports. Ce problème a également été abordé au sein de la C. E. E.

Par l'*égénéralisation des charges d'infrastructure* on entend la mise sur pied d'*égénéralité* de tous les modes de transport, en ce qui concerne la prise en charge des dépenses d'infrastructure exigées par ceux-ci, tant en matière de service, d'entretien et de renouvellement qu'au point de vue de l'installation.

En principe, il est généralement admis qu'à l'heure actuelle, les dépenses d'infrastructure d'un mode de transport déterminé doivent être mises à charge des usagers selon l'utilisation qu'ils font de l'infrastructure.

Ce problème est extrêmement délicat, complexe et important. Les usagers de la route prétendent, avec raison d'ailleurs, qu'ils contribuent déjà à la couverture des charges d'infrastructure. Il y a ensuite le fait qu'un aperçu global indispensable des charges d'infrastructure pour les transports par route et par voie navigable fait totalement défaut; seuls les chemins de fer font exception à cette règle. En effet, ces charges sont disséminées non seulement entre les divers budgets des administrations centrales, mais elles grèvent également les budgets des autorités communales et provinciales. Il y a enfin la question de savoir comment l'imputation de ces frais aux utilisateurs pourra être pratiquement réalisée.

Un groupe de travail mixte des Communications et des Travaux publics a été chargé d'étudier ce problème. Ce groupe de travail doit, en exécution du programme établi par le Gouvernement, soumettre des propositions, fussent-elles pragmatiques, au plus tard pour la fin de l'année 1967.

* * *

Conclusion :

Il y a suffisamment de données pour reconnaître en toute objectivité que les chemins de fer sont loin d'avoir terminé leur carrière: l'avenir contient assez d'éléments favorables pour pouvoir l'aborder avec optimisme, en partant de conceptions nouvelles en matière de structures ferroviaires.

Questions et réponses.

Problèmes financiers et interventions de l'Etat.

Question n° 1. — Rentabilité.

Selon le Ministre, l'un des objectifs de la politique générale des transports consiste à assurer la rentabilité des entreprises de transport et, dès lors, il ne s'indique plus d'imposer à ces entreprises, et particulièrement à la

aan de N. M. B. S., prestaties op te leggen die vreemd zijn aan het beheer ervan.

Een lid zou willen vernemen welke concrete prestaties hier zijn bedoeld, wat de N. M. B. S. betreft.

Antwoord :

Er dient aan herinnerd te worden dat in het verleden de spoorweg beschouwd werd als een middel om een aantal doeleinden van sociale of economische aard te verwezenlijken. Zo heeft men prijsverminderingen toegekend aan oorlogsinvaliden, oud-strijders, kinderrijke gezinnen, enz., waarbij een doel werd nagestreefd, met name die burgers te belonen voor bepaalde verdiensten die zij hebben verworven, dat evenwel totaal vreemd is aan de vervoerprestatie als dusdanig. Zo niet men ook dat de N. M. B. S. verder installaties moet in dienst houden ten behoeve van de Landsverdediging, maar die voor de maatschappij geen enkel nut meer hebben. Zo niet men nog dat die maatschappij genoeg moet nemen met tariefmaatregelen uitsluitend ingegeven door redenen van internationaal belang en samenwerking.

Het zijn al die prestaties welke de spoorwegexploitatie moet dragen, die uiteindelijk ook haar financiële uitkomsten beïnvloeden.

Dergelijke politiek was in het verleden begrijpelijk, om reden dat de spoorweg over een feitelijk vervoermonopolie beschikte. Maar, in de huidige omstandigheden van een concurrentiële markt, kunnen dergelijke lasten en verplichtingen niet meer op een vervoeronderneming worden gelegd omdat men deze onderneming aldus belast met prestaties die onvoldoende worden vergoed en die dus haar rentabiliteit in het gedrang brengen.

De vervoeronderneming mag dus niet meer, in de huidige omstandigheden, beschouwd worden als een ondergeschikte sector van het geheel van de economische of industriële activiteit. Zij moet als een volwaardig deel van die activiteit worden behandeld en het is derhalve aangewezen dat haar geen prestaties meer worden opgelegd die in feite ten goede komen aan andere sectoren, maar dat die laatste sectoren zelf de lasten die voortvloeien uit bepaalde bijzondere maatregelen, zouden dragen.

Het is in die geest dat de Regering de rentabiliteit van de vervoeronderneming ziet.

Vraag n° 2. — Bijkredieten 1966.

Een lid wenst te vernemen welke de vier posten zijn waarvoor in 1966 een bijkrediet is moeten uitgetrokken worden om de oorspronkelijke kredieten aan te passen aan de werkelijke trafiek of aan de werkelijke uitgave.

Antwoord :

Deze 4 posten zijn :

1) tussenkomst in de tariefverminderingen aan bevoorrechte reizigers	12,1 miljoen
2) tussenkomst in de gemeenschappelijke installaties met andere vervoertakken (weg en waterweg)	9,0 miljoen
3) vergoeding voor de pensioenbonificaties aan agenten-oorlogsinvaliden en gelijkgestelden	13,2 miljoen
4) Interestlast van de electrificatieleningen	23,4 miljoen
	57,7 miljoen

S. N. C. B., des prestation qui débordent du cadre de leur gestion.

Un membre aimerait savoir, en ce qui concerne la S. N. C. B. quelles sont les prestations concrètes visées de la sorte.

Réponse :

Il convient de rappeler que, dans le passé, les chemins de fer étaient considérés comme un moyen permettant de réaliser un certain nombre d'objectifs de nature économique ou sociale. C'est ainsi qu'ont été consenties en faveur des invalides de guerre, des anciens combattants, des familles nombreuses, etc., des réductions de prix destinées notamment à récompenser des citoyens pour certains mérites qui existent dans leur chef, mais sont absolument étrangers à la prestation de transport considérée comme telle. C'est ainsi également que la S. N. C. B. doit encore maintenir en service certaines installations qui sont requises par la Défense nationale mais ne sont plus d'aucune utilité pour ladite société. C'est ainsi enfin que la S. N. C. B. doit se soumettre aux mesures tarifaires inspirées exclusivement par des raisons d'intérêt international et de coopération.

Toutes ces prestations que doit supporter l'exploitation des chemins de fer viennent finalement grever aussi ses résultats financiers.

Une telle politique était compréhensible dans le passé, car les chemins de fer disposaient alors, en matière de transports, d'un monopole de fait. Dans les circonstances actuelles, caractérisées par un marché concurrentiel, ces charges et ces obligations ne peuvent cependant plus être imposées à une entreprise de transport, parce que cette entreprise se trouve ainsi accablée de prestations qui sont insuffisamment rémunérées et qui, dès lors, menacent sa rentabilité.

L'entreprise de transport ne peut donc plus, dans les circonstances actuelles, être considérée comme un secteur subordonné de l'ensemble de l'activité économique ou industrielle. Elle doit être traitée comme un secteur à part entière de cette activité et il convient, dès lors, de ne plus lui imposer des prestations incombant en fait à d'autres secteurs; ce sont ces derniers mêmes qui doivent supporter les charges qui découlent de certaines mesures particulières.

C'est dans cet esprit que le Gouvernement envisage la rentabilité de l'entreprise de transport.

Question n° 2. — Crédits supplémentaires pour 1966.

Un membre désire savoir quels sont les quatre postes pour lesquels, en 1966, un crédit supplémentaires a dû être inscrit en vue d'adapter les crédits initiaux à la réalité du trafic et des dépenses.

Réponse :

Ces quatre postes sont :

1) intervention dans les réductions tarifaires aux voyageurs privilégiés	12,1 millions
2) intervention dans les installations communes à d'autres secteurs de transport (route et voies hydrauliques)	9,0 millions
3) indemnité pour bonifications de pensions aux agents invalides de guerre et assimilés	13,2 millions
4) Charges d'intérêts des emprunts en vue de l'électrification	23,4 millions
	57,7 millions

Vraag n° 3. — Berekening van de Staatsvergoeding voor opgelegde lasten, verplichtingen en discriminaties.

In zijn inleidende uiteenzetting heeft de Minister gezegd dat, voor 1967, de vergoedingen door de Staat aan de N. M. B. S. toegekend voor de lasten, verplichtingen en discriminaties die zij draagt, opnieuw berekend werden volgens de formules die van toepassing waren in 1959.

Een lid vraagt welke die formules zijn.

Een ander lid wenst het detail te kennen van de lasten, verplichtingen en discriminaties die alleen op de spoorweg-exploitatie drukken.

Antwoord :

1) Sociale abonnementen.

De compensatie is gelijk aan 85 % van het verlies.

Dit verliescijfer wordt bekomen door de verwachte tarifaire ontvangsten af te trekken van de voorziene uitgave berekend door de specifieke kostprijs per reiziger-km te vermenigvuldigen met de voorziene trafiek.

2) Schoolabonnementen.

Zoals voor de sociale abonnementen.

3) Verminderingen aan bevoordeelde reizigers.

De compensatie is gelijk aan 50 % van de ontvangsteriving voortvloeiend uit het verschil in prijs tussen het gewoon biljet en het biljet met vermindering verrekend volgens de werkelijke trafiek die met steekproeven (tweemaal per jaar) wordt bepaald.

4) Excedentaire pensioenlast.

Men zal zich herinneren dat ingevolge de wet van 1926 aan de Maatschappij een zware pensioenlast werd opgelegd.

De Staatstussenkomst wordt berekend volgens een formule die de excedentaire pensioenlast ten opzichte van een normaal effectief gepensioneerd bepaalt. Deze berekening geschiedt afzonderlijk voor de rustpensioenen en voor de overlevingspensioenen.

5) Wedde- en pensioenbonificaties.

De vergoeding is gelijk aan de werkelijke geregistreerde uitgave.

6) Interest van de electrificatieleningen.

De vergoeding is berekend à 5,88 %, zegge het gemiddeld bedrag van de leningen uitgeschreven door de N. M. B. S. voor de electrificatiewerken.

7) Gemeenschappelijke installaties met andere vervoertakken. (Bv. overwegen).

De vergoeding is gelijk aan 50 % van de werkelijk geregistreerde uitgave.

Vraag n° 4. — Eindlasten in het reizigersverkeer.

Welke is de verantwoording van de maatregel inzake eindlasten die zijn veruitwendiging vindt in het toevoegen van een bedrag van 2 F aan de prijs van de biljetten met ingang van 1 januari l.l.?

Question n° 3. — Calcul de l'indemnisation de l'Etat pour les charges, obligations et discriminations imposées.

Dans son exposé introductif, le Ministre a précisé que, pour l'année 1967, les indemnités accordées par l'Etat à la S. N. C. B. pour les charges, obligations et discriminations supportées par celle-ci avaient été recalculées suivant les formules qui étaient d'application en 1959.

Un membre demande quelles sont ces formules.

Un autre membre désire connaître des détails au sujet des charges, obligations et discriminations qui grèvent uniquement l'exploitation des chemins de fer.

Réponse :

1) Abonnements sociaux.

La compensation est égale à 85 % de la perte.

Le montant de cette perte est obtenu en déduisant les recettes tarifaires escomptées de la dépense prévue, calculée en multipliant le prix de revient spécifique par voyageur-kilomètre par le trafic prévu.

2) Abonnements scolaires.

Formule identique à celle des abonnements sociaux.

3) Réductions en faveur de voyageurs privilégiés.

La compensation est égale à 50 % du manque à gagner résultant de la différence de prix entre le billet ordinaire et le billet à tarif réduit, ventilé sur le trafic réel déterminé par sondage (deux fois l'an).

4) Charge excédentaire en matière de pensions.

On se rappellera qu'à la suite de la loi de 1926, la société s'est vue imposer une lourde charge en matière de pensions.

L'intervention de l'Etat est calculée, suivant une formule qui détermine la charge excédentaire en matière de pensions par rapport à un effectif normal de pensionnés. Ce calcul est fait séparément pour les pensions de retraite et pour les pensions de survie.

5) Bonifications de traitement et de pension.

L'indemnité est égale à la dépense réelle enregistrée.

6) Intérêt des emprunts émis en vue de l'électrification.

L'indemnité est calculée à 5,88 %, soit le montant moyen des emprunts émis par la S. N. C. B. en vue de travaux d'électrification.

7) Installations communes à d'autres secteurs de transport (p. ex. passages à niveau).

L'indemnité est égale à 50 % de la dépense réelle enregistrée.

Question n° 4. — Charges finales du trafic voyageurs.

Quelle est la justification de la mesure prise sur le plan des charges finales et se concrétisant par l'addition d'un montant de 2 F au prix des billets, à partir du 1^{er} janvier dernier?

Antwoord :

De eindlasten in het reizigersverkeer zijn de uitgaven van de stations : verwarming, verlichting, bediening, reiniging, enz.

Het bedrag van 2 F is een bijdrage in deze kosten. Het is van 1 januari l.l. af gevoegd geworden bij de biljetten omdat de prestaties voor deze vervoertitels groter zijn dan b.v. voor de abonnementen, waarvoor slechts een prestatie om de maand vereist is.

Vraag n° 5. — De pendelbeweging en het financieel tekort van de N. M. B. S.

Welke is de invloed van de pendelbeweging naar Brussel op de winst- en verliesrekening van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen ?

Volgens een recente studie van Sodegec over de Denderstreek, door het Ministerie van Openbare Werken uitgegeven, betekent de pendelbeweging uit de Denderstreek alleen voor de maatschappij een verlies van ca. 600 miljoen F per jaar (blz. 39).

Is dit een algemene vaststelling ?

Zijn die berekeningen verantwoord ?

Welke maatregelen overweegt het Departement om dergelijk verlies in te dijken ?

Is het sociaal verantwoord het pendelen aan te moedigen door gunsttarieven ? Werkt men daardoor een voor 's lands economie nadelige en overdreven concentratie in grote steden, niet in de hand, en dit ten nadele van de inspanningen die in de zgn. ontwikkelingsgewesten tot vestiging en uitbreiding van de werkgelegenheid ter plaatse worden geleverd ?

Dezelfde studie (blz. 39) spreekt zich uit voor het verleggen van het zuidelijk tracé Teralfene-Ninove, met de bedoeling het zuiden van de Dendervallei vlugger met Brussel te verbinden en Denderleeuw gedeeltelijk te ontlasten.

Wat denkt de Minister daarover ?

Laatste vraag : is het nog mogelijk, verkeers-technisch gezien, het pendelen op te voeren ? Is men niet tot een saturatiepunt gekomen ? Zo niet, welk besluit moet daaruit worden getrokken ?

Antwoord :

Het vervoer van de pendelaars per spoor omheen de grote agglomeraties wordt gekenmerkt door zeer belangrijke verkeersspitsen gedurende zeer beperkte tijdruimten 's morgens en 's avonds en, meer en meer, alleen tijdens vijf dagen per week.

Deze dienst verplicht de exploitant ertoe uitgebreide installaties en overvloedig materieel in goede staat te bewaren die slechts gebruikt worden gedurende een zeer beperkte tijdsduur. Dit is ook het geval voor het bedieningspersoneel, vooral sedert de sociale wetten de omvang van de prestaties zodanig beperkt hebben dat een bediende in dienst op het spitsuur 's morgens, niet meer herbenut mag worden op het spitsuur 's avonds.

De kostprijs van een dergelijke bediening voor een onderneming waaraan de concurrentie datgene heeft ontnomen wat vroeger elementen ter compensatie betekende (winstgevend vervoeren zowel van reizigers — overgegaan naar de auto —, als van goederen — afgenomen door de vracht-

Réponse :

Ce sont les dépenses relatives aux gares : chauffage, éclairage, service, nettoyage, etc., qui constituent les charges finales du trafic voyageurs.

Le montant de 2 F représente une participation à ces frais. Il a été ajouté, depuis le 1^{er} janvier dernier, au prix des billets parce que les prestations en vue de la délivrance de ces titres de transport sont plus importantes que pour les abonnements par exemple, qui ne nécessitent qu'une seule prestation par mois.

Question n° 5. — Le mouvement de navette quotidienne des travailleurs et le déficit financier de la S. N. C. B.

Quelle est l'incidence du mouvement de navette quotidienne des travailleurs vers Bruxelles sur le compte de pertes et profits de la Société nationale des Chemins de Fer belges ?

Selon une étude récente de la Sodegec sur la région de la Dendre, éditée par le Ministère des Travaux publics, le mouvement de navette quotidienne des travailleurs de la région de la Dendre entraîne, à lui seul, pour la société, une perte d'environ 600 millions de francs par an (page 39).

Cette constatation a-t-elle une valeur générale ?

Ces calculs sont-ils fondés ?

Quelles mesures le Département envisage-t-il pour limiter une telle perte ?

Se justifie-t-il, du point de vue social, d'encourager le mouvement de navette quotidienne des travailleurs par des tarifs de faveur ? Ne favorise-t-il pas ainsi une concentration excessive dans de grandes villes, nuisible à l'économie nationale, et ce au détriment des efforts consentis dans les régions dites de développement en vue de l'implantation et de l'extension de possibilités d'emploi sur place ?

La même étude (p. 39) se prononce en faveur du déplacement du tracé sud Teralfene-Ninove, afin d'abréger la durée de la liaison entre le sud de la vallée de la Dendre et Bruxelles et de désencombrer partiellement la ligne de Denderleeuw.

Qu'en pense le Ministre ?

Dernière question : est-il possible, du point de vue de la technique de la circulation, d'accroître encore le mouvement de navette quotidienne des travailleurs ? N'est-on pas venu au point de saturation ? Dans la négative, quelle conclusion faut-il en déduire ?

Réponse :

Le transport par chemin de fer, à proximité des grandes agglomérations, de travailleurs faisant la navette se caractérise par des pointes de trafic très importantes pendant un laps de temps très réduit le matin et le soir, et ce de plus en plus exclusivement pendant cinq jours par semaine.

Ce service contraint l'exploitant à maintenir en bon état de vastes installations ainsi qu'un matériel abondant, dont il n'est fait usage que pendant un laps de temps très restreint. Tel est également le cas du personnel en service, surtout depuis que les lois sociales ont apporté à l'ampleur de ces prestations des restrictions telles qu'un employé en service aux heures de pointe matinales ne peut plus être remis à la tâche aux heures de pointe du soir.

Le prix de revient d'un tel service est devenu tellement élevé pour une entreprise, privée par la concurrence de ce qui constituait auparavant des éléments de compensation (transports à titre lucratif tant de voyageurs, usant actuellement d'autos, que de marchandises, transportées

auto of de waterweg), ligt zodanig hoog dat, indien zijn tegenwaarde aan de cliënteel zou worden opgelegd, deze prijs bij gebrek aan wegoplossingen (trouwens opgegeven door de meest vooruitstrevende landen zoals de V. S. A.) een werkelijke hinder zou veroorzaken in de ontwikkeling van de economie.

Dit is de reden waarom de toepassing van tarieven die onder de kostprijs liggen gerechtvaardigd is, waarbij het verschil natuurlijk door subsidiën aan de N. M. B. S. dient te worden gecompenseerd.

De vervoerindustrie begunstigt de bewegingen der pendelaars niet. Deze toestand is een gevolg van de economische politiek die zich nochtans inspannt om de werkgelegenheid te scheppen daar waar de werkrachten te vinden zijn, maar daarin slechts in beperkte mate slaagt, gezien de werknemers meestal buiten hun werkplaats wensen te wonen. Overal ter wereld stelt men dan ook een intensivering van de beweging der pendelaars vast omheen de grote centra.

Als antwoord op de laatste vraag van het achtbaar lid kan men zeggen dat het technisch gezien mogelijk is het verkeer der pendelaars op te voeren, en dat in vele gevallen de meest economische oplossing, zoniet voor de N. M. B. S., dan toch voor de gemeenschap, het spoor is, dat heel wat minder belemmering oplevert dan de weg — hetgeen van belang is in zones waar de waarde van de grond bijzonder hoog is —, en dat in het hart van de steden doordringt zonder enig probleem, noch van menging met het plaatselijk verkeer, noch van parking der voertuigen, die dank zij het spoor in de buitenwijken kunnen achtergelaten worden.

Men kan zelfs hopen dat in een bepaalde toekomst de spoorweg meer en meer geautomatiseerd zal zijn, wat een gunstige invloed zal uitoefenen op de personeelsuitgaven en op de kostenprijzen.

Algemene exploitatie, commercialisatie, modernisatie en rationalisatie van de N. M. B. S.

Vraag n° 1. — Net en personeelssterkte.

Zou de Minister de volgende inlichtingen voor de dienstjaren 1945, 1950, 1955, 1960 en 1965 willen verstrekken?

- 1° Het aantal km spoor.
- 2° Het aantal stations, haltes, stopplaatsen, niet bediende stopplaatsen.
- 3° Het aantal in dienst zijnde personeelsleden.
- 4° Het aantal rustpensioenen, weduwnepensioenen, wezenpensioenen.
- 5° Het aantal bediende goederenparken.
- 6° Het aantal werkplaatsen en depots voor materieel.

Antwoord :

1° Het aantal km spoor voor de verschillende gevraagde jaren bedraagt :

	Hoofd- lijnen	Bijkomende lijnen	Totaal
1945	7 741,1 km	5 436,2 km	13 177,3 km
1950	7 806,0 km	5 361,0 km	13 167,0 km
1955	7 658,5 km	5 249,6 km	12 908,1 km
1960	7 371,0 km	5 025,1 km	12 396,1 km
1965	7 127,1 km	4 660,5 km	11 787,6 km

présentement par camion ou par bateau fluvial), que si la clientèle se voyait imposer la contrevaletur de ces éléments, ce prix de revient serait, en l'absence de toute solution de transport par route (solution d'ailleurs abandonnée par les pays les plus progressistes, tels que les Etats-Unis d'Amérique), une véritable entrave au développement de l'économie.

Telle est la raison justifiant l'application de tarifs qui se situent en dessous du prix de revient, la différence devant évidemment être compensée par des subsides à la S. N. C. B.

L'industrie du transport ne favorise pas les déplacements de ceux qui font la navette. Cette situation est une conséquence de la politique économique, laquelle tend cependant à créer l'emploi là où se trouve la main-d'œuvre, mais n'y réussit que dans une mesure réduite puisqu'en général les travailleurs désirent habiter en dehors du lieu de leur travail. Partout dans le monde, on constate dès lors une intensification du mouvement de navette autour des grands centres.

En réponse à la dernière question, il est permis d'affirmer qu'il est techniquement possible d'augmenter le trafic des voyageurs qui font la navette et qu'en de nombreux cas, la solution la plus économique, sinon pour la S. N. C. B., du moins pour la communauté, est celle du chemin de fer, lequel occasionne beaucoup moins d'encombrement que la route — ce qui a son importance dans les zones où la valeur des terrains est particulièrement élevée — et pénètre au cœur des villes sans qu'il soit confronté avec des problèmes ni d'interpénétration avec la circulation locale, ni de stationnement de voitures, qui peuvent être abandonnées dans les faubourgs grâce au chemin de fer.

Il est même permis d'espérer que, dans un avenir déterminé, le chemin de fer sera de plus en plus automatisé, ce qui exercera une influence favorable sur les dépenses de personnel et les prix de revient.

Exploitation générale, commercialisation, modernisation et rationalisation de la S. N. C. B.

Question n° 1. — Réseau et effectifs.

Le Ministre voudrait-il fournir les renseignements suivants pour les exercices 1945, 1950, 1955, 1960 et 1965 :

- 1° le nombre de km de voies;
- 2° le nombre de gares, de haltes, de points d'arrêt, de points d'arrêt non desservis;
- 3° le nombre d'agents en activité de service;
- 4° le nombre de pensions de retraite, de pensions de veuves, de pensions d'orphelins;
- 5° le nombre de cours à marchandises desservies;
- 6° le nombre d'ateliers et de dépôts de matériel.

Réponse :

1° Le nombre de km de voies, pour les différentes années demandées, se présente comme suit :

	Voies principales	Voies accessoiries	Total
1945	7 741,1 km	5 436,2 km	13 177,3 km
1950	7 806,0 km	5 361,0 km	13 167,0 km
1955	7 658,5 km	5 249,6 km	12 908,1 km
1960	7 371,0 km	5 025,1 km	12 396,1 km
1965	7 127,1 km	4 660,5 km	11 787,6 km

2°

2°

	1945	1950	1955	1960	1965	
Stations	748	670	616	579	459	Gares.
Haltes	afgeschaft na de oorlog 1940-1945 supprimées après la guerre 1940-1945					Haltes.
Stopplaatsen	397	337	69	51	38	Points d'arrêt.
Niet bediende stopplaatsen			247	233	223	Points d'arrêt non desservis.

3° en 4°

3° et 4°

op 31 december — au 31 décembre						
	1945	1950	1955	1960	1965	
Aantal :						Nombre :
— personeelsleden in actieve dienst :						— d'agents en activité de service :
statutaire	76 909	76 548	71 888	65 259	57 800	statutaires.
niet-statutaire	24 558	11 203	5 205	3 010	2 065	non statutaires.
	101 467	87 751	77 093	68 269	59 865	
— rustpensioenen	35 070	43 635	46 905	44 904	40 522	— de pensions de retraite;
— weduwenpensioenen	22 792	25 039	27 753	30 359	32 438	— de pensions de survie;
— wezenpensioenen	457	554	440	389	401	— de pensions d'orphelin.

5°

5°

	1945	1950	1955	1960	1965	
Laadplaatsen	1 120	1 113	1 076	1 005	784	Points de chargement.

6°

6°

	1945	1950	1955	1960	1965	
Centrale werkplaatsen voor het materieel	7	7	7	6	6	Ateliers centraux du matériel.
Baanwerkplaatsen voor rijtuigen en spoorwagens	25	23	17	16	13	Ateliers de ligne des voitures et wagons.
Spoorwegplaatsen	3	3	3	3	3	Ateliers de la voie.
Werkplaats en depot van de electriciteit en van de signalisatie	1	1	1	1	1	Atelier et dépôt de l'électricité et de la signalisation.
Depot van het Spoor	1	1	1	1	1	Dépôt de la voie.
Locomotiefdepot	65	59	51	37	22	Dépôts de locomotives.

Vraag n° 2. — Administratieve organisatie.

Overweegt de N. M. B. S. de samensmelting van de nu bestaande directies?

Antwoord :

Het antwoord luidt ontkennend.

Vraag n° 3. — Algemeen beleid van de N. M. B. S.

Onder de vorige regering heeft men veel gesproken over een saneringsplan voor de N. M. B. S. dat door de toenmalige minister ontworpen was.

Door de val van de Regering is dat plan niet aan het Parlement overgelegd.

Heeft de Minister kennis gekregen van dat document toen hij de leiding van het Departement overnam?

Zo ja, is het dan niet mogelijk de grote lijnen van dat saneringsplan te vernemen?

Zoniet, wat gewordt er van dat document?

Antwoord :

De vorige minister had inderdaad een plan voor de N. M. B. S. voorbereid, dat echter, op het ogenblik dat de vorige regering ontslagnemend was, nog niet door de bevoegde regeringsinstanties was besproken geworden.

Overeenkomstig de regeringsverklaring van maart 1966, heeft de Minister zelf een programma van spoorwegbeleid uitgewerkt, uitgaande van het beginsel dat de oplossing van het spoorwegprobleem niet uitsluitend moet worden gezocht binnen het enge kader van de N. M. B. S. zelf, maar ook en vooral afhangt van de uitwerking van een coherent algemeen vervoerbeleid.

Dit programma werd door het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie op 19 oktober 1966 aangenomen. Een groot deel van de hierboven staande inleidende uiteenzetting is daaraan gewijd.

Ten slotte worden elk jaar concrete uitvoeringsprogramma's opgesteld, ten einde de werkelijke toestand op het gebied van de feiten zowel als op dat van de resultaten van dichtbij te volgen.

Vraag n° 4. — Electrificatieprogramma.

In verband met de electrificatie van het spoorwegnet heeft een lid de vraag gesteld of het, in geval van economische stagnatie, niet aangewezen zou zijn de studie van mogelijke nieuwe electrificeringen aan te vatten om de beschikbare arbeidskrachten te benutten.

Antwoord :

De studie van de modernisering van het spoorwegnet moet bij voorrang afgestemd worden op specifieke spoorwegeconomische en -technische motieven. Overwegingen die vreemd zijn aan deze optiek, kunnen maar in zeer uitzonderlijke omstandigheden worden ingeroepen.

In het programma van algemene en spoorwegpolitiek dat door de huidige Regering werd aanvaard, is overigens beklemtoond dat de investeringen in het vervoer economisch verantwoord moeten zijn.

Question n° 2. — Organisation administrative.

La S. N. C. B. envisage-t-elle la fusion des directions actuellement existantes?

Réponse :

La réponse à cette question est négative.

Question n° 3. — Politique générale de la S. N. C. B.

Sous le Gouvernement précédent, on a beaucoup parlé d'un plan d'assainissement intéressant la S. N. C. B., mis au point par le ministre de l'époque.

Par suite de la chute de ce gouvernement, ce plan n'a pas été présenté au Parlement.

Le Ministre a-t-il été saisi de ce document lorsqu'il a repris la direction du Département?

Dans l'affirmative, ne serait-il pas possible de connaître les grandes lignes de ce plan d'assainissement?

Dans la négative, quel sort a été fait à ce document?

Réponse :

Le prédécesseur du Ministre avait, en effet, préparé un plan relatif à la S. N. C. B., mais au moment de la démission du gouvernement précédent, il n'avait pas encore été discuté par les instances gouvernementales compétentes.

Conformément à la déclaration gouvernementale de mars 1966, le Ministre a établi lui-même un programme de politique ferroviaire, conçu en fonction de l'option fondamentale en vertu de laquelle la solution du problème considéré ne peut être recherchée exclusivement dans le cadre étroit de la S. N. C. B. comme telle, mais relève aussi, et même en ordre principal, de la réalisation d'une politique générale cohérente en matière de transports.

Ce programme a été admis par le Comité Ministériel de Coordination Economique et Sociale le 19 octobre 1966. Une partie substantielle de l'exposé introductif repris ci-dessus y a été consacrée.

Enfin, en vue de serrer de près la réalité, tant dans le domaine des faits que dans celui des réalisations, il est établi chaque année des programmes de travaux concrets.

Question n° 4. — Programme d'électrification.

Au sujet de l'électrification du réseau ferroviaire, un membre a demandé s'il ne s'indiquait pas, en cas de stagnation économique, d'entamer l'étude de nouvelles électrifications éventuelles afin d'utiliser la main-d'œuvre disponible.

Réponse :

L'étude de la modernisation du réseau ferroviaire doit répondre en tout premier lieu à des motifs économiques et techniques propres aux chemins de fer. Des considérations étrangères à cette optique ne peuvent être invoquées qu'en des cas très exceptionnels.

Le programme politique général et celui qui a trait à la politique ferroviaire adoptés par le Gouvernement actuel insistent d'ailleurs sur le fait que les investissements du secteur des transports doivent être justifiés du point de vue économique.

Gelet op het feit dat de dieselisering dezelfde voordelen biedt als de electrificering doch minder dure investeringen vergt, kan de electrificering van een spoorlijn nog alleen verantwoord worden omwille van :

- internationale motieven, om b.v. aansluiting te verzekeren met geëlectriceerde lijnen op buitenlandse netten;
- technische omstandigheden van exploitatie, die het noodzakelijk maken tot electrificering over te gaan.

De electrificering van het baanvak Namen-Luik, van de internationale lijn Parijs-Keulen, is het gevolg van het eerst geciteerde motief; die in verband met Antwerpen-Gent, van het tweede.

Vraag n° 5. — T. E. E.-treinen — 1.

Talrijke internationale treinen, o.w. de z.g. T. E. E.-treinen, rijden op de lijnen van de N. M. B. S.

Een lid meent te weten dat er met de netten van de naburige landen een regeling betreffende die treinen is getroffen.

Kunnen aan de Commissie bijzonderheden dienaangaande worden verstrekt, met name betreffende de winst of het verlies gedurende 1966 ?

Antwoord :

Gedurende 1965 hebben de T. E. E.-treinen voor de N. M. B. S. winst opgeleverd : de ontvangsten overtroffen de overeenstemmende lasten met 8 %.

De exploitatieresultaten van 1966 zijn nog niet gekend.

Dit gunstige resultaat is te danken aan de dichte bezetting van die treinen en de betrekkelijk hoge tarieven.

Doorgaans worden de door de netten uitgevoerde prestaties gecompenseerd in natura en, zoals voor de gewone internationale treinen, zijn er in sommige gevallen rechtstreekse betalingen tussen de verschillende netten.

Vraag n° 6. — T. E. E.-treinen — 2.

De reizigers die te Liège-Guillemins een plaats in de trein Parijs-Keulen willen reserveren, moeten enkele dagen later het locatiebiljet gaan afhalen.

Dat komt, naar het heet, doordat het plaatsbesprekingsbureau te Brussel gecentraliseerd is.

Is het niet mogelijk een en ander zo te regelen dat de reizigers zich slechts één keer naar het station hoeven te begeven om een plaats te reserveren ?

Antwoord :

Voor de andere treinen dan de T. E. E. moet het station van Liège-Guillemins corresponderen met het station Paris-Nord, wat enkele dagen tijd vergt, tenzij de klant erin toestemt de prijs van een telegrafische verbinding te betalen, wat de reservatietermijn kan inkorten.

Voor de T. E. E.-treinen wordt het station Paris-Nord geraadpleegd via het centrale T. E. E.-plaatsbesprekingsbureau te Brussel-Zuid, zodat binnen een tijd van 20 à 60 minuten antwoord kan worden bekomen.

Etant donné que la dieselisation offre les mêmes avantages que l'électrification, tout en ne nécessitant pas des investissements aussi considérables, l'électrification d'une ligne de chemin de fer ne se justifie, dans cette perspective, que par :

- des motifs internationaux, par exemple pour assurer la liaison avec des lignes électrifiées de réseaux étrangers;
- des circonstances techniques d'exploitation qui rendent indispensable l'électrification.

L'électrification du tronçon Namur-Liège de la ligne internationale Paris-Cologne découle du premier des motifs invoqués ci-dessus; celle de la ligne Anvers-Gand du second.

Question n° 5. — Trains T. E. E. — 1.

De nombreux trains internationaux, notamment les T. E. E., circulent sur les lignes de la S. N. C. B.

Un membre croit savoir qu'il y a un arrangement au sujet de ces trains avec les réseaux des pays voisins.

La Commission pourrait-elle recevoir des précisions à ce sujet, notamment en ce qui concerne les bénéfices ou les pertes durant l'année 1966 ?

Réponse :

Durant l'année 1965, les trains T. E. E. ont procuré à la S. N. C. B. un bénéfice : les recettes dépassèrent de 8 % les charges correspondantes.

Les résultats d'exploitation de l'année 1966 ne sont pas encore connus.

Ce résultat favorable est dû à la forte fréquentation de ces trains et au niveau relativement élevé des tarifs.

D'une manière générale, les prestations effectuées par les réseaux donnent lieu à compensation en nature et, dans certains cas, à paiement direct entre réseaux, comme pour les trains internationaux ordinaires.

Question n° 6. — Trains T. E. E. — 2.

Les voyageurs qui se présentent à la gare de Liège-Guillemins pour louer une place dans un train Paris-Cologne doivent aller retirer le billet de location quelques jours après.

Cette situation est due, semble-t-il, au fait que la location des places est centralisée à Bruxelles.

N'est-il pas possible d'épargner aux voyageurs de devoir se présenter plus d'une fois à la gare pour obtenir une place louée ?

Réponse :

Pour les trains autres que les Trans-Europ-Express, la gare de Liège-Guillemins doit correspondre avec la gare de Paris-Nord, ce qui demande quelques jours, à moins que le client ne consente à payer le prix d'une communication télégraphique, ce qui est de nature à raccourcir le délai de réservation de sa place.

Pour les trains Trans-Europ-Express, la gare de Paris-Nord est consultée via le bureau central de réservation T. E. E. de Bruxelles-Midi, ce qui permet d'obtenir une réponse dans un délai de 20 minutes à une heure.

Wegens de drukke bezetting van de telefoon- en de telexlijnen op bepaalde uren, varieert de werkelijke tijd waarbinnen antwoord wordt verstrekt, zeer aanzienlijk.

Vraag n° 7. — De commercialisatie van het vrachtvervoer per spoor.

De spoorweg gaat voort een bepaalde commerciële cliënteel te verliezen ten gunste van de weg, maar waarom wordt het stationspersoneel niet opgedragen contact te nemen met de handelaars en de industriëlen?

Antwoord :

De N. M. B. S. heeft haar plaatselijke vertegenwoordigers steeds gewezen op het feit dat het bij de uitoefening van hun functies onontbeerlijk en van hoofdzakelijk belang is zich bezig te houden met de bestaande of potentiële cliënteel.

Derhalve beschouwt zij haar stationschefs zowat als handelsvertegenwoordigers bij de fabrieken en de firma's die in de omgeving van de stations gevestigd zijn, ongeacht of zij al dan niet cliënt zijn.

Een in augustus jl. gepubliceerde onderrichting herinnert uitdrukkelijk aan de taak van de stationschefs op dat stuk van zaken. Zij bepaalt onder meer, dat elke stationschef als het voornaamste punt van zorg moet beschouwen het leggen en onderhouden van persoonlijke contacten met de industrie- en handelsmilieus.

Vraag n° 8. — Goederentreinen.

De exploitatie van het spoorwegnet is soms weinig rationeel; b.v. : een uit Lustin komende wagon wordt via Ronet en Libramont naar zijn bestemming Beauraing gebracht.

Antwoord :

Het ter bestemming brengen van de spoorwagens geschiedt met inachtneming van de vervoersstromingen en de middelen waarover de stations beschikken.

De lijnvakken hangen af van een rangeerstation, waar de verzendingen worden verzameld en gesorteerd om vervolgens naar de onderscheidene distributiestations te worden gezonden.

Zo worden de spoorwagens van de sectie Houyet-Jambes (N) te Ronet geconcentreerd.

Daar alleen een uit Bertrix komende distributietrein het station van Beauraing aandoet, wordt een voor dit station bestemde wagon uit Ronet via Libramont naar Bertrix gezonden.

Het vervoer op de sectie Gedinne-Dinant omvat hoofdzakelijk geladen wagons met bestemming naar het binnenland; die wagons worden met een trein van de lijn Bertrix-Ronet vervoerd.

De zeldzame gewone spoorwagens uit het binnenland met bestemming naar de stations van de sectie Bertrix-Dinant stoppen in bijkomende orde te Libramont; ze zijn zo weinig talrijk dat het inleggen van een caboteurtrein van Ronet naar Bertrix niet verantwoord is.

Vraag n° 9. — De N. M. B. S. en de firma Depaire. (Afhaling en bestelling aan huis.)

1) In Namen doen andermaal geruchten de ronde over de firma Depaire die ermede belast is colli binnen een bepaalde kring af te halen en thuis te bezorgen.

En raison de l'encombrement des lignes télégraphiques et du télex à certaines heures, les délais réels dans lesquels les réponses sont fournies présentent des écarts considérables.

Question n° 7. — La commercialisation du transport de marchandises par chemin de fer.

Les chemins de fer continuent à perdre une certaine clientèle commerciale au profit de la route; pourquoi, dès lors, le personnel des gares n'est-il pas chargé de prendre contact avec les commerçants et les industriels?

Réponse :

La S. N. C. B. a toujours insisté auprès de ses représentants locaux sur le fait que, dans l'exercice de leurs fonctions, il est primordial et indispensable de se préoccuper de la clientèle existante ou potentielle.

Dans cet état d'esprit, elle considère ses chefs de gare comme des délégués commerciaux auprès des usines et des firmes qui entourent leur gare, qu'elles soient clientes ou non.

Une instruction publiée en août dernier rappelle explicitement le rôle des chefs de gare en ce domaine. Elle précise, entre autres, que chaque chef de gare doit mettre au premier rang de ses préoccupations l'établissement et l'entretien de contacts personnels avec les milieux industriels et commerçants.

Question n° 8. — Trains de marchandises.

L'exploitation du réseau ferroviaire est parfois peu rationnelle; exemple : l'acheminement d'un wagon de Lustin à Beauraing via Ronet et Libramont.

Réponse :

Les acheminements de wagons sont déterminés en tenant compte des courants de transport et des moyens d'action dont disposent les gares.

Les tronçons de lignes relèvent d'une gare de formation où sont concentrées les expéditions pour y être triées et ensuite acheminées vers les différentes gares de distribution.

C'est ainsi que les wagons de la section Houyet-Jambes (N) sont concentrés à Ronet.

La gare de Beauraing étant desservie uniquement par un train distributeur partant de Bertrix, un wagon destiné à cette gare est envoyé de Ronet à Bertrix via Libramont.

Le trafic de la section Gedinne-Dinant comporte en ordre principal des wagons chargés à destination de l'intérieur du pays; ces wagons sont acheminés par un train de la ligne Bertrix-Ronet.

Les rares wagons originaires de l'intérieur du pays vers les gares de la section Bertrix-Dinant font une escale supplémentaire à Libramont, leur nombre insignifiant ne justifiant pas la mise en marche d'un train caboteur de Ronet à Bertrix.

Question n° 9. — La S. N. C. B. et la firme Depaire. (Prise et remise à domicile.)

1) Certains bruits circulent à nouveau à Namur au sujet de la firme Depaire, qui est chargée de la prise et de la remise des colis dans un certain rayon.

Is er werkelijk sprake van dat de N. M. B. S. dit gedeelte van de dienst, dat voor Namen en andere stations aan de privé-nijverheid is toevertrouwd, opnieuw zou overnemen?

2) Werden er, gelet op de voordelen van die nieuwe methode voor de N. M. B. S., nog andere gegadigden ingeschakeld in de onderscheidene gedeelten van het net?

Zo ja, wenst het lid de werkingssfeer, de naam van de firma en de datum van de overeenkomst voor de dienstjaren 1966 en 1967 te kennen.

Antwoord :

De vraag heeft blijkbaar betrekking op de exploitatie van wegcentra die niet alleen de afhaling en de thuisbezorging van colli omvat, maar tevens de behandeling ervan in de wegcentra zelf, het overslaan van de goederen, alsmede het met die exploitatie verbonden administratieve werk.

Derhalve luidt het antwoord op de gestelde vragen als volgt :

1) De N. M. B. S. beschikt niet over gegevens waardoor de geruchten waarvan sprake in de vraag, zouden kunnen gestaafd worden.

2) Het antwoord luidt ontkennend.

Vraag n° 10. — Uitvoering van sommige taken door particuliere firma's.

Sedert enkele jaren doet de N. M. B. S. een beroep op particuliere firma's voor de uitvoering van sommige taken die voorheen door haar eigen personeel werden verricht. De vakorganisaties hebben die methode herhaaldelijk en met onweerlegbare argumenten veroordeeld.

Wat is de juiste toedracht van zaken en heeft het beroep van de N. M. B. S. op de privé-sector bezuinigingen mogelijk gemaakt?

Antwoord :

De N. M. B. S. doet een beroep op de privaatsnijverheid in hoofdzaak voor de volgende werken :

- vernieuwen van de spoorbanen;
- reinigen van het reizigersmaterieel.

De eerste reeks werken zijn seizoenwerken. Met deze werken toe te vertrouwen aan de privaatsnijverheid wordt vermeden dat een openbare dienst tot aanwervingen moet overgaan in het voorjaar, om de betrokken personen dan opnieuw te moeten afdanken in het najaar.

De tweede reeks werken kunnen niet als specifieke spoorwerken beschouwd worden; voor de schoonmaak bestaan nu overigens gespecialiseerde firma's.

De gevolgde werkmethode is economisch verantwoord. Voor het jaar 1965 is de bezuiniging die daaruit voortvloeit gelijk aan 23 % voor de spoorwerken en aan 15 % voor de schoonmaak van de treinrijtuigen.

Op de meeste van de buitenlandse netten worden die werkmethodes overigens ook toegepast.

Est-il vraiment question de la reprise par la S. N. C. B. de cette partie du service confiée à l'industrie privée pour Namur et autres gares?

2) En présence des avantages que cette nouvelle méthode devait rapporter à la S. N. C. B., y a-t-il eu installation de nouveaux contractants dans les différentes parties du réseau.

Dans l'affirmative, le membre voudrait connaître le rayon d'action, le nom de la firme et la date du contrat pour les exercices 1966 et 1967.

Réponse :

La question posée se rapporte vraisemblablement à l'exploitation de centres routiers, exploitation qui comporte non seulement la prise et remise à domicile des colis, mais encore leur manutention dans le centre routier et le chargement et déchargement des wagons ainsi que le travail administratif de cette exploitation.

Dans ce cas, les réponses aux questions posées sont les suivantes :

1) La S. N. C. B. n'a pas connaissance d'éléments qui puissent justifier la rumeur dont il est fait état dans la question.

2) La réponse est négative.

Question n° 10. — Exécution de certaines tâches par des firmes privées.

Depuis quelques années, la S. N. C. B. a recours à des firmes privées pour l'exécution de certaines tâches, confiées auparavant au personnel. Cette façon de faire a souvent été condamnée par les organisations syndicales à l'aide d'arguments irréfutables.

Qu'en est-il exactement, et le recours au privé a-t-il permis à la S. N. C. B. de réaliser des économies?

Réponse :

La S. N. C. B. a recours à l'industrie privée, principalement pour les travaux suivants :

- renouvellement des voies ferrées;
- nettoyage du matériel affecté au trafic voyageurs.

La première de ces séries de travaux sont des travaux saisonniers. En confiant ceux-ci à l'industrie privée, les services publics évitent, au début de l'année, le recrutement de personnes qu'ils devraient sinon licencier en automne.

La seconde de ces séries de travaux ne peut être considérée comme de véritables travaux ferroviaires; actuellement le nettoyage est d'ailleurs fait par des firmes spécialisées.

Cette méthode de travail est économiquement justifiée. Pour l'année 1965, les économies qui en résultent sont de l'ordre de 23 % pour les travaux ferroviaires et de 15 % pour le nettoyage des voitures de trains.

Ces méthodes de travail sont d'ailleurs appliquées sur la plupart des réseaux étrangers.

Vraag n° 11. — Autobusdiensten. — 1.

Verscheidene leden vragen of er nog sprake is van zogenoemde vereenvoudigingen van spoorweglijnen.

Antwoord :

In de inleidende uiteenzetting werd gezegd dat de lijnen met een densiteit van minder dan 2 000 reizigers per dag moeten beschouwd worden als lijnen met beperkt verkeer die in aanmerking komen voor vereenvoudiging, d.w.z. voor vervanging van de reizigers-treindienst door een autobusdienst.

Dit wil echter niet zeggen dat de lijn in dergelijk geval volledig wordt afgeschaft. Voor zover er nog een voldoende goederentrafiek aanwezig is, wordt zij als industrieel spoor verder geëxploiteerd voor die trafiek.

Op te merken valt dat van het program der 1 200 km lijnen aangenomen in 1959, er nog 115 km zijn waaromtrent de Raad van Beheer van de N.M.B.S. reeds een beslissing heeft genomen, beslissing die echter om economische of technische redenen nog niet werd doorgevoerd.

Vraag n° 12. — Autobusdiensten. — 2.

De reisroutes van de vervangingsautobussen moeten in zekere mate de vervangen spoorweglijn volgen, maar waarom weigert men reisroutes te wijzigen onder voorwendsel dat de autobussen dezelfde route als een buurtspoorweglijn zouden volgen en aldus de klanten van deze lijn zouden opnemen?

Antwoord :

In principe wordt als reisroute voor een vervangingsautobuslijn, die gekozen welke het dichtst de spoorweglijn volgt waarop de reizigerstreinen zijn afgeschaft.

Het is niet aangewezen zich van deze route te verwijderen om een cliënteel op te nemen welke reeds bediend wordt door een ander gemeenschappelijk vervoermiddel voor personen.

Vraag n° 13. — Autobusdiensten. — 3.

Daar waar zij ter vervanging werd ingelegd worden de busdiensten zeer op prijs gesteld wegens hun aantal en de bediening der dorpskommen. Kan er niet gezorgd worden voor meer beschikbare plaatsen op de spitsuren?

Antwoord :

De voertuigen op de vervangingsautobuslijnen bieden 80 plaatsen waarvan ten minste de helft « zitplaatsen » zijn.

In geval van overbezetting, wordt overgegaan tot verdubbeling van de regelmatige autobus.

Staanplaatsen komen op de spitsuren bij alle gemeenschappelijke vervoermiddelen voor; elke andere politiek zou leiden tot exploitatieuitgaven die het thans

Question n° 11 — Services d'autobus. — 1.

Plusieurs membres demandent s'il est encore question de « simplification » de lignes de chemin de fer.

Réponse :

Dans l'exposé introductif il a été dit que les lignes dont la densité est inférieure à 2 000 voyageurs par jour doivent être considérées comme des lignes à trafic réduit, appelées à entrer en ligne de compte pour des mesures de simplification, c'est-à-dire de remplacement des services de trains de voyageurs par un service d'autobus.

Toutefois, ceci ne veut pas dire qu'en pareil cas la ligne sera entièrement supprimée. Dans la mesure où il subsiste un trafic de marchandises suffisant, la ligne continuera à être exploitée pour ce trafic comme ligne de chemin de fer industriel.

Remarquons que, du programme adopté en 1959 et ayant trait à 1 200 km de lignes, il reste encore 115 km au sujet desquels le conseil d'administration de la S.N.C.B. a déjà pris une décision laquelle n'a cependant pas encore été mise à exécution pour des motifs d'ordre économique ou technique.

Question n° 12. — Services d'autobus. — 2.

Les itinéraires des autobus de substitution doivent, dans une certaine mesure, suivre les lignes ferrées; pourquoi refuse-t-on de modifier les itinéraires sous prétexte que les autobus pourraient sinon emprunter le même trajet qu'une ligne vicinale et prendre ainsi la clientèle de cette ligne?

Réponse :

En principe, il est fait choix pour l'itinéraire d'un service d'autobus de substitution de celui qui se rapproche le plus de la voie ferrée dont les trains de voyageurs sont supprimés.

Il n'est pas indiqué de s'écarter de cet itinéraire en vue de prendre une clientèle déjà desservie par un autre moyen de transport de personnes en commun.

Question n° 13. — Services d'autobus. — 3.

Les services d'autobus sont très appréciés sur les lignes de substitution en raison de leur nombre et de la desserte des centres villageois. Ne pourrait-il y avoir plus de places disponibles aux heures de pointe?

Réponse :

Les véhicules utilisés sur les lignes d'autobus de substitution offrent 80 places, dont la moitié au moins sont des places « assises ».

En cas de surcharge, il est procédé au dédoublement de l'autobus régulier.

Des places debout aux heures de pointe se présentent pour tous les transports en commun; toute autre politique conduirait à des dépenses d'exploita-

reeds aanzienlijke exploitatietekort nog zouden doen toenemen.

Vraag n° 14. — Autobusdiensten — 4.

Een lid is de tolk van de gemeentelijke overheid om een autobusstilstand te vragen te Châtelet - Place de la Victoire - op de lijn Acoz-Charleroi.

Antwoord :

De gestelde vraag gaat waarschijnlijk uit van het feit dat de lijndienst Acoz-Charleroi nu over Châtelet is omgeleid en dat de halte op de « Place de la Victoire » zich op deze omleiding situeert.

Het weze nochtans opgemerkt dat deze omleiding maar voorlopig is zodat de gevraagde halte zal vervallen zodra de betrokken dienst opnieuw zijn normale reisroute zal volgen.

Vraag n° 15. — Autobusdiensten — 5.

Op welke autobuslijnen is de N. M. B. S. voornemens de « éénmanbediening » door te voeren ?

Antwoord :

Verscheidene autobuslijnen van de N. M. B. S. worden reeds onder het stelsel van de éénmanbediening uitgebaat.

In het raam van een rationele exploitatie der diensten is het aangewezen aan dit stelsel geleidelijk uitbreiding te geven. Daartoe worden thans besprekingen gevoerd met de onderscheiden vergunninghouders om te onderzoeken hoe dit objectief kan worden verwezenlijkt. Het sociaal aspect van de kwestie wordt daarbij niet uit het oog verloren.

**Het spoor en de waterwegen,
havens en industriezones.**

Vraag n° 1. — Algemeen vervoerbeleid.

Een syndicaal blad heeft de tekst gepubliceerd van de verklaring welke de Minister van Verkeerswezen heeft afgelegd in de raad van beheer van de N. M. B. S. op 28 oktober jl.

Een lid citeert daaruit de volgende passus :

« het transport moet in zijn geheel worden gezien. Elk van de transportmiddelen heeft zijn rol te vervullen, volgens de eraan eigen karakteristieken... uit een concurrentieel oogpunt moeten zij op dezelfde voet geplaatst worden... ik ben ervan overtuigd dat een gezonde politiek op het stuk van transport impliceert dat de infrastructuurkosten door de gebruikers gedragen moeten worden in verhouding tot het gebruik dat zij van die infrastructuur maken ».

Kan de Minister zeggen of die verklaringen betekenen :

1°) dat men een einde gaat maken aan de economisch niet te rechtvaardigen investeringen, voornamelijk wat de waterwegen aangaat ?

tion qui augmenteraient encore le déficit d'exploitation actuellement déjà considérable.

Question n° 14. — Services d'autobus — 4.

Un membre s'est fait l'interprète des autorités communales en demandant de prévoir un arrêt d'autobus à Châtelet, Place de la Victoire, sur la ligne Acoz-Charleroi.

Réponse :

La question posée est vraisemblablement suscitée par le fait que le service de la ligne Acoz-Charleroi est dévié par Châtelet et que l'arrêt à la Place de la Victoire se situe sur le parcours d'évitement.

Il convient cependant de remarquer que cet évitement n'est que provisoire, de sorte que l'arrêt demandé deviendra sans objet lorsque le service considéré reprendra son parcours normal.

Question n° 15. — Services d'autobus — 5.

Sur quelles lignes d'autobus la S. N. C. B. a-t-elle l'intention d'instaurer le système du service d'autobus à un seul agent ?

Réponse :

Plusieurs lignes d'autobus de la S. N. C. B. sont déjà exploitées selon le système du service effectué par un seul agent.

Dans le cadre d'une exploitation rationnelle des services, il s'indique de donner à ce système une extension progressive. A cet effet, des discussions sont actuellement en cours avec les divers concessionnaires, afin d'examiner comment cet objectif peut être réalisé. L'aspect social de la question n'est pas perdu de vue dans ces discussions.

**Le chemin de fer et les voies navigables,
ports et zones industrielles.**

Question n° 1. — Politique générale des transports.

Un journal syndical a reproduit le texte de la déclaration faite par le Ministre des Communications à la réunion du conseil d'administration de la S. N. C. B. du 28 octobre dernier.

Un membre relève notamment le passage suivant :

« le transport doit être considéré dans son ensemble. Chacun des moyens de transport doit remplir son rôle suivant les caractéristiques qui lui sont propres... il y a lieu de les placer (les diverses branches de transport), en ce qui concerne les conditions de cette concurrence, sur un pied d'égalité... je suis convaincu qu'une politique saine en matière de transport implique que les charges d'infrastructure soient supportées par les utilisateurs en proportion de l'usage qu'ils font de cette infrastructure ».

Le Ministre ne pourrait-il préciser si ces déclarations signifient :

1°) que l'on va mettre fin aux investissements économiquement injustifiables, particulièrement quant aux voies navigables ?

2°) dat de waterwegen zelf hun infrastructuurkosten zullen dragen?

Antwoord :

In de inleidende uiteenzetting betreffende de N. M. B. S., letter C — het algemeen program en het spoorwegprogram — zijn de acht fundamentele doeleinden van de algemene vervoerpolitiek opgegeven zoals die op regeringsvlak door het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie op 19 oktober 1966 is vastgelegd.

In het aldus omschreven kader, is zonder enige twijfel de kwestie der infrastructuurkosten een belangrijk, zo niet het belangrijkste probleem. De huidige ongelijkheid inzake aanrekening, nu eens ten laste van de gebruiker, dan weer ten laste van de gemeenschap, maakt het inderdaad onmogelijk voor elke vervoerprestatie de werkelijke kostprijs te bepalen. Het is derhalve niet uitgesloten dat vervoeraanvragen worden geleid naar vervoertakken die ogenschijnlijk de laagste kostprijs bieden, maar die niet kan beschouwd worden als de *totale* kostprijs beantwoordend aan de notie van de economische waarheid.

Om de ongelijkheid uit te schakelen, moeten derhalve de kostprijzen van de verschillende vervoertakken, Spoorwegen, waterwegen, wegvervoer op dezelfde manier worden berekend, hetzij dat de infrastructuurkosten er worden in opgenomen, d.w.z. dat de infrastructuurkosten door de gebruikers worden betaald, hetzij dat zij uit de kostprijsberekening worden geweerd door die lasten te doen dragen door de gemeenschap.

Het is thans praktisch algemeen aanvaard dat de infrastructuurkosten door de gebruikers zelf moeten worden gedragen.

De verwezenlijking van dit doel is een delicate, ingewikkelde en omvangrijke kwestie. Zij eist een betere coördinatie tussen de verschillende betrokken besturen en instellingen en het uitstippelen van een algemeen beleid, met name i.v.m. de Spoor- en waterwegen. Aan een werkgroep Verkeerswegen-Openbare Werken werd opdracht gegeven dit probleem te onderzoeken. Aan deze werkgroep werd als streefdatum einde 1967 aangewezen om haar werkzaamheden te beëindigen en, zij het pragmatische, voorstellen in te dienen.

Overigens mag worden beschouwd dat men met de aanrekening van de infrastructuurkosten aan de gebruikers, tot verantwoorde infrastructuurinvesteringen in het vervoer zal komen.

Tenslotte moet gewezen worden op de aanneming door de E. E. G. van identieke grondslagen op het gebied van de infrastructuurkosten. Het spreekt vanzelf dat ook op dit niveau, voor het uitwerken van een praktische oplossing, verscheidene jaren zullen nodig zijn.

Vraag n° 2. — Gevolgen van de kanalisatie van de Moezel en van het brengen van het kanaal Brussel-Charleroi op het gabarit van 1 350 ton.

In de uiteenzetting van de Minister werd gewezen op het feit dat de kanalisatie van de Moezel en de modernisering van het kanaal Brussel-Charleroi vanwege de N.M.B.S., tarieffoers zou vergen om haar trafiek zoveel mogelijk te behouden.

Hoe zullen dergelijke tarieffoers verenigbaar zijn met het principe van dekking van de kostprijs?

2°) que les voies navigables vont effectivement supporter leurs charges d'infrastructure?

Réponse :

Dans l'exposé introductif relatif à la S. N. C. B., lettre C — le programme général et le programme ferroviaire — sont indiqués les 8 objectifs fondamentaux de la politique générale des transports arrêtée par le Gouvernement en séance du Comité Ministériel de Coordination Economique et Sociale, du 19 octobre 1966.

Dans ce contexte, le problème des charges d'infrastructure est, sans aucun doute, un des points les plus importants. En effet, l'inégalité d'imputation actuelle, tantôt à charge de l'utilisateur, tantôt à charge de la collectivité, ne permet pas, dans les circonstances actuelles, de calculer le prix de revient réel pour chaque prestation de transport. Il n'est dès lors pas exclu que des offres de transport soient dirigées vers des modes de transport offrant le prix de revient apparemment le plus bas, mais qui ne peut être considéré comme étant un prix de revient *total* répondant à la notion de vérité économique.

Pour faire disparaître cette inégalité, il faut donc que les prix de revient des différents modes de transport : par chemin de fer, par voies navigables, par route, soient établis de la même manière, soit en y incorporant les charges d'infrastructure, c'est-à-dire en faisant supporter les coûts par les utilisateurs, soit en les éliminant en faisant supporter ces charges par la collectivité.

Il est, à présent, généralement admis que pour différentes raisons, les coûts d'infrastructure doivent être supportés par les utilisateurs.

Mais la réalisation de cet objectif est une question très complexe, délicate et d'envergure. Elle requiert une coordination plus poussée entre les différentes administrations et organismes intéressés et l'élaboration d'une politique d'ensemble (notamment en ce qui concerne les chemins de fer et les voies navigables). Un groupe de travail Communications-Travaux Publics est chargé d'une étude à ce sujet et l'échéance de fin 1967 lui a été fixée pour terminer ces travaux et introduire des propositions, fussent-elles pragmatiques.

On peut considérer que la réalisation de l'égalisation en matière de coûts d'infrastructure en faisant supporter par les utilisateurs, les dépenses exposées dans chaque mode de transport, conduira à la réalisation d'investissements économiquement justifiés.

Enfin, il y a lieu de signaler que des principes identiques en ce qui concerne les coûts d'infrastructure ont été admis au sein de la C. E. E. Mais il va de soi, qu'à ce niveau également, l'élaboration d'une solution pratique requerra plusieurs années.

Question n° 2. — Conséquence de la canalisation de la Moselle et de la mise au gabarit de 1 350 tonnes du canal de Bruxelles à Charleroi.

Dans son exposé, le Ministre a souligné le fait que la canalisation de la Moselle et la modernisation du canal de Bruxelles à Charleroi exigeraient des sacrifices tarifaires de la part de la S. N. C. B. en vue de maintenir son trafic dans toute la mesure du possible.

Comment ces sacrifices tarifaires sont-ils compatibles avec le principe de la couverture du prix de revient?

Antwoord :

In antwoord op andere vragen wordt reeds gewezen op de gevolgen voor de ontvangsten van de N. M. B. S., van de moderniseringswerken aan het kanaal Brussel-Charleroi.

Tariefoffers betekenen echter nog niet dat de vervoerprijs van de N. M. B. S. beneden de kostprijs zou vallen. De winstmarge zal echter verkleinen en dat is ook een tariefoffer.

*Vraag n° 3. — Spoorweg
langs het zeekanaal Gent-Terneuzen.*

Hoever zijn de besprekingen met Nederland gevorderd in verband met de doortrekking van de spoorlijn voor goederenvervoer op de rechteroever van het zeekanaal van Gent tussen de grens te Zelzate en over Sluiskil naar Terneuzen ?

Hier weze opgemerkt dat de grondstoffen, welke sommige industrieën op het Belgisch grondgebied van de rechteroever willen betrekken uit bv. Sluiskil, thans aangevoerd moeten worden per trein langs de linkeroever over Zelzate-Gent-Lokeren-Moerbeke en Wachtebeke en opnieuw naar Zelzate, wat een omweg betekent van ettelijke tientallen kilometers. Dit is niet te verantwoorden in de toekomst. Immers met de aanleg van de spoorlijn Gent-Zelzate op de rechteroever, — waarmee reeds begonnen is en die reeds in gebruik is tussen Gent en Rodenhuize —, en haar doortrekking op Nederlands grondgebied naar Sluiskil en Terneuzen, zouden de huidige kosten en het tijdverlies wegens de verre omleiding gevoelig beperkt kunnen worden.

Antwoord :

Het industriespoor op de rechteroever van het Zeekanaal Gent-Terneuzen kon tot op heden slechts tussen Gent-Zeehaven en Rodenhuize in exploitatie gesteld worden om reden van de ontworpen tracéwijziging van de Moervaart te Rodenhuize.

Alles laat echter voorzien dat in de loop van 1967 de bediening van de op deze oever ten Noorden van die vaart gelegen industrieën langs de bedoelde spoorlijn zal kunnen geschieden.

Van Belgische zijde zijn er trouwens geen elementen aanwezig om aan te dringen op een doortrekken van het op de rechteroever gelegen industriespoor op Nederlands grondgebied; enerzijds betekent de reisweg langs de linkeroever geen omweg voor de huidige goederentrafiek en anderzijds ontbreken voor het ogenblik alle vooruitzichten op enig belangrijk vervoer, dat de aanleg van een aansluiting op het Nederlands net langs de rechteroever zou kunnen rechtvaardigen, vermits de huidige goederentrafiek bestemd voor de industrieën op de rechteroever vooral op het Zuiden afgestemd is.

Trouwens weze vermeld dat tot op heden de ter zake bevoegde Nederlandse autoriteiten geen interesse schijnen te vertonen voor het verwezenlijken van een dergelijk project, waarvan de uitvoering technisch gesproken steeds mogelijk blijft, indien zich ooit de wenselijkheid ervan doet gevoelen.

*Vraag n° 4. — Openbaar vervoer in de Kanaalzone
Gent-Terneuzen.*

Betreffende het openbaar vervoer en vooral met de tewerkstelling in de nieuwe industrieën op de rechteroever

Réponse :

Les réponses données à d'autres questions ont déjà signalé les effets des travaux de modernisation du canal de Bruxelles à Charleroi sur les recettes de la S. N. C. B.

Les sacrifices tarifaires ne signifient pourtant pas encore que le prix de transport de la S. N. C. B. soit inférieur au prix de revient. La marge bénéficiaire se réduira, et ceci constitue également un sacrifice tarifaire.

*Question n° 3. — Voie ferrée juxtant le canal maritime
de Gand à Terneuzen.*

Où en sont les pourparlers avec les Pays-Bas au sujet du prolongement, entre la frontière à Zelzate, et Terneuzen, via Sluiskil, de la ligne de chemin de fer pour le transport de marchandises, située sur la rive droite du canal maritime de Gand ?

Remarquons à ce sujet que les matières premières que certaines industries situées en territoire belge veulent faire venir de la rive droite, par exemple de Sluiskil, doivent pour l'instant être acheminées par la voie ferrée située sur la rive gauche via Zelzate, Gand, Lokeren, Moerbeke et Wachtebeke et, à nouveau, vers Zelzate, ce qui représente un détour de plusieurs dizaines de kilomètres. Cette situation est injustifiable dans l'avenir. En effet, la construction de la ligne de chemin de fer Gand-Zelzate sur la rive droite — qui a déjà été entamée et qui est en exploitation entre Gand et Rodenhuize — et son prolongement en territoire néerlandais vers Sluiskil et Terneuzen permettraient de réduire sensiblement les frais actuels et les pertes de temps résultant de la longueur du détour.

Réponse :

La voie industrielle située sur la rive droite du canal maritime de Gand à Terneuzen n'a pu, jusqu'à présent, être mise en exploitation qu'entre Gand-Maritime et Rodenhuize, en raison du projet de modification du tracé du Moervaart à Rodenhuize.

Tout permet cependant de prévoir que, dans le courant de 1967, il sera possible de desservir, par cette voie, les industries sises sur cette rive au nord de ce canal.

La Belgique ne dispose d'ailleurs d'aucun élément pour réclamer le prolongement en territoire néerlandais de la voie industrielle située sur la rive droite; d'une part, le trajet via la rive gauche ne représente pas un détour pour le trafic actuel des marchandises et, d'autre part, les perspectives d'un trafic important qui pourrait justifier la construction d'un raccordement avec le réseau néerlandais via la rive droite font défaut pour l'instant, étant donné que le trafic actuel des marchandises à destination des industries situées sur la rive droite est surtout orienté vers le Sud.

Il convient d'ailleurs de signaler que, jusqu'à présent, les autorités néerlandaises compétentes en la matière ne semblent éprouver le moindre intérêt pour la réalisation de ce projet, dont l'exécution reste toujours possible d'un point de vue technique, si jamais devait s'en révéler l'opportunité.

*Question n° 4. — Transport public dans la zone
du canal Gand-Terneuzen.*

En matière de transports publics et notamment de mise au travail dans des industries nouvelles sur la rive droite

van het Kanaal van Gent rijzen op dit ogenblik ernstige moeilijkheden, die een remmende invloed uitoefenen op de aanwerving van werkrachten.

N. M. B. S. — autobuslijn 55a Zelzate-Eeklo.

De bus, die 's zondags te 6 u. 20 afreist aan Sidmar P2, rijdt niet over Boekhoute. Hij rijdt wel rechtstreeks van Assenede-station naar Bassevelde met halten te Kapelle-Assenede. Dit heeft tot gevolg dat de arbeiders van Boekhoute gedwongen worden een afstand van ongeveer 4 km. te voet af te leggen.

Rit n° 80 met afreis te Zelzate P 2 te 22 u. 20 en aankomst te Eeklo te 23 u. 28 zou met ongeveer 20 minuten kunnen ingekort worden. Gezien het geringe verkeer op dit traject en op dit late uur kan geen vertraging wegens verkeersmoeilijkheden veroorzaakt worden. Er ontstaat geen tijdverlies door het opstappen van reizigers. Alleen volwassenen maken deze rit mee zodat ook bij het afstappen geen gevaar voor abnormaal tijdverlies ontstaat. De snelheid van de autobus overschrijdt het uurgemiddelde van 45 km niet. Bij aankomst in de onderscheidene lokaliteiten (Assenede, Boekhoute, Bassevelde, Kaprijke, Lembeke) is men telkens vooruit op het voorziene uur wat een stilstand gedurende verscheidene minuten tot gevolg heeft.

Gevraagd wordt dat een regeling zou worden getroffen waardoor de duurtijd van deze rit zou ingekort worden. Kan bovendien niet overwogen worden om meer rechtstreekse ritten in te leggen in beide richtingen?

De jongste aanwervingen staven het vermoeden dat in de toekomst langs om meer mensen uit de streek van Maldegem, Adegem en Eeklo in de kanaalzone werkgelegenheid zoeken zodat een doelmatige organisatie van het openbaar vervoer van uit die streek naar de kanaalzone verantwoord zou zijn. Worden in die zin reeds plannen gemaakt?

Buslijn Gent-Oostakker-Zelzate

De autobus welke te 5 u. 50 te Zelzate aankomt, blijft daar staan. Arbeiders die uit de nachtploeg komen, moeten wachten tot 7 u. 01 vooraleer uit Zelzate te kunnen afreizen. Bestaat er geen mogelijkheid om de bus, die aan de kerk te Zelzate in wachtijdt staat, omstreeks 6 u. 20 te Gent te laten afreizen?

Op zondag moeten de arbeiders van de nachtploeg 2 u. 23 wachten vooraleer zij kans krijgen om naar Gent vervoerd te worden. Kan hier geen redelijker vervoermogelijkheid geschapen worden?

Bus 4 — Afreis Gent te 6 u. 02, aankomst Sidmar te 6 u. 46. Normaal zijn de bedienden aangewezen op deze busreis, waardoor zij echter veel te vroeg aankomen. Kan het uur van afreis niet zodanig bepaald worden dat de aankomst in Sidmar zou gesitueerd zijn omstreeks 7 u. 16?

Bus 13 — Gevraagd wordt dat deze rit elke dag zou gebeuren en indien mogelijk een tiental minuten vroeger. Bestaat daar enige kans toe?

Openbaar vervoer uit Evergem-Waarschoot-Sleidinge

Op dit ogenblik is er voor de arbeiders uit Sleidinge, Waarschoot en Evergem geen rechtstreeks openbaar vervoermiddel naar de oostelijke industriezones van het zee-kanaal beschikbaar.

Voor één bepaalde industrie in het noord-oosten van de kanaalzone kan opgemerkt worden dat reeds 45 kandidaturen uit Evergem, 75 uit Waarschoot en 30 uit Sleidinge voor aanwerving werden ingediend, terwijl reeds een betrekkelijk aantal arbeidskrachten er tewerkgesteld zijn en

du Canal Gand-Terneuzen, apparaissent actuellement de graves problèmes, qui ont pour effet de ralentir le recrutement de main-d'œuvre.

S. N. C. B. — Ligne d'autobus 55a Zelzate-Eeklo.

L'autobus qui part à Sidmar P 2 le dimanche à 6 h 20 ne passe pas par Boekhoute. Il va directement d'Assenede-gare à Bassevelde avec arrêt à Kapelle-Assenede. Il s'ensuit que les ouvriers de Boekhoute sont contraints de parcourir à pied une distance d'environ 4 km.

La durée du parcours n° 80 partant de Zelzate P 2 à 22 h 20 et arrivant à Eeklo à 23 h 28 pourrait être abrégé de 20 minutes. Étant donné le peu d'ampleur du trafic sur ce trajet et cette heure tardive, aucun retard ne peut être occasionné par des difficultés de la circulation. L'embarquement des voyageurs n'entraîne aucune perte de temps. Seuls des adultes effectuent ce trajet, ce qui exclut également une perte anormale au moment de la descente. La vitesse de l'autobus ne dépasse pas une moyenne de 45 km/h. L'arrivée dans les diverses localités (Assenede, Boekhoute, Bassevelde, Kaprijke, Lembeke) se fait chaque fois avec une avance sur l'horaire prévu, ce qui entraîne un arrêt de plusieurs minutes.

Il est demandé que soit trouvée une solution raccourcissant la durée de ce trajet. Ne pourrait-il en outre être envisagé d'organiser un plus grand nombre de parcours directs dans les deux directions?

Les plus récents embauchages permettent légitimement de penser qu'à l'avenir les travailleurs de la région de Maldegem, d'Adegem et d'Eeklo chercheront en nombre croissant du travail dans la zone du canal, de sorte qu'il se justifierait d'organiser efficacement les transports publics de cette région vers la zone du canal. Des plans ont-ils déjà été établis en ce sens?

Ligne d'autobus Gand-Oostakker-Zelzate.

L'autobus qui arrive à 5 h 30 à Zelzate y reste stationné. Des ouvriers qui ont travaillé en équipe de nuit doivent attendre jusqu'à 7 h 01 avant de pouvoir quitter Zelzate. N'est-il pas possible que l'autobus qui reste en stationnement devant l'église de Zelzate, prenne le départ en direction de Gand vers 6 h 20?

Le dimanche, les ouvriers de l'équipe de nuit doivent attendre 2 h 23 avant de pouvoir être transportés jusqu'à Gand. Une meilleure possibilité de déplacement ne pourrait-elle être organisée?

Autobus 4 — Départ de Gand à 6 h 02, arrivée à Sidmar à 6 h 46. Normalement ce service d'autobus est destiné aux employés, mais ils arrivent beaucoup trop tôt à destination. L'heure de départ ne peut-elle être fixée de telle manière que l'arrivée à Sidmar se situe aux environs de 7 h 16?

Autobus 13 — Il est demandé que ce parcours soit desservi tous les jours et, si possible, une dizaine de minutes plus tôt. Peut-on espérer que cette demande sera satisfaite?

Transports publics au départ d'Evergem-Waarschoot-Sleidinge.

À l'heure actuelle, les travailleurs partant de Sleidinge, Waarschoot et Evergem ne disposent d'aucun moyen de transport public direct à destination des zones industrielles orientales du canal maritime.

En ce qui concerne une industrie déterminée, située dans le nord-est de la zone du canal, on peut signaler que 45 candidatures en provenance d'Evergem, 75 de Waarschoot et 30 de Sleidinge ont été introduites en vue de recrutement, alors qu'un certain nombre d'ouvriers y sont

alles erop wijst, dat in de toekomst dit aantal nog gevoelig zal stijgen.

Kan de mogelijkheid overwogen worden om voor die arbeidskrachten een openbaar vervoermiddel ter beschikking te stellen?

* * *

Eveneens met het oog op de industriële expansie van de rechteroever van het zeekanaal van Gent vraagt een Commissielid aandacht voor het vervoerprobleem in de streek van Dendermonde en in het land van Waas.

Welke plannen koestert de N. M. B. S. met het oog op de al dan niet handhaving van de spoorlijn Dendermonde-Zele-Lokeren-Moerbeke-Wachtebeke-Zelzate?

Gevraagd wordt :

1. in elk geval deze spoorlijn niet op te breken gezien de uitstekende diensten welke zij nog kan bewijzen voor het goederenvervoer naar- en van de kanaalzone;

2. de mogelijkheid te overwegen tot het inleggen van dieseltreinen voor reizigersvervoer op de spitsuren naar en van het werk in de industrieën op de rechteroever ten einde ruimer aanwervingsmogelijkheden te scheppen, welke de industrieën ten goede zouden komen en bovendien de arbeidsmogelijkheden voor de werkkrachten uit bedoeld gebied zouden verruimen.

Antwoord :

De huidige dienstregelingen van de betrokken autobuslijnen worden aan een nauwkeurig onderzoek onderworpen ten einde ze aan de noodwendigheden aan te passen en na te gaan of de gedane suggesties kunnen worden ingewilligd.

Er moet nochtans worden opgemerkt dat het niet mogelijk is alle dorpen door openbare diensten met Sidmar te verbinden. Indien het openbaar vervoer in zekere gevallen geen voldoening schenkt om de betrokken industriezone te bedienen, moet naar een oplossing worden gezocht in het kader van de speciale werklidendiensten.

Wat betreft de spoorlijn Dendermonde-Lokeren-Zelzate, kan vooralsnog slechts verwezen worden naar de inleidende uiteenzetting, daar waar gehandeld wordt over de vereenvoudiging der lijnen met beperkt reizigersverkeer. Dergelijke lijnen worden, in elk geval, in stand gehouden voor het goederenverkeer.

Controle van de reizigers.

Vraag n° 1. — Afschaffing van de controle aan de uitgang van de stations.

Welk is het resultaat van de proef die sinds 1 mei 1966 wordt gedaan betreffende de afschaffing van de controle aan de uitgang van sommige stations?

Antwoord :

Deze proef schijnt bevrediging te geven. De N. M. B. S. zal te gelegeren tijd onderzoeken in hoever en wanneer uitbreiding eraan kan worden gegeven.

Vraag n° 2. — Controle in de treinen.

Een lid heeft het geval signaleerd van een hoofdwachter die gans alleen de trein 903 moet bedienen, welke

déjà occupés et que tout laisse prévoir que ce nombre augmentera encore sensiblement par la suite.

Peut-on envisager de mettre un moyen de transport public à la disposition de ces travailleurs?

* * *

Toujours en ce qui concerne l'expansion industrielle de la rive droite, du canal maritime de Gand, un membre se permet d'attirer l'attention sur les problèmes de transport qui se posent dans la région de Termonde et du pays de Waes.

Quels sont les projets de la S. N. C. B. en ce qui concerne le maintien ou la suppression de la ligne Termonde-Zele-Lokeren-Moerbeke-Wachtebeke-Zelzate?

Il demande :

1. — en tout cas de ne pas démanteler cette ligne, étant donné les services qu'elle peut encore rendre pour le transport des marchandises à destination de et en provenance de la zone du canal;

2. — d'envisager la possibilité d'organiser des services de trains diesel pour le transport des voyageurs aux heures de pointe à destination de et en provenance de leurs lieux de travail dans les industries de la rive droite, en vue d'augmenter les possibilités de recrutement, ce qui serait utile aux industries et de plus élargirait les possibilités d'emploi offertes aux travailleurs de cette région.

Réponse :

Les horaires actuels des lignes d'autobus visées sont soumises à un examen approfondi en vue de les adapter en fonction des circonstances et de vérifier si les suggestions faites peuvent être suivies.

Il faut toutefois faire observer qu'il n'est pas possible de relier tous les villages à Sidmar par des services publics de transport. Si, dans certains cas, les transports publics ne desservent pas d'une manière satisfaisante les zones industrielles en question, il convient de chercher à résoudre le problème dans le cadre des services spéciaux pour ouvriers.

Quant à la ligne de chemin de fer Termonde-Lokeren-Zelzate, la seule réponse possible pour l'instant est de se référer à l'exposé introductif, où il est question de la réduction du nombre des lignes à trafic voyageurs réduit. De telles lignes seront, en tous cas, maintenues pour le trafic-marchandises.

Contrôle des voyageurs.

Question n° 1. — Suppression du contrôle à la sortie des gares.

Quel est le résultat de l'expérience organisée depuis le 1^{er} mai 1966 et consistant à supprimer le contrôle à la sortie de certaines gares?

Réponse :

Cette expérience semble donner satisfaction. La S. N. C. B. examinera en temps opportun dans quelle mesure et à quelle date l'expérience pourra être étendue.

Question n° 2. — Contrôle dans les trains.

Un membre a signalé le cas d'un chef-garde qui doit assurer seul le service sur le train 903 composé de 10 voi-

samengesteld is uit 10 rijtongen. Hij vraagt zich af of in die omstandigheden deze hoofdwachter wel in staat is de reizigers die opstappen in de onbewaakte stopplaatsen te regulariseren.

Antwoord :

Het gaat waarschijnlijk niet om de trein 903 die een directe trein is Namen-Brussel, maar wel om de trein 905 die vertrekt uit Jemelle om 6 u 10 en die omnibus doet tot Namen en dan rechtstreeks verder rijdt naar Brussel met stilstanden enkel te Gembloux en te Ottignies.

Deze trein wordt tussen Jemelle en Assesse bediend, niet door één, maar twee personeelsleden. Van Assesse af is er maar één hoofdwachter meer tot Namen.

De grootste cliënteel van deze trein tussen Jemelle en Namen bestaat uit abonnees. Er zijn dus weinig regularisaties te verrichten en de N. M. B. S. is van oordeel dat de controle, zoals deze nu voorzien is, volstaat.

Veiligheid.

Vraag n° 1. — Overwegen-1.

De laatste tijd hebben zich 8 ongevallen aan overwegen voorgedaan. Een lid vraagt wat te dien aanzien zal worden gedaan.

Antwoord :

De Minister herhaalt wat reeds de voorgaande jaren betreffende de overwegen werd gezegd.

De politiek van de N. M. B. S. is er op gericht de overwegen en althans de meest gevaarlijke :

- 1) af te schaffen door het bouwen van kunstwerken;
- 2) beter uit te rusten met een aangepaste seininrichting, al of niet aangevuld door halve sluitbomen.

Bovendien vestigt zij regelmatig de aandacht van de weggebruikers op het gevaar van de overwegen.

Verleden jaar werd in het kader van de veiligheids campagne op de weg, een maand lang, de aandacht van de weggebruikers op de overwegen gevestigd. Dit jaar zal andermaal een nog meer intensieve campagne gedurende een maand op dit stuk worden gevoerd.

Maar hoeft het gezegd dat de beste veiligheidsmaatregelen en de meest intensieve campagnes geen tastbare gevolgen zullen hebben, indien de weggebruiker de aanduidingen van de verkeerstekens niet in acht neemt.

Vraag n° 2. — Overwegen-2.

Hoeveel onbewaakte overwegen zijn er :

- a) op de niet-geëlektrificeerde spoorlijnen;
- b) op de geëlektrificeerde spoorlijnen ?

Hoeveel dodelijke ongevallen deden zich voor tijdens de dienstjaren 1966 en 1967 :

- a) aan de overwegen van de geëlektrificeerde spoorlijnen;
- b) aan de overwegen van de niet-geëlektrificeerde spoorlijnen ?

tures. Il se demande si, dans ces conditions, ce chef-garde est en mesure de régulariser les titres de transport des voyageurs qui embarquent à des haltes non gardées.

Réponse :

Sans doute ne s'agit-il pas du train 903 qui est un train direct Namur-Bruxelles, mais bien du train 905 partant de Jemelle à 6 h 10, faisant le service omnibus jusqu'à Namur et continue ensuite vers Bruxelles, ne s'arrêtant plus qu'à Gembloux et à Ottignies.

Entre Jemelle et Assesse, le service est assuré sur ce train non pas par un, mais par deux agents. A partir d'Assesse, il n'y a plus qu'un seul chef-garde jusqu'à Namur.

La majeure partie de la clientèle de ce train entre Jemelle et Namur se compose d'abonnés. Il y a donc peu de régularisations à effectuer, et la S. N. C. B. estime que le contrôle, tel que prévu actuellement, suffit.

Sécurité.

Question n° 1. — Passages à niveau-1.

Ces derniers temps, 8 accidents se sont produits à des passages à niveau. Un membre demande ce qui sera fait dans ce domaine.

Réponse :

Le Ministre répète ce qui a été dit les années précédentes au sujet des passages à niveau.

La politique suivie par la S. N. C. B. tend, en ce qui concerne les passages à niveau — les plus dangereux tout au moins :

- 1) à supprimer ceux-ci en construisant des ouvrages d'art;
- 2) à améliorer le système de signalisation, éventuellement par l'adjonction de demi-barrières.

En outre, elle attire régulièrement l'attention des usagers de la route sur le danger que présentent les passages à niveau.

L'année passée, dans le cadre de la campagne de sécurité sur les routes, l'attention des usagers de la route a été attirée pendant un mois sur le danger des passages à niveau. Cette année-ci et pendant un mois, une nouvelle campagne plus intensive encore sera menée sur ce point.

Est-il cependant besoin de dire que les mesures de sécurité les plus adéquates et les campagnes les plus intensives ne produiront guère d'effets tangibles si les usagers de la route ne respectent pas les indications de la signalisation routière.

Question n° 2. — Passages à niveau-2.

Combien y a-t-il de passages à niveau non gardés :

- a) sur les lignes non électrifiées;
- b) sur les lignes électrifiées ?

Quel est le nombre d'accidents mortels survenus au cours des exercices 1966 et 1967 :

- a) aux passages à niveau des lignes électrifiées;
- b) aux passages à niveau des lignes non électrifiées ?

Antwoord :

In toepassing van het koninklijk besluit van 31 december 1965 worden de overwegen gerangschikt in 4 categorieën :

overwegen van 1^{re} categorie : zijn uitgerust met barenen die de ganse breedte van de openbare weg overspannen, eventueel aangevuld met een licht- en geluidssignalisatie;

overwegen van 2^{de} categorie : deze zijn uitgerust met een lichtsignalisatie en met twee gedeeltelijke slagbomen die afwisselend aan weerszijden van de spoorbaan het rechtergedeelte van de openbare weg in de richting gevolgd door de gebruikers, afsluiten;

overwegen van 3^{de} categorie : zijn voorzien van lichtsignalisatie zonder barenen;

overwegen van 4^{de} categorie : zijn voorzien noch van barenen, noch van lichtsignalisatie. De openbare voetpaden zijn in deze categorie opgenomen.

Hierna volgen dan de gevraagde inlichtingen op 31 december 1966 :

Categorieën	Geëlectrificeerde lijnen		Niet geëlectrificeerde lijnen	
	Aantal overwegen	Aantal dodelijke ongevallen in 1966	Aantal ongevallen	Aantal dodelijke ongevallen in 1966
1 ^{ste}	103	1	881	5
2 ^{de}	77	3	219	3
3 ^{de}	113	6	671	10
4 ^{de}	47	2	2 126 (*)	14

(*) Private overwegen niet inbegrepen.

Vraag n° 3. — Overwegen-3.

De overweg te Emptinne kan met een sleutel geopend worden en er zijn kinderen die daarvan gebruik maken. Dat is een gevaarlijke toestand.

Wat neemt men zich voor om dit te verhelpen ?

Antwoord :

Het betreft hier blijkbaar overweg n° 129 van lijn 126 te Emptinne. Deze overweg is uitgerust met verkeerstekens met handbediening, halve slagbomen en een stopsignaal.

De aan de voet van het stopsignaal — dat op 50 meter van de overweg staat — uit te voeren handbediening geschiedt door middel van een speciale sleutel, die slechts in het bezit mag zijn van het begeleidend personeel. Ingevolge die verrichting gaan rode lichten aan en worden de halve slagbomen gesloten.

Het is niet uitgesloten dat kinderen in het spoorweginnendomein binnengedrongen zijn en, met behulp van valse sleutels, voornoemde feiten gepleegd hebben.

De rijkswacht en de plaatselijke politie werden ertoe aangezet een bijzondere waakzaamheid aan de dag te leggen.

Réponse :

Par application de l'arrêté royal du 31 décembre 1965, les passages à niveau sont classés en 4 catégories :

passages à niveau de 1^{re} catégorie : sont munis de barrières interceptant toute la largeur de la voie publique, éventuellement complétés d'une signalisation lumineuse et acoustique;

passages à niveau de 2^e catégorie : sont munis d'une signalisation lumineuse et de deux barrières partielles placées en chicane de part et d'autre de la voie ferrée et du côté droit de la chaussée par rapport au sens suivi par les usagers de la voie publique.

passages à niveau de 3^e catégorie : sont munis d'une signalisation lumineuse sans barrières.

passages à niveau de 4^e catégorie : ne sont munis ni de barrières ni d'une signalisation lumineuse. Sont inclus dans ces passages à niveau les sentiers publics.

Les renseignements statistiques ci-après donnent la situation au 31 décembre 1966.

Catégories	Lignes électrifiées		Lignes non électrifiées	
	Nombre de passages à niveau	Nombre d'accidents mortels en 1966	Nombre de passages à niveau	Nombre d'accidents mortels en 1966
1 ^{re}	103	1	881	5
2 ^e	77	3	219	3
3 ^e	113	6	671	10
4 ^e	47	2	2 126 (*)	14

(*) Passages à niveau privés non compris.

Question n° 3. — Passages à niveau-3.

Le passage à niveau d'Emptinne peut être ouvert avec une clef et des enfants ne manquent pas de le faire. C'est une situation dangereuse.

Que compte-t-on faire pour y remédier ?

Réponse :

Il s'agit vraisemblablement du passage à niveau n° 129 de la ligne 126 à Emptinne. Ce passage à niveau est équipé de signaux routiers à commande manuelle, de demi-barrières et d'un signal « Stop ».

La manœuvre manuelle effectuée au pied du signal « Stop » situé à 50 m du passage à niveau, se fait à l'aide d'une clé spéciale, qui ne peut être qu'en possession du personnel convoyeur. Cette manœuvre manuelle provoque l'apparition des feux rouges et la fermeture des demi-barrières.

Il n'est pas exclu que des enfants aient pu s'introduire dans le domaine du chemin de fer et, à l'aide de fausses clés, commettre les actes dont il est fait état.

La gendarmerie et la police locale ont été invitées à exercer une surveillance spéciale.

*Vraag n° 1. — Ontsporingen
van goederentreinen.*

Een paar leden hebben de aandacht gevestigd op de ontsporingen van goederentreinen die zich de laatste weken op het net van de N. M. B. S. hebben voorgedaan.

Een hunner heeft daarbij aangestipt dat de oorzaak van deze ontsporing in de meeste gevallen te wijten was aan particuliere wagens. Hij heeft gevraagd op welke wijze de N. M. B. S. deze wagens controleert.

Antwoord :

De ontsporingen zijn te wijten, niet zo zeer aan Belgische particuliere wagens, maar wel aan particuliere wagens van het Franse net.

De N. M. B. S. heeft de aandacht van de S. N. C. F. op deze toestand gevestigd en het Franse spoorwegbeheer is reeds bij de eigenaars van de particuliere wagens tussenbeide gekomen om deze aan te manen hun wagens aan te passen aan de steeds hogere snelheden van de goederentreinen.

In dat laatste verband zij er op gewezen dat ten laatste in 1970, de goederenwagens zullen moeten aangepast zijn om te rijden tegen snelheden van 80 km/uur.

Voor de wagens die de Belgische grens overschrijden en die nog niet aangepast zijn heeft de N. M. B. S. een snelheidsbeperking van 50 km/uur opgelegd.

Personeel.

Vraag n° 1. — Gezondheidszorgen.

Het krediet in 1966 voor de gezondheidszorgen van het personeel en van de gepensioneerden van de N. M. B. S. uitgetrokken, werd geschrapt en voor 1967 is ook geen krediet aangevraagd.

Een lid vraagt zich af of die sector in die voorwaarden behoorlijk kan werken en of men dat krediet zo maar kan schrappen.

Antwoord :

De schrapping van het goedgekeurde krediet voor 1966 en de niet-inschrijving van een krediet voor 1967 is een beslissing van de Regering.

Maar terzelfder tijd heeft de Regering een werkgroep opgericht om te onderzoeken welke de Staatstussenkomst voor de sector gezondheidszorgen van de N. M. B. S. moet zijn.

Deze werkgroep heeft haar werkzaamheden beëindigd en het verslag met de voorstellen wordt eerstdaags ingewacht.

In afwachting dat terzake een beslissing wordt getroffen, moet de N. M. B. S. normaal instaan voor de bijkomende dekking van de uitgave voor de gezondheidszorgen van haar personeel.

*Vraag n° 2. — Sociale bijdragen
door de N. M. B. S. aan de R. M. Z. gestort.*

Een lid vraagt per groep het aantal arbeiders die niet in het statutair personeelskader opgenomen kunnen worden en die gemeenlijk als « dagloners » worden bestempeld.

*Question n° 1. — Déraillement
de trains de marchandises.*

Quelques membres ont attiré l'attention sur les déraillements de trains de marchandises qui se sont produits au cours des dernières semaines sur le réseau de la S. N. C. B. L'un de ceux-ci a observé à ce sujet que la cause de ces déraillements incombe, dans la plupart des cas, aux wagons particuliers. Il a demandé de quelle façon la S. N. C. B. contrôle ces wagons.

Réponse :

Ce ne sont pas tellement les wagons particuliers belges mais bien les wagons particuliers du réseau français qui sont à l'origine des déraillements.

La S. N. C. B. a attiré l'attention de la S. N. C. F. sur cette situation et l'administration des chemins de fer français est déjà intervenue auprès des propriétaires des wagons particuliers afin que ceux-ci adaptent leurs wagons aux vitesses de plus en plus grandes des trains de marchandises.

A ce sujet, il y a lieu d'attirer l'attention sur le fait qu'en 1970 au plus tard, les wagons de marchandises devront être adaptés pour rouler à des vitesses de l'ordre de 80 km à l'heure.

La S. N. C. B. a imposé une limitation de la vitesse horaire à 50 km/h pour les wagons qui franchissent la frontière belge et ne sont pas encore adaptés.

Personnel.

Question n° 1. — Soins de santé.

Le crédit inscrit en 1966 pour les soins de santé du personnel et des pensionnés de la S. N. C. B. a été supprimé et aucun crédit n'a été demandé pour 1967.

Un membre se demande si ce secteur peut travailler convenablement dans ces conditions et si l'on peut supprimer ce crédit sans plus.

Réponse :

C'est le Gouvernement qui a décidé de supprimer le crédit adopté et de ne pas inscrire de crédit pour 1967.

Le Gouvernement a cependant créé simultanément un groupe de travail appelé à examiner quel doit être le montant de l'intervention de l'Etat pour le secteur soins de santé de la S. N. C. B.

Ce groupe de travail a terminé ses travaux et le rapport qui englobe les propositions est attendu incessamment.

Dans l'attente d'une décision prise en la matière, il appartient à la S. N. C. B. d'assumer normalement la couverture complémentaire de la dépense afférente aux soins de santé de son personnel.

*Question n° 2. — Cotisations sociales
versées par la S. N. C. B. à l'O. N. S. S.*

Un membre voudrait connaître, par groupe, le nombre d'ouvriers qui ne peuvent envisager leur admission dans le cadre du personnel statutaire et qui sont dénommés communément « ouvriers journaliers ».

Hoeveel stort de N. M. B. S. of heeft zij voor dat personeel gestort aan de R. M. Z. in de sector pensioen, ziekte en invaliditeit? Kan deze inlichting per groep voor elk van de dienstjaren 1965 en 1966 gegeven worden?

Antwoord :

1. Verdeling per groep van het aantal werklieden-dagloners van de N. M. B. S. per 1 december van de jaren 1965 en 1966.

	1965	1966
Centraal Bestuur	67	55
Groep :		
Antwerpen	132	120
Brussel	132	126
Charleroi	86	62
Gent	290	257
Hasselt	58	52
Luik	297	271
Bergen	155	146
Namen	141	105
	<u>1 358</u>	<u>1 194</u>

2. Bedrag, tijdens de dienstjaren 1965-1966, aan de R. M. Z. gestort voor het pensioen, de ziekte en de invaliditeit van die personeelsleden :

	In duizenden F 1965	1966
Centraal Bestuur	565	568
Groep :		
Antwerpen	1 112	1 239
Brussel	1 112	1 303
Charleroi	725	640
Gent	2 445	2 654
Hasselt	488	536
Luik	2 506	2 798
Bergen	1 307	1 508
Namen	1 189	1 084
	<u>11 449</u>	<u>12 330</u>

Vraag n° 3. — Verhoging van de pensioenen.

Een lid heeft gevraagd wanneer de 5 % verhoging van de pensioenen toegekend vóór 1 juli 1962, bij de N. M. B. S. zal worden uitbetaald.

Antwoord :

Deze verhoging is uitbetaald geworden op 1 januari 1967, d.w.z. op de voorziene datum.

*Vraag n° 4. — Statuut
van de bestendige syndicale afgevaardigden
bij de N. M. B. S. —*

*Bijdrage van de N. M. B. S. in de uitgaven voor de
functie der syndicale bestendige afgevaardigden.*

Hier volgen enkele gegevens, per dienstjaar, volgens het antwoord van de Minister van Verkeerswezen :

Combien la S. N. C. B. verse-t-elle ou a-t-elle versé pour ces agents à l'Office de Sécurité Nationale pour pension, maladie et invalidité? Ce renseignement pourrait-il être donné par groupe et pour chacun des exercices 1965 et 1966?

Réponse :

1. Répartition, par groupe, des « ouvriers journaliers » de la S. N. C. B. au 1^{er} décembre des années 1965 et 1966.

	1965	1966
Administration centrale	67	55
Groupe :		
Anvers	132	120
Bruxelles	132	126
Charleroi	86	62
Gand	290	257
Hasselt	58	52
Liège	297	271
Mons	155	146
Namur	141	105
	<u>1 358</u>	<u>1 194</u>

2. Montants des versements faits à l'O. N. S. S. au cours des exercices 1965 et 1966 en vue de la pension, de la maladie et de l'invalidité des agents en question :

	En milliers de F 1965	1966
Administration centrale	565	568
Groupe :		
Anvers	1 112	1 239
Bruxelles	1 112	1 303
Charleroi	725	640
Gand	2 445	2 654
Hasselt	488	536
Liège	2 506	2 798
Mons	1 307	1 508
Namur	1 189	1 084
	<u>11 449</u>	<u>12 330</u>

Question n° 3. — Relèvement des pensions.

Un membre a demandé quand il sera procédé par la S. N. C. B., en matière de pensions, au paiement des 5 % de majoration, accordés avant le 1^{er} juillet 1962.

Réponse :

Cette augmentation a été liquidée le 1^{er} janvier 1967, c'est-à-dire à la date prévue.

*Question n° 4. — Statut
des délégués permanents syndicaux
de la S. N. C. B. —*

Intervention de la S. N. C. B. dans les dépenses afférentes à la fonction des délégués permanents syndicaux.

D'après la réponse du Ministre des Communications sont reproduits, ci-après, les renseignements suivants :

	Personnels- leden in dienst	Bestendige afgevaardigden	
1945 ...	101 467	37	735 000 F
1946 ...	91 807	—	1 350 000 F
1955 ...	77 093	35	2 628 000 F
1961 ...	66 091	37	3 474 339 F
1965 ...	59 865	30	4 503 000 F

Hoe zijn de bestendige afgevaardigden verdeeld over de twee meest representatieve vakverenigingen?

Als men het bedrag van 4 503 000 F deelt door het aantal bestendige afgevaardigden, bekomt men ongeveer 150 000 F.

Wat is het bedrag van de wedde, dat door het Werkgeverssyndicaat en door de N. M. B. S. betaald wordt voor elk van die bestendige afgevaardigden?

Wie betaalt de kosten of de inhoudingen voor het in aanmerking nemen van de diensten met het oog op het pensioen van de rechthebbenden?

Welke voordelen worden door de N. M. B. S. aan de bestendige afgevaardigden toegekend tijdens hun detachering?

Hoe wordt de toestand van een bestendig afgevaardigde met vele dienstjaren in die hoedanigheid geregeld in geval van pensionering of vertrek om andere redenen?

Antwoord :

In 1965 bedroeg het aantal bestendige afgevaardigden 59, waaronder 29 voor de Sector « Spoormannen » van de Algemene Centrale der Openbare Diensten en 30 voor het Christelijk Syndikaat van S. P. T. T. Z. L. en R. T. B.

De bruto-bezoldiging van die afgevaardigden wordt door hun organisatie gedragen.

In uitvoering van het syndikaal statuut neemt de N. M. B. S. nochtans te haren laste :

— de bezoldiging van de bestendige afgevaardigden die lid zijn van de Nationale Sub-Paritaire Commissie;

— 25 maal $\frac{3}{4}$ van de gemiddelde bruto-bezoldiging van een bestendige afgevaardigde, te verdelen tussen de erkende organisaties volgens de formule die gediend heeft voor de verdeling van de zetels in de Nationale Paritaire Commissie.

De bestendige afgevaardigden blijven bijdragen in de Kas voor Weduwen- en Wezenpensioenen; zij genieten alle voordelen toegekend aan hun collega's in actieve dienst, inbegrepen o.m. het recht op pensioen.

Varia.

Vraag n° 1. — Centrale werkplaats te Salzinnes.

Bij de bespreking van de begroting van Verkeerswezen voor 1966 is de verzekering gegeven dat er geen sprake van is de werkplaatsen van Bas-Prés af te schaffen; er is zelfs aan toegevoegd dat de diesellokomotieven in die werkplaats zullen worden hersteld en onderhouden, terwijl de elektrische lokomotieven op de werkplaats te Mechelen zullen worden gericht.

Is er in dit verband iets nieuws in het vooruitzicht?

	Agents en service	Délégués permanents	
1945 ...	101 467	37	735 000 F
1946 ...	91 807	—	1 350 000 F
1955 ...	77 093	35	2 628 000 F
1961 ...	66 091	37	3 474 339 F
1965 ...	59 865	30	4 503 000 F

Comment se répartissent les délégués permanents entre les deux syndicats les plus représentatifs?

La somme de 4 503 000 F divisée par le nombre de permanents donne 150 000 F environ.

Je voudrais connaître le montant du traitement qui est supporté par le syndicat employeur et par la S. N. C. B. pour chacun des délégués permanents.

Qui supporte les frais ou les retenues pour la validation des services en vue de la pension des ayants droit?

Quels sont les avantages accordés par la S. N. C. B. aux délégués permanents durant leur détachement?

En cas d'admission à la retraite ou autre motif, quelle est la situation faite à un délégué permanent qui compte de nombreuses années de service en cette qualité?

Réponse :

En 1965, le nombre de délégués permanents était de 59, dont 29 de la Centrale Générale des Services Publics — Secteur « Cheminots » et 30 du Syndicat Chrétien des C. P. T. T. M. A. et R. T. B.

La rémunération brute de ces délégués est supportée par leur organisation.

Toutefois, en application du statut syndical de la S. N. C. B., celle-ci prend à sa charge :

— la rémunération des délégués permanents membres de la Sous-Commission paritaire nationale;

— 25 fois les $\frac{3}{4}$ de la rémunération moyenne brute d'un délégué permanent, à répartir entre les organisations reconnues d'après la formule ayant servi de base au calcul de la répartition des sièges à la Commission paritaire nationale.

Les délégués permanents continuent à verser leur cotisation à la Caisse des Pensions des Veuves et Orphelins; ils jouissent de tous les avantages accordés à leurs collègues en activité, y compris notamment le droit à la pension.

Divers.

Question n° 1. — Atelier Central de Salzinnes.

Lors de la discussion du budget des Communications pour 1966, l'assurance avait été donnée qu'il n'est pas question de supprimer les ateliers des Bas-Prés; il avait même été précisé que les locomotives diesel seront réparées et entretenues par cet atelier, tandis que les locomotives électriques seront dirigées sur l'atelier de Malines.

Faut-il s'attendre à des faits nouveaux en ce domaine?

Antwoord :

De N. M. B. S. bevestigt de mededeling die bij de behandeling van de begroting van verkeerswezen 1966 werd gegeven : de centrale werkplaats te Salzinnes wordt niet afgeschaft. Zij zal in de toekomst instaan voor de herstelling en het groot onderhoud van de diesellocomotieven.

Vraag n° 2. — Spoorwerken. — 1.

Volgens een lid zijn er tussen Courrière en Sart-Bernard, om reden van spoorwegwerken, snelheidsbeperkingen opgelegd die nu reeds zes maanden bestaan. Dat lijkt hem overdreven.

Antwoord :

Tussen Courrière en Sart-Bernard worden sedert verscheidene jaren spoorwerken uitgevoerd :

— Een eerste werk bestond in de bouw van een onderbrugging te Courrière. De opgelegde vertraging aan de treinen liep van 19 mei 1964 tot 22 februari 1966.

— Daarna werd te Sart-Bernard een onderdoorgang onder de sporen gebouwd; tengevolge hiervan was er treinvertraging van 7 maart 1966 tot 4 augustus 1966.

— Bijna te gelijker tijd werd te Sart-Bernard een onderbrugging gebouwd met een vertragingzone, vanaf 13 april 1966. De sporen op de nieuwe brug werden gelegd in juli 1966. Daarna moest het spoor worden geniveleerd, gebalasteerd en ondergestopt. Voor de onderstopping is de aannemer in gebreke gebleven en heeft de N. M. B. S. zich verplicht gezien het werk in regie te laten uitvoeren. Het einde van die werken ligt echter in het verschiet.

Vraag n° 3. — Spoorwerken. — 2.

De brug tussen de halte te Sart-Bernard en Courrière is sedert verscheidene maanden vrijgemaakt en toch rijden de treinen in de beide richtingen. Brussel-Aarlen en Aarlen-Brussel, er in vertraagd tempo over.

Is het juist dat die brug 85 cm hoger ligt dan in de oorspronkelijke plannen was vastgelegd ?

Welk is de oorzaak van die vertraging ?

Wanneer zal er tegen een normale snelheid over dit gedeelte van de spoorlijn worden gereden ?

Antwoord :

De brug te Sart-Bernard is inderdaad hoger gebouwd dan in de oorspronkelijke plannen was bepaald.

De vertraging die overigens normaal is bij het naderen van een heropgebouwde brug, is te wijten aan het feit dat de spoorlijnen verhoogd moesten worden.

De opgelegde vertraging zal waarschijnlijk tegen het einde van de maand januari worden opgeheven.

Vraag n° 4. — Verwaarlozing van het uitzicht van de gesloten stations.

De gesloten lijnen en stations bieden een uitzicht van verwaarlozing, zou het niet mogelijk zijn ze beter te onderhouden ?

Réponse :

La S. N. C. B. confirme l'information fournie lors de la discussion du budget des Communications pour 1966 : l'atelier central de Salzinnes ne sera pas supprimé. A l'avenir, cet atelier assurera la réparation et le gros entretien des locomotives diesel.

Question n° 2. — Travaux ferroviaires. — 1.

Un membre déclare que depuis six mois déjà, des limitations de vitesse sont imposées entre Courrière et Sart-Bernard en raison de travaux ferroviaires. Le membre estime que c'est exagéré.

Réponse :

Depuis plusieurs années, des travaux ferroviaires sont en cours entre Courrière et Sart-Bernard :

— Une première série de travaux a consisté en la construction d'un pont à Courrière. Un ralentissement a été imposé aux trains du 19 mai 1964 au 22 février 1966.

— Ensuite, un passage souterrain a été construit sous les voies à Sart-Bernard; ces travaux ont entraîné un ralentissement des trains, du 7 mars 1966 au 4 août 1966.

— La construction d'un pont a été entreprise presque simultanément à Sart-Bernard, ce qui a entraîné l'instauration d'une zone de ralentissement à partir du 13 avril 1966. Les voies ont été posées sur le nouveau pont en juillet 1966. Ensuite, il a fallu procéder au nivellement, au ballastage et au bourrage de la voie. En ce qui concerne le bourrage, l'entrepreneur a fait défaut et la S. N. C. B. s'est vue contrainte de faire exécuter cette opération en régie. La fin de ces travaux est néanmoins en vue.

Question n° 3. — Travaux ferroviaires. — 2.

Le pont qui se trouve entre le point d'arrêt de Sart-Bernard et Courrière est dégagé depuis plusieurs mois et cependant tous les trains dans les deux sens, Bruxelles-Arion et Arion-Bruxelles, passent au ralenti.

Est-il vrai que la hauteur de ce pont dépasse de 85 cm celle qui était prévue aux plans initiaux ?

Quelle est la cause du ralentissement ?

Quand compte-t-on passer à vitesse normale sur ce tronçon de voie ?

Réponse :

Le pont de Sart-Bernard a effectivement été établi à un niveau supérieur à celui qui était prévu initialement aux plans.

Le ralentissement qui est normal aux abords d'un pont reconstruit est provoqué par le fait que les voies ont dû être rehaussées.

Il sera vraisemblablement mis fin au ralentissement imposé vers la fin du mois de janvier.

Question n° 4. — Aspect délabré des gares fermées.

Les lignes et les gares fermées présentent un aspect d'abandon. Ne serait-il pas possible qu'elles soient mieux entretenues ?

Antwoord :

Lijnen en stations werden gesloten ingevolge besparingsmaatregel. Hun onderhoud zou kosten met zich brengen die door de maatschappij, wegens haar financiële toestand, niet kunnen gedragen worden.

Vraag n° 5. — Beschadigingen aan en diefstallen in verlaten gebouwen van de N. M. B. S.

Vinden de beschadigingen en de diefstallen in de verlaten stations hun oorzaak niet in het gemis van gebruik en onderhoud?

Antwoord :

De gebouwen van verlaten stations zijn bestemd om toevertrouwd te worden aan het Bestuur der Domeinen, ten einde afgebroken of verkocht te worden aan particulieren.

De bezuinigingsmaatregelen die door de maatschappij worden toegepast laten haar niet toe het toezicht en het onderhoud van deze stations te verzekeren.

IV. — Gemeenschappelijk vervoer van personen.

Uiteenzetting vanwege de Minister.

A. — Openbaar stedelijk vervoer.

Wegens de gestadige terugloop van de trafiek van de Maatschappijen voor gemeenschappelijk stedelijk vervoer stonden, de laatste jaren, de problemen die zich voor bedoelde maatschappijen voordoen, praktisch uitsluitend in het teken van zeer gespannen thesauriemoeilijkheden. Van 1963 af hebben die moeilijkheden geleid tot Staatstussenkomst, hetzij door verlichting van de rentelast van leningen, hetzij door bepaalde detaxaties (o.a. roerende voorheffing), hetzij door rechtstreekse subsidiëring.

Het lijkt gewenst overzichtelijk en bondig de maatregelen te herinneren die het Departement achtereenvolgens heeft genomen om de Maatschappijen voor stedelijk vervoer in staat te stellen de « openbare dienst » die hen werd toevertrouwd zo degelijk mogelijk op gang te houden.

A. — Herinnering aan de maatregelen genomen van 1963 tot 1965.

1963.

1° Staatstussenkomst in de rentelast van leningen voor een termijn van 20 jaar aangegaan onder Staatswaarborg en voor een totaal bedrag van 485 miljoen, waarvan :

a) 70 miljoen bestemd om de thesaurie te ondersteunen van netten die in moeilijkheid verkeerden :

- 50 miljoen aan de M. I. V. B. ((Brussel);
- 10 miljoen aan de M. I. V. A. ((Antwerpen);
- 7 miljoen aan de S. T. I. L. (Luik);
- 2 miljoen aan de M. I. V. G. (Gent);
- 1 miljoen aan de S. T. I. V. (Verviers).

b) 415 miljoen met het oog op het moderniseren der netten :

- 125 miljoen aan de M. I. V. B. (Brussel);
- 200 miljoen aan de M. I. V. A. (Antwerpen);
- 30 miljoen aan de S. T. I. L. (Luik);
- 30 miljoen aan de M. I. V. G. (Gent);
- 30 miljoen aan de S. T. I. V. (Verviers).

Réponse :

Des lignes ont été supprimées et des gares fermées par mesure d'économie. Leur entretien entraînerait des dépenses que la situation financière de la Société ne permet pas de supporter.

Question n° 5. — Dégradations et vols dans les bâtiments abandonnés de la S. N. C. B.

Les dégradations et les vols commis dans les gares abandonnées n'ont-ils pas été causés par un manque d'utilisation et d'entretien ?

Réponse :

Les bâtiments des gares abandonnées sont appelés à être remis à l'Administration des Domaines en vue de leur démolition ou de leur cession à des particuliers.

Les mesures d'économie appliquées par la Société ne lui permettent pas d'assurer la surveillance et l'entretien de ces gares.

IV. — Transport en commun de personnes.

Exposé du Ministre.

A. — Transports publics urbains.

En raison de la régression constante du trafic des sociétés de transports urbains en commun, les problèmes qui se posent à ces sociétés ont été presque uniquement dominés, au cours des dernières années, par de très grandes difficultés de trésorerie. A partir de 1963, ces difficultés ont provoqué une intervention de l'Etat, consistant soit en l'allègement des charges d'intérêt résultant d'emprunts, soit en certaines détaxations (notamment du précompte mobilier), soit en subventionnement direct.

Il paraît souhaitable de rappeler sommairement et succinctement les mesures successives prises par le Département pour permettre aux sociétés de transports urbains de continuer d'assurer au mieux le « service public » qui leur a été confié.

A. — Rappel des mesures prises de 1963 à 1965.

1963.

1° Intervention de l'Etat dans les charges d'intérêt résultant d'emprunts souscrits pour un terme de 20 ans sous la garantie de l'Etat et à concurrence d'un montant total de 485 millions, dont :

a) 70 millions destinés à renforcer la trésorerie de réseaux se trouvant en difficulté, soit :

- 50 millions à la S. T. I. B. (Bruxelles);
- 10 millions à la M. I. V. A. (Anvers);
- 7 millions à la S. T. I. L. (Liège);
- 2 millions à la M. I. V. G. (Gand);
- 1 million à la S. T. I. V. (Verviers).

b) 415 millions destinés à la modernisation des réseaux :

- 125 millions à la S. T. I. B. (Bruxelles);
- 200 millions à la M. I. V. A. (Anvers);
- 30 millions à la S. T. I. L. (Liège);
- 30 millions à la M. I. V. G. (Gand);
- 30 millions à la S. T. I. V. (Verviers).

2° Afschaffing van de inning der « roerende voorheffing » ten gunste van de Maatschappijen en dit tot aanzuivering van de deficitaire exploitatieuitslagen voor de jaren 1962 en 1963.

Deze voorheffing vertegenwoordigt :

8 326 000 F voor de M. I. V. B.;
1 152 500 F voor de M. I. V. A.;
701 500 F voor de M. I. V. G.;
1 435 000 F voor de S. T. I. L.;
160 000 F voor de S. T. I. V.

1964.

1° Tariefverhoging van ongeveer 15 % met toepassing op 1 januari 1964.

2° Einde 1964 heeft het Comité voor openbare investeringen beslist een terugvorderbaar voorschot van 80 miljoen te verlenen, als volgt verdeeld tussen de onderscheiden Maatschappijen :

M. I. V. B. (Brussel)	...	70,0 miljoen
M. I. V. A. (Antwerpen)	...	5,5 miljoen
M. I. V. G. (Gent)	...	2,0 miljoen
S. T. I. L. (Luik)	...	2,0 miljoen
S. T. I. V. (Verviers)	...	0,5 miljoen

Aangezien het globaal deficit 111,4 miljoen bedroeg, bleef er een tekort van 31,4 miljoen.

1965.

De Regering was van oordeel niet te kunnen ingaan op een nieuwe aanpassing van de tarieven door de Maatschappijen aangevraagd, zodat de volgende subsidiëring aan de netten werd verleend :

M. I. V. B. (Brussel)	...	191 316 434 F
M. I. V. A. (Antwerpen)	...	31 059 740 F
S. T. I. L. (Luik)	...	15 015 632 F
M. I. V. G. (Gent)	...	9 387 015 F
S. T. I. V. (Verviers)	...	3 221 179 F

Totaal 250 000 000 F

B. — Evolutie en vooruitzichten der resultaten in 1966.

De vorige Regering heeft zich akkoord verklaard met het principe een algemene tariefverhoging van ongeveer 15 % door te voeren en dit met ingang op 1 januari 1966. (Nochtans zij opgemerkt dat de verhoging der school- en werkliedenabonnementen, die op 1 april 1966 in werking moest treden, totnogtoe bij overheidsbeslissing niet werd toegepast. Dit heeft een vermindering van ontvangsten van naar schatting ongeveer 27 miljoen F per jaar tot gevolg (1)).

(1) De verhoging van de werkliedenabonnementen zal, ingevolge Regeringsbeslissing, van kracht worden op 1 januari 1967.

2° Suppression de la perception du « précompte mobilier » au profit des sociétés, en vue de l'apurement des résultats d'exploitation déficitaires pour les exercices 1962 et 1963.

Ce précompte représentait :

8 326 000 F pour la S. T. I. B.;
1 152 500 F pour la M. I. V. A.;
701 500 F pour la M. I. V. G.;
1 435 000 F pour la S. T. I. L.;
160 000 F pour la S. T. I. V.

1964 :

1° Hausse des tarifs de 15 % environ, applicable au 1^{er} janvier 1964.

2° A la fin de 1964, le Comité des investissements publics a décidé d'octroyer une avance récupérable de 80 millions, se répartissant comme suit entre les différentes sociétés :

S. T. I. B. (Bruxelles)	...	70,0 millions
M. I. V. A. (Anvers)	...	5,5 millions
M. I. V. G. (Gand)	...	2,0 millions
S. T. I. L. (Liège)	...	2,0 millions
S. T. I. V. (Verviers)	...	0,5 millions

Le déficit global se chiffrant à 111,4 millions, il subsistait une impasse de 31,4 millions.

1965.

Le Gouvernement a estimé ne pas pouvoir consentir au nouvel ajustement des tarifs que sollicitaient les sociétés, de sorte que les subventions suivantes ont été accordées aux réseaux :

S. T. I. B. (Bruxelles)	...	191 316 434 F
M. I. V. A. (Anvers)	...	31 059 740 F
S. T. I. L. (Liège)	...	15 015 632 F
M. I. V. G. (Gand)	...	9 387 015 F
S. T. I. V. (Verviers)	...	3 221 179 F

Total 250 000 000 F

B. — Evolution et prévision des résultats pour 1966.

Le Gouvernement précédent a marqué son accord sur le principe d'une hausse générale des tarifs à concurrence de 15 % environ, à dater du 1^{er} janvier 1966 (Il y a lieu d'observer néanmoins que la hausse des abonnements scolaires et ouvriers, laquelle devait intervenir au 1^{er} avril 1966, n'a pas encore été appliquée jusqu'à présent en vertu d'une décision officielle. Il en résulte un manque à gagner estimé à quelque 27 millions par an) (1).

(1) Aux termes d'une décision gouvernementale, la hausse des abonnements ouvriers entrera en vigueur au 1^{er} janvier 1967.

Vermoedelijke uitslagen voor 1966 zijn de volgende :

	Deficit
M. I. V. B. (Brussel)	205 miljoen
M. I. V. A. (Antwerpen)	36 miljoen
S. T. I. L. (Luik)	19 miljoen
M. I. V. G. (Gent)	14 miljoen
S. T. I. V. (Verviers)	6 miljoen
S. T. I. C. (Charleroi)	1 miljoen
Totaal	281 miljoen

Het net van Charleroi beschikt nog over een reserve bij het « Voorzieningsfonds ». Het komt dus niet in aanmerking bij de verdeling van de subsidie van 280 miljoen F voorzien bij de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen. Deze voorziening blijkt dus voldoende om de exploitatierekeningen voor 1966 in evenwicht te houden.

C. — Voorzieningen voor 1967.

Deze voorzieningen werden berekend op basis van de richtlijnen gegeven door het Departement van Financiën voor de budgettaire vooruitzichten, daarbij rekening houdend met de speciale elementen eigen aan de exploitatie van openbare diensten (bv. vermindering van het aantal reizigers).

Er werd tevens rekening gehouden met bezuinigingen die nog kunnen doorgevoerd worden en ook met een verhoging der ontvangsten die moet voortvloeien uit de aanpassing der werkliedenabonnementen op 1 januari 1967 (1).

De voorziene bedrijfstekorten zijn de volgende :

M. I. V. B. (Brussel)	250,0 miljoen
M. I. V. A. (Antwerpen)	72,2 miljoen
S. T. I. L. (Luik)	30,2 miljoen
M. I. V. G. (Gent)	21,6 miljoen
S. T. I. C. (Charleroi)	3,7 miljoen
S. T. I. V. (Verviers)	8,5 miljoen
Totaal	386,2 miljoen

* * *

Bezuinigingsmaatregelen.

De Maatschappijen hebben getracht de kostprijs km/voertuig zoveel als mogelijk, nog te drukken.

In dit verband weze er echter op gewezen dat niettegenstaande de zeer hoge lasten inzake lonen en sociale voordelen (n.b. de prijs van een uur werkloon is meer dan verdubbeld sedert 1953 als wanneer de index van de kleinhandelsprizen gedurende dezelfde periode slechts een verhoging van 30 % onderging) de Maatschappijen erin geslaagd zijn op zeer efficiënte wijze de verhoging van de kostprijs km/voertuig te remmen :

— door ver doorgedreven vervanging van tramrijtuigen en trolleybussen door autobussen wier kostprijs per km voordeliger uitvalt;

— door meer en meer een beroep te doen op « one man car »-bediening voornamelijk in de autobussen maar thans ook in de tramrijtuigen telkens dit mogelijk bleek te zijn;

— door rijtuigen met grotere capaciteit in te zetten om alzo een even groot aantal plaatsen/km aan te bieden met kleinere prestaties in km/voertuig.

Steeds met het oog op rationalisatie, werd aan het Bestuur van het Vervoer opgedragen in overleg met al de betrok-

Les résultats présumés pour 1966 s'établissent comme suit :

	Deficit
S. T. I. B. (Bruxelles)	205 millions
M. I. V. A. (Anvers)	36 millions
S. T. I. L. (Liège)	19 millions
M. I. V. G. (Gand)	14 millions
S. T. I. V. (Verviers)	6 millions
S. T. I. C. (Charleroi)	1 million
Total	281 millions

Le réseau de Charleroi dispose encore d'une réserve auprès du « Fonds de Prévision ». Il n'entre donc pas en ligne de compte pour la répartition du subsidie de 280 millions de F prévu au budget du Ministère des Communications. Cette prévision semble donc suffire à assurer l'équilibre des comptes d'exploitation pour 1966.

C. — Prévisions pour 1967.

Ces prévisions sont calculées sur la base des directives données par le Département des Finances en matière de prévisions budgétaires, tout en tenant compte des éléments particuliers propres à l'exploitation de services publics (la diminution du nombre des voyageurs par exemple).

Il a également été tenu compte des économies qui peuvent encore être réalisées ainsi que de l'augmentation des recettes qui doit résulter de l'adaptation, au 1^{er} janvier 1967, des abonnements pour ouvriers (1).

Les déficits d'exploitation prévus sont les suivants :

S. T. I. B. (Bruxelles)	250,0 millions
M. I. V. A. (Anvers)	72,2 millions
S. T. I. L. (Liège)	30,2 millions
M. I. V. G. (Gand)	21,6 millions
S. T. I. C. (Charleroi)	3,7 millions
S. T. I. V. (Verviers)	8,5 millions
Total	386,2 millions

* * *

Mesures d'économie.

Les sociétés ont encore essayé de comprimer, dans la mesure du possible, le prix de revient par km/véhicule.

Il est à observer à ce sujet qu'en dépit des très lourdes charges que constituent les salaires et les avantages sociaux (n.b. : le prix d'une heure de travail a plus que doublé depuis 1953, alors que l'indice des prix de détail n'a subi au cours de la même période qu'une augmentation de 30 %), les sociétés sont parvenues à freiner, d'une manière très efficace, l'augmentation du prix de revient par km/véhicule :

— par le remplacement très généralisé des voitures de tramways et des trolleybus par des autobus, dont le prix de revient au km est plus avantageux;

— par l'organisation d'un nombre de plus en plus grand de services par véhicules desservis par un seul agent, principalement en ce qui concerne les autobus, mais à l'heure actuelle également en ce qui concerne les tramways, chaque fois que cette méthode s'est révélée possible;

— par la mise en service de voitures à grande capacité, en vue d'offrir un nombre de places/km tout aussi élevé, les prestations en km/véhicule étant réduites.

Toujours aux fins de rationalisation, l'Administration des Transports a été chargée d'étudier, de commun accord avec

ken Maatschappijen de mogelijkheid tot betere coördinatie te bestuderen tussen, enerzijds, de diensten verzekerd door de Maatschappijen voor stedelijk vervoer en anderzijds de penetrerende diensten van de N. M. B. S. en de N. M. V. B.

* * *

Ten slotte zij nog vermeld dat de werkgroep Verkeers- en Financien de evolutie van de toestand inzake gemeenschappelijk stedelijk vervoer op de voet volgt en de Regeeringsinstanties daarover regelmatig en omstandig inlicht.

Men moet zich echter geen al te grote illusies maken wat de onmiddellijke toekomst betreft: Staatshulp zal hoogstwaarschijnlijk nodig blijven om de ondernemingen toe te laten hun verplichtingen van « openbare dienst » na te komen, zoals dit trouwens reeds sedert lang en soms op nog ruimere schaal gebeurt voor tal van Europese ondernemingen voor stedelijk vervoer.

Onze voornaamste bekommernis moet blijven de tussenkomsten binnen redelijke perken te houden en te ijveren om aan het betrokken vervoer zijn kenmerkende kwaliteiten van snelheid, regelmatigheid en comfort terug te schenken. Vandaar de zorg om in de mate van de beschikbare kredieten te komen tot grondige en volwaardige herstructurering van de infrastructuur van het stedelijk vervoer (om het hetzij gelijkgronds, hetzij ondergronds, van het algemeen verkeer te scheiden).

B. — Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

Wat de N. M. V. B. betreft is de thesaurie-toestand nog niet zó gespannen als voor de maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer. Zo heeft de N. M. V. B., in tegenstelling met de andere trammaatschappijen, nog niet al haar reserves moeten aanspreken om haar exploitatierekening in evenwicht te houden.

Voor 1966 voorziet men een tekort van 59,8 miljoen.

En voor 1967 een tekort van 132,2 miljoen (1).

De verhoging van de werkliedenabonnementen die zal ingaan op 1 januari 1967 zal dit laatste bedrijfstekort verminderen met nagenoeg 22 miljoen.

Blijft het probleem van de herziening van de organieke wet en de statuten van de N. M. V. B.

Door de bevoegde diensten van het Departement wordt, in samenwerking met ambtenaren van het Ministerie van Financien, een wetsontwerp tot wijziging van de bedoelde wet en statuten uitgewerkt.

Dit wetsontwerp zal ertoe strekken de voorbijgestreefde wet van 24 juni 1885 aan te passen aan de ingrijpende evolutie die zich sedertdien in de sector van het gemeenschappelijk personenvervoer heeft voorgedaan. Het essentiële oogmerk is de N. M. V. B. in staat te stellen haar taak zo rationeel mogelijk en met de nodige soepelheid (o.m. inzake werving van personeel) te volbrengen.

Zo zal o.m. het activiteitsgebied en het doel van de maatschappij worden verruimd en zal worden gestreefd naar een zekere harmonisering met het regime dat o. m. op fiscaal vlak en op het vlak van de vertegenwoordiging van het personeel in de Raad van Beheer van de maatschappij, voor de maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer (wetten van 1953 en 1961) werd ingevoerd.

Ten slotte wordt bij de studie van het wetsontwerp eveneens nandaacht verleend aan het financieel regime van de Nationale Maatschappij en wordt nagegaan of dit regime nog beantwoordt aan de huidige omstandigheden.

(1) Zonder eerste dividend.

toutes les sociétés intéressées, la possibilité d'une coordination meilleure entre, d'une part, les services assurés par les sociétés de transports urbains et, d'autre part, les services de la S. N. C. B. et de la S. N. C. V. qui s'interpénètrent.

* * *

Enfin, il convient encore d'observer que le groupe de travail Communications-Finances suit attentivement l'évolution de la situation des transports urbains en commun et que les instances gouvernementales en sont informées régulièrement et de manière circonstanciée.

Il convient néanmoins de ne pas se faire de trop grandes illusions en ce qui concerne l'avenir immédiat : l'aide de l'Etat demeurera plus que vraisemblablement nécessaire pour permettre aux entreprises de s'acquitter de leurs obligations de « service public », comme c'est d'ailleurs le cas depuis longtemps, et dans une mesure souvent plus considérable encore, pour nombre d'entreprises européennes de transports urbains.

Notre souci majeur doit rester de contenir les interventions dans des limites raisonnables et de chercher à rendre aux transports en cause leurs qualités intrinsèques de rapidité, de régularité et de confort. C'est pourquoi les efforts entrepris tendent à réaliser, dans toute la mesure des crédits disponibles, une restructuration profonde et efficace de l'infrastructure des transports urbains (en vue de les séparer, soit à la surface du sol, soit sous terre, du trafic général).

B. — Société nationale des Chemins de fer vicinaux.

La situation de trésorerie de la S. N. C. V. n'est pas encore aussi tendue que celles des sociétés de transports urbains en commun. C'est ainsi que la S. N. C. V., contrairement aux autres sociétés de tramways, n'a pas encore été amenée à entamer l'ensemble de ses réserves pour maintenir l'équilibre de ses comptes d'exploitation.

Pour 1966, il est prévu un déficit de 59,8 millions.

Pour 1967, un déficit de 132,2 millions (1).

La majoration du prix des abonnements ouvriers qui prendra cours le 1^{er} janvier 1967 réduira ce dernier déficit d'exploitation d'environ 22 millions.

Reste encore le problème de la revision de la loi organique et des statuts de la S. N. C. V.

Les services compétents du Département élaborent, en collaboration avec des fonctionnaires du Ministère des Finances, un projet de loi modifiant la loi et les statuts en question.

Ce projet de loi aura pour but d'adapter la loi du 24 juin 1885, actuellement dépassée, à l'évolution profonde intervenue dans le secteur du transport en commun de personnes. Son but essentiel est de mettre la S. N. C. V. en mesure de remplir sa mission de façon aussi rationnelle que possible et avec la souplesse voulue (notamment dans le domaine du recrutement du personnel).

C'est ainsi que seront élargis le champ d'activité et la raison sociale de la société et que des efforts seront faits en vue d'une certaine harmonisation du régime instauré pour les sociétés de transports urbains en commun (lois de 1953 et 1961), notamment sur le plan fiscal et sur celui de la représentation du personnel au conseil d'administration de la société.

Enfin, les études entreprises pour le présent projet de loi ont également permis de se pencher sur le régime financier de la société nationale et de rechercher si ce régime répond encore aux circonstances actuelles.

(1) Sans premier dividende.

C. — Het taxi-probleem.

De Regering heeft in de Senaat een wetsontwerp (Doc. n° 16) neergelegd ertoe strekkende tot 31 december 1967 geen vergunningen meer te verlenen tot het oprichten van taxi-diensten.

De voorheen verleende vergunningen welke vóór 31 december 1967 verstrijken, blijven tot die datum gelden.

De bedoeling van dit wetsontwerp is, vooralsnog, een einde te maken aan de opbiedingen welke, bij openbare aanbestedingen, veelvuldiger zouden kunnen worden uit vrees voor een nieuwe regeling.

Het is inderdaad zo dat de Regering besloten heeft de studie van de herziening van de vigerende reglementering inzake taxi-bedrijven op te dragen aan een werkgroep samengesteld uit afgevaardigden van de Departementen van Verkeerswezen, Binnenlandse Zaken, Economische Zaken en Middenstand en vertegenwoordigers van de Nationale Federatie van Taxi-Uitbaters en van de drie nationale syndikaten.

Deze werkgroep heeft zijn werkzaamheden aangevat en legt er zich op toe binnen de gestelde tijd met zijn verslag klaar te komen. Overwogen wordt, in een later stadium de steden en gemeenten bij de werkzaamheden van de werkgroep te betrekken vermits, naar luid van de besluitwet van 30 december 1946, de exploitatie van taxi-diensten, met of zonder standplaats op de openbare weg, afhankelijk is gesteld van een door de gemeenteraden te verlenen vergunning.

* * *

Het wetsontwerp tot tijdelijke blokkering van de betrokken concessies, zal eerlang in de verenigde Senaatscommissies van Binnenlandse Zaken en van Verkeerswezen besproken worden.

Vraag.

Een lid is verwonderd over het feit dat de laatste rit bij vertrek uit Andenne, in de week, zich situeert te 15 u. 12.

Antwoord :

Deze toestand bestaat reeds sedert jaren en heeft tot nog toe geen aanleiding gegeven tot enigerlei klacht.

Indien er, in de week inderdaad na 15 u. 12 geen vertrek meer is naar Ciney, mag toch worden aangestipt dat, om te voldoen aan de vraag der reizigers, in de volgende ritten is voorzien :

- 16 u. tot Ohey;
- 17 u. 09 tot Sorée;
- 18 u. 32 tot Ohey;
- 20 u. 05 tot Ohey.

Moest er voldoende belangstelling blijken te zijn vanwege de reizigers om na 15 u. 12 een rit te zien inleggen tot Ciney dan zijn de bevoegde diensten steeds bereid deze aangelegenheid welwillend te onderzoeken in overleg met de N. M. V. B.

C. — Le problème des taxis.

Le Gouvernement a déposé au Sénat un projet de loi (Doc. n° 16) tendant à interdire, jusqu'au 31 décembre 1967, la délivrance de nouvelles autorisations de création de services de taxis.

Les autorisations qui ont été délivrées antérieurement et qui viennent à expiration avant le 31 décembre 1967, restent valables jusqu'à cette date.

Le but de ce projet de loi est, provisoirement, de faire obstacle aux surenchères qui, en cas d'adjudications publiques, pourraient devenir plus nombreuses par crainte de l'instauration d'un nouveau régime.

En effet, le Gouvernement a décidé de confier l'examen de la révision de la réglementation en vigueur en ce qui concerne les entreprises de taxis à un groupe de travail composé, d'une part, de délégués des Départements des Communications, de l'Intérieur, des Affaires économiques et des Classes moyennes et, d'autre part, de représentants de la Fédération nationale des exploitants de taxis et des trois syndicats nationaux.

Ce groupe de travail a entamé ses travaux et s'efforce de présenter son rapport dans les délais requis. Le Gouvernement se propose, à un stade ultérieur, d'associer les villes et communes aux travaux du groupe de travail, puisqu'aux termes de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, l'exploitation de services de taxis, avec ou sans stationnement sur la voie publique, est subordonnée à une autorisation à délivrer par les conseils communaux.

* * *

Le projet de loi bloquant temporairement l'octroi de concessions de services de taxis sera discuté incessamment par les Commissions réunies de l'Intérieur et des Communications du Sénat.

Question.

Un membre exprime son étonnement sur le fait que le dernier départ d'Andenne se situe, en semaine, à 15 h. 12.

Réponse :

Cette situation existe déjà depuis des années et n'a jusqu'à présent pas donné lieu à la moindre plainte.

En effet, s'il n'y a aucun départ après 15 h. 12 en semaine à destination de Ciney, il faut toutefois signaler que pour répondre à la demande des voyageurs, les services suivants ont été prévus :

- 16 h. jusqu'à Ohey;
- 17 h. 09 jusqu'à Sorée;
- 18 h. 32 jusqu'à Ohey;
- 20 h. 05 jusqu'à Ohey.

Si les voyageurs devaient manifester un intérêt suffisant pour la mise sur pied d'un service jusqu'à Ciney après 15 h. 12, les services compétents seraient toujours prêts à examiner favorablement cette question en accord avec la S. N. C. V.

V — Het wegvervoer.

Uiteenzetting vanwege de Minister.

A. — Bezoldigd wegvervoer van personen.

A. — Autocars.

Ingevolge enkele jammerlijke ongevallen die zich tijdens het voorbije seizoen met Belgische toerwagens hebben voorgedaan (o.m. te Limburg, Duitsland) is er heel wat te doen geweest — vooral dan in sommige buitenlandse bladen — rond de vraag: beantwoorden de Belgische autocarbedrijven wel degelijk aan de dwingende eisen inzake veiligheid?

Op deze vraag moet volstrekt bevestigend worden geantwoord: ons land is wellicht het enige in Europa dat inzake bezoldigd vervoer van personen langs de weg, de strengste maatregelen voorschrijft.

Welke zijn deze maatregelen?

a) *De bestuurder* moet ten minste 21 jaar oud zijn en hebben voldaan aan een zeer ernstig en gespecialiseerd geneeskundig onderzoek voor het bekomen van de zogeheten kaart van « *geneeskundige schifting* ». Zolang hij bestuurder blijft, blijft hij onder speciaal medisch toezicht.

b) *Het voertuig* moet om de drie maanden aan de technische inspectie worden aangeboden dan wanneer dit onderzoek voor de vrachtwagens slechts om de zes maanden gebeurt en voor de personenwagens slechts om het jaar en dan nog pas nadat het vijf jaar oud is.

De taak van de Inspectiestations bestaat er hoofdzakelijk in de grootste aandacht te besteden aan het nazicht van de *veiligheidsorganen* van de voertuigen.

Bovendien mag geen enkel nieuw type van autocar op de markt worden gebracht zonder, voorafgaandelijk, het zogeheten p.v.a. (proces-verbaal van aanneming), te hebben bekomen vanwege het Bestuur van het Vervoer.

c) *De machtiging*: vóór de toelating tot het verrichten van bezoldigd vervoer van personen wordt eveneens een onderzoek ingesteld naar de morele en financiële waarborgen van de aanvrager.

Voor het pendelverkeer moet telkenmale een afzonderlijke aanvraag worden ingediend en de aflevering van de « *pendelvergunningen* » wordt afhankelijk gesteld van een tweede chauffeur, wanneer de stuurtijd in een periode van 24 uren, negen uur overtreft; een slaapplek wordt geëist wanneer het over een volledige nachtrit gaat.

In de wet op het *rijbewijs* wordt voor de chauffeurs van autobussen, autocars en dergelijke, buiten de theoretische proef over de verkeersregelen, in een praktische proef voorzien.

Vanwaar komen dan de moeilijkheden?

a) De zeer sterke onderlinge concurrentie tussen de autocarbedrijven.

Deze concurrentie uit zich voornamelijk in het « onderbieden » der vervoerprijzen, wat tot gevolg heeft, mede door de concurrentie van buitenlandse autocaristen, dat onze autocarexploitanten veelal, na verloop van tijd, met ernstige financiële moeilijkheden te kampen hebben.

De Nationale Federatie der Autobus- en Autocaruitbaters heeft trouwens herhaaldelijk aangedrongen om, van overheidswege, *verplichte prijzen* voor het gehele autocarwezen te zien vaststellen.

V. — Le transport par route.

Exposé du Ministre.

A. — Transport rémunéré de personnes par route.

A. — Autocars.

A la suite de quelques accidents malheureux survenus au cours de la saison passée à des cars belges (notamment à Limburg, en Allemagne), la question de savoir si les entreprises belges d'autocars répondaient de manière satisfaisante aux impératifs de sécurité a été fréquemment débattue — surtout dans certains journaux étrangers.

A cette question, il convient de répondre de manière absolument affirmative: notre pays est peut-être le seul en Europe qui prescrive les mesures les plus rigoureuses en matière de transport rémunéré de personnes par route.

Quelles sont ces mesures?

a) *Le conducteur* doit être âgé de 21 ans au moins et avoir satisfait à une visite médicale très sérieuse et très spécialisée pour obtenir la carte dite « *de sélection médicale* ». Aussi longtemps qu'il reste conducteur, il demeure sous contrôle médical spécial.

b) *Le véhicule* doit être présenté tous les trois mois à l'inspection technique, alors que, pour les camions, cette inspection est semestrielle et annuelle pour les voitures privées, et cela seulement lorsqu'elles ont plus de cinq ans.

La tâche des stations d'inspection consiste principalement à vérifier avec la plus grande attention les *organes de sécurité* des véhicules.

De plus, aucun nouveau type d'autocar ne peut être mis sur le marché sans avoir, au préalable, obtenu le p.v.a. (procès-verbal d'agrément) de l'Administration des Transports.

c) *L'autorisation*: avant de délivrer l'autorisation d'effectuer le transport rémunéré de personnes, une enquête concernant les garanties morales et matérielles du demandeur a également lieu.

En ce qui concerne les services de navettes, il y a lieu d'introduire chaque fois une demande distincte, et la délivrance des « *autorisations de navette* » est subordonnée à la présence d'un second chauffeur lorsque, durant une période de 24 heures, le temps de conduite excède 9 heures; une couchette est exigée lorsqu'il s'agit d'un trajet de nuit complet.

La loi sur le *permis de conduire* prévoit, pour les chauffeurs d'autobus, d'autocars et de véhicules analogues, un examen pratique en plus de l'épreuve théorique sur les règles de la circulation.

D'où proviennent alors les difficultés?

a) De la très forte concurrence entre les entreprises d'autocars.

Cette concurrence se manifeste principalement par le « bradage » des prix du transport qui, conjointement avec la concurrence des exploitants d'autocars étrangers, entraîne souvent après quelques temps de graves difficultés financières pour nos propres exploitants d'autocars.

La Fédération nationale des exploitants d'autocars et d'autobus a d'ailleurs, à plusieurs reprises, insisté pour que des *prix imposés* soient fixés d'autorité pour l'ensemble des autocaristes du pays.

Maximum en minimumprijzen werden in overleg met de Federatie door de diensten van het Departement van Verkeerswezen uitgewerkt en in oktober 1965 voorgelegd aan het Departement van Economische Zaken.

Het Departement van Economische Zaken reageerde toenmaals negatief; het was niet overtuigd noch van de noodzakelijkheid, noch van de opportuniteit van een dergelijke maatregel.

De vraag om goedkeuring der uitgewerkte tarificatie werd opnieuw aanhangig gemaakt einde oktober 1966.

Er zal onverwijld verder overleg worden gepleegd met het Departement van Economische Zaken om in deze tot een spoedig en alleszins bevredigende regeling te kunnen komen.

b) Het feit dat zeer weinig autocarbedrijven zich rechtstreeks tot de toerist richten, maar meestal contractueel als onderaannemer verbonden zijn met reisagentschappen waarvan vele hun zetel hebben in Groot-Brittannië.

Welnu, deze laatsten bepalen de reisroutes en, zij leggen zeer dikwijls, vooral dan de eerste en de laatste dag van de uitgestippelde reis, zeer lange trajecten op.

c) Men heeft getracht via het A. E. T. R. (Accord Européen relatif au travail d'équipage des véhicules effectuant des transports internationaux par route) een akkoord te bereiken over de « *werktijden* ».

Een dergelijk akkoord kan vanzelfsprekend slechts gelden als het werkelijk algemeen wordt goedgekeurd en nageleefd.

Welnu, verscheidene toeristische landen wensen het A. E. T. R. vooralsnog niet goed te keuren.

In ons land worden de studies voortgezet, alhoewel het weinig zin zou hebben drastische regelen op te leggen bv. voor een reis van Kortrijk naar Lourdes, wanneer het traject Rijsel-Lourdes aan dergelijke regelen zou ontsnappen.

Daarom is de Minister er uitgesproken voorstander van in het kader der Europese Gemeenschap en zo mogelijk op het nog bredere vlak van de Conferentie der Europese Ministers van Verkeer, een coherente oplossing te vinden.

d) Wat de *werktijden* — nationaal gezien — betreft, werd het Departement van Verkeerswezen van zeer dichtbij betrokken bij de paritaire besprekingen die voor een paar maanden plaats hadden in verband met de bepalingen van de wet van 15 juli 1964 op de arbeidsduur in de openbare en privé-sectoren van 's lands bedrijfsleven.

Daaruit is andermaal gebleken dat om bedrijfseconomische en andere reden, de onderhandelingen tussen werkgevers en werknemers de integratie van het nationaal vervoer in de Europese gemeenschap als noodzakelijke achtergrond hebben.

Welnu, de harmonisering van de arbeidsvoorwaarden in de Gemeenschap krijgt stilaan vastere vorm en een ontwerp van reglementering is voorgelegd aan het Europees Parlement te Straatsburg.

* * *

Ten slotte zij nog vermeld dat, ingevolge de ramp van Limburg, een interministerieel comité werd opgericht met als opdracht het vaststellen van de normen ter verhoging van de veiligheid op onze wegen door het uitschakelen van de gevolgen van de tijdens het sturen optredende vermoeidheid.

Dit comité heeft zich de ervaring ten nutte kunnen maken zowel van de werkgevers, als van de werknemers

D'accord avec la Fédération, les services du Département des Communications ont établi des prix maxima et minima, qui ont été soumis au Département des Affaires économiques en octobre 1965.

A l'époque, la réaction du Département des Affaires économiques a été négative, celui-ci estimant une telle mesure ni indispensable, ni opportune.

A la fin du mois d'octobre 1966, le Département des Affaires économiques a de nouveau été saisi d'une demande d'approbation des tarifs présentés.

Les négociations seront poursuivies avec le Département des Affaires économiques afin d'aboutir rapidement à une solution satisfaisante en ce domaine.

b) Le fait que très peu d'entreprises d'autocars s'adressent directement au touriste, mais qu'elles sont liées par contrat comme sous-traitant d'agences de voyage dont le siège est souvent établi en Grande-Bretagne.

Or, ces dernières déterminent les itinéraires et imposent fréquemment de longs parcours, surtout pour le premier et le dernier jour du voyage.

c) On a essayé de mettre sur pied, par le canal de l'A. E. T. R. (Accord Européen relatif au travail d'équipage des véhicules effectuant des transports internationaux par route) un accord sur la *durée des prestations*.

Un accord de ce genre n'a évidemment de valeur que s'il est effectivement adopté à l'unanimité et s'il est respecté.

Or, plusieurs pays touristiques ne désirent pas encore adopter l'A. E. T. R. pour l'instant.

Les études à ce sujet se poursuivent dans notre pays, bien qu'il serait insensé d'imposer des règles draconiennes pour un voyage de Courtrai à Lourdes, par exemple, lorsqu'elles ne s'appliqueraient pas au parcours Lille-Lourdes.

C'est la raison pour laquelle le Ministre se déclare partisan d'une solution cohérente, à intervenir dans le cadre de la Communauté Européenne et, si possible, au niveau plus large encore de la Conférence européenne des Ministres des Transports.

d) En ce qui concerne la *durée des prestations* considérée du point de vue national, le Département des Communications a été associé de très près aux négociations paritaires qui se sont déroulées il y a quelques mois au sujet des dispositions de la loi du 15 juillet 1964 sur la durée du travail dans les secteurs publics et privés de l'économie nationale.

Il est apparu, une fois de plus, que, pour des raisons touchant à l'économie de l'entreprise et pour d'autres motifs, les négociations entre les employeurs et les travailleurs ont nécessairement comme arrière-plan l'intégration des transports nationaux dans la Communauté Européenne.

Or, l'harmonisation des conditions de travail dans la communauté se matérialise peu à peu et un projet de réglementation a été soumis au Parlement Européen de Strasbourg.

* * *

Enfin, il convient d'ajouter que par suite de la catastrophe de Limburg, un comité ministériel a été créé avec mission de fixer les normes en vue de l'accroissement de la sécurité routière en éliminant les effets de la fatigue survenant pendant la conduite d'un véhicule.

Ce comité a pu tirer profit de l'expérience acquise tant par les employeurs que les travailleurs qui sont délégués à la

afgevaardigden in het paritair comité, die er in gemeen overleg toe gekomen zijn de minimumvoorwaarden voor het behoud van de rentabiliteit van de vervoerbedrijven in overeenstemming te brengen met de fysieke mogelijkheden van de conducteurs. Een koninklijk besluit wordt terzake voorbereid, terwijl terzelfdertijd gepaste controlemaatregelen worden vastgesteld.

B. — Autobussen.

Mede dank zij de goede werking van het « *Contactcomité openbare autobusdiensten* » waarin de ambtenaren van het departement van Verkeerswezen geregeld besprekingen voeren met vertegenwoordigers van de N. M. B. S.-N. M. V. B. en van de exploitanten, wordt verder gestreefd naar een zo rationeel en zo productief mogelijke exploitatie zonder evenwel de rentabiliteit der bedrijven over het hoofd te zien.

In de tak « *speciale autobusdiensten* » doen zich wel enige moeilijkheden voor. Zo worden bv. tal van « *Mijndiensten* » afgeschaft, terwijl de nieuwe bedrijven, gebruik makend van de overvloed aan beschikbaar materieel, hun werklieden soms beneden de marginale prijzen doen voeren.

Het departement van Verkeerswezen volgt deze evolutie van nabij en tracht terzake regelend op te treden.

Ten slotte een paar woorden over de « *Leerlingendiensten* ».

De wet van 26 april 1962 heeft het mogelijk gemaakt — administratief althans — een klare toestand te scheppen. Het blijkt echter zeer moeilijk de noodzakelijke coördinatie te verwezenlijken. De Minister is o.m. voornemens op basis van de opgedane ondervinding, te streven naar een vereenvoudigde procedure voor het verlenen der machtigingen, zonder evenwel te raken aan het adviesrecht van het departement van Nationale Opvoeding.

Een voor-ontwerp in die zin is thans ter studie.

B. — Bezoldigd vervoer van goederen langs de weg.

A. — Nationaal.

Tijdens de bespreking van de begroting 1966 werd uitvoerig gehandeld over de « *malaise* » die zich in het beroepsvervoer van goederen langs de weg manifesteert.

Deze malaise werd voornamelijk toegeschreven aan de sterke expansie die zich, ingevolge de wet van 1 augustus 1960, heeft voorgedaan inzake de aangroei van het wagenpark.

Gewezen werd op het feit dat tussen 1 januari 1960 en 31 december 1965 het totaal gemachtigd wagenpark voor nationaal beroepsvervoer van 82 715 t gestegen is tot 204 262 t.

Alsdan werd medegedeeld dat, in afwachting van de herziening van de wet van 1 augustus 1960, verscheidene maatregelen werden overwogen met betrekking o.m. op de *reglementering*, de *toegang tot het beroep*, de *samenwerking met de Federatie*, de *tarieven*, de *controle*.

Hoever is men nu te dien opzichte gevorderd ?

1. — Herziening van de reglementering.

De herziening van het algemeen reglement van 1960 is klaar, het herziene reglement zal in de eerstkomende weken voorgelegd worden aan de Ministerraad, de Raad van State en de E. E. G.

commission paritaire et qui sont parvenus de commun accord à concilier les conditions minima indispensables au maintien de la rentabilité des entreprises de transport et les possibilités physiques des conducteurs. Un arrêté royal à ce sujet est en préparation et simultanément, des mesures de contrôles adéquates sont mises au point.

B. — Autobus.

Grâce au bon fonctionnement du « *Comité de contact - services publics d'autobus* » — où les fonctionnaires du Département des Communications entretiennent des contacts réguliers avec les représentants de la S. N. C. B.-S. N. C. V. et les exploitants — il est possible de rechercher une exploitation aussi rationnelle et aussi productive que possible, sans toutefois perdre de vue la rentabilité des exploitations.

Certaines difficultés existent bien dans les *services spéciaux d'autobus*. C'est ainsi que de nombreux services de charbonnages sont supprimés, alors que les entreprises nouvelles, profitant de la trop grande quantité de matériel disponible, font parfois transporter leurs ouvriers en dessous des prix marginaux.

Le Département des Communications suit cette évolution de près et s'efforce de jouer un rôle régulateur en la matière.

Enfin, le Ministre aborde les *services de transport d'élèves*.

La loi du 26 avril 1962 a permis de clarifier la situation — notamment du point de vue administratif. La coordination nécessaire se révèle toutefois d'une réalisation très difficile. A la lumière de l'expérience acquise, le Ministre a notamment l'intention de tendre vers une procédure simplifiée d'octroi des autorisations, sans toutefois porter atteinte au droit d'avis dont dispose le Département de l'Education nationale.

Un avant-projet en ce sens est à l'étude.

B. — Transport rémunéré de marchandises par route.

A. — Transports nationaux.

Au cours de la discussion du budget pour 1966 il a été longuement question du malaise qui se manifeste dans le transport professionnel de marchandises par route.

Ce malaise était attribué principalement à la forte extension du parc automobile, due à la loi du 1^{er} août 1960.

L'accent a été mis sur le fait qu'entre le 1^{er} janvier 1960 et le 31 décembre 1965, le parc automobile autorisé pour le transport national professionnel est passé de 82 715 t à 204 262 t.

Il a été communiqué qu'en attendant la revision de la loi du 1^{er} août 1960 diverses mesures étaient envisagées notamment en ce qui concerne la *réglementation*, l'*accès à la profession*, la *coopération avec la Fédération*, les *tarifs* et le *contrôle*.

Où en est-on actuellement sous ce rapport ?

1. — Revision de la réglementation.

La revision du Règlement général de 1960 est terminée, et le règlement révisé sera soumis dans les semaines à venir au Conseil des Ministres, au Conseil d'Etat et à la C. E. E.

De hoofdbeginselen van die herziening hadden betrekking op :

- 1° het in huur geven of nemen van voertuigen;
- 2° het overdragen van vergunningen;
- 3° de criteria voor overgang van lokaal vervoer (25 km.) naar nationaal vervoer.

Het hoofddoel ervan was gedaan te maken met bepaalde « achterpoortjes » die gretig benut worden door weinig scrupuleuze verkopers of verhuurders van camions desgevallend onder aanbidding van aanlokkelijke kredietfaciliteiten.

2. — De toegang tot het beroep.

Dit probleem werd reeds herhaaldelijk gesteld. Wil men het beroep herwaarderen, dan dringt de *vakbekwaamheid* zich meer en meer op.

Deze vakbekwaamheid is tweeclei :

- a) voor *nationaal vervoer* : dit vergt een aanpassing van de wet van 1 augustus 1960.
- b) voor *internationaal vervoer* : dit kan gebeuren in uitvoering van de wet van 1 augustus 1960, artikel 6, 3°.

Het daartoe nodig ministerieel besluit is in voorbereiding. Het zal genomen worden zodra het nieuw algemeen reglement zal goedgekeurd zijn.

Vakbekwaamheid vergt echter de inrichting van aangepaste cursussen.

In dit verband zal het Departement van Middenstand voor de algemene vakken zijn medewerking verlenen, terwijl voor de gespecialiseerde vakken, het Instituut van Baantransport v. z. w. (zie hierna) zal instaan.

Artikel 50 van het nieuw algemeen reglement voorziet trouwens in de inning van de nodige retributies tot dekking der kosten.

3. — Samenwerking Nationale Federatie der Baanvervoerders en Administratie.

De Nationale Federatie der Belgische Baanvervoerders verleent aan het Departement een zeer gewaardeerde constructieve medewerking.

Deze Federatie zetelt trouwens in alle werkgroepen en Commissies die zowel officieel als officieus in de schoot van het Departement bestaan voor zover problemen besproken worden die verband houden met het beroep en wel voornamelijk in :

- de Commissie voor het Wegvervoer;
- de Commissie voor Vervoertarieven.

Een vergelijking met het buitenland heeft echter o.m. geleid tot de vaststelling dat in ons land nog geen permanent organisme bestond waarin vertegenwoordigers van het beroep en van het verantwoordelijk bestuur samenwerken om de belangen van het beroepsvervoer van goederen over de weg te bevorderen in het kader van een wel doordachte en samenhangende vervoerpolitiek.

Om aan die leemte te verhelpen werd op 4 mei 1966 de v.z.w. « *Instituut voor Baantransport* » opgericht. Het is samengesteld uit afgevaardigden der beroepsvervoerders en uit ambtenaren van het Bestuur van het Vervoer en van de

Les principes directeurs de la revision concernaient :

- 1° la location ou la prise en location de camions;
- 2° le transfert de licences;
- 3° les critères requis pour le passage du transport local (25 km) au transport national.

Le but principal était de mettre un terme à certaines échappatoires que des vendeurs ou loueurs peu scrupuleux de camions mettaient volontiers à profit en offrant éventuellement d'alléchantes facilités de crédit.

2. — L'accès à la profession.

Le problème a déjà été posé à diverses reprises. Tout désir de revaloriser la profession implique de plus en plus la *compétence professionnelle*.

Cette compétence est double :

- a) pour le transport national : elle requiert une adaptation de la loi du 1^{er} août 1960.
- b) pour le transport international : ceci peut être fait en exécution de la loi du 1^{er} août 1960, article 6, 3°.

L'arrêté ministériel requis est en cours d'élaboration; il sera pris dès que le nouveau règlement général aura été approuvé.

Toute compétence professionnelle requiert cependant l'organisation de cours appropriés.

Le Département des Classes moyennes prêter son concours en ce domaine quant aux matières générales, cependant que l'enseignement des branches spécialisées sera confié à l'Institut des transports routiers, a. s. b. l. (voir ci-après).

L'article 50 du nouveau règlement général prévoit d'ailleurs la perception des rétributions nécessaires pour assurer la couverture des frais.

3. — Collaboration entre la Fédération nationale des transporteurs routiers et l'Administration.

La Fédération nationale belge des transporteurs routiers prête au Département une collaboration constructive très appréciée.

Cette Fédération siège d'ailleurs au sein de tous les groupes de travail et commissions existant officiellement ou officieusement au Département, pour autant que les problèmes discutés aient un rapport avec la profession; il s'agit notamment de :

- la Commission des transports routiers;
- la Commission des tarifs routiers.

Toutefois, une comparaison avec l'étranger a notamment conduit à la constatation que, dans notre pays, il n'existait pas encore d'organisme permanent au sein duquel collaboraient des représentants de la profession et de l'administration compétente en vue de favoriser les intérêts du transport professionnel de marchandises par route, dans le cadre d'une politique des transports mûrement réfléchie et cohérente.

Afin de combler cette lacune, l'a.s.b.l. « *Institut des transports routiers* » a été créée le 4 mai 1966. Cet organisme, composé de délégués des transporteurs professionnels et de fonctionnaires de l'Administration des Trans-

Algemene Diensten van het Departement en werkt onder voorzitterschap van de Secretaris-Generaal.

In eerste instantie zal het Instituut instaan voor de organisatie van bepaalde vakbekwaamheidscursussen (zie hierboven); het zal verder statistieken verzamelen en studies uitwerken zowel van technische, economische, sociologische als van juridische aard.

De werkingskosten van dit organisme zullen worden hestreden door een bijdrage vanwege de gemachtigde vervoerders, aan wie de werking van het Instituut uiteraard ten goede komt.

4. — De tarieven.

Hoever staan wij in dit verband ?

a) *Benelux* — Reeds in 1962 werd een verplicht vorktarief ingesteld voor grensoverschrijdend vervoer in de Benelux Economische Unie.

Na een tamelijk moeilijke aanlooperperiode wordt de toepassing van deze tarieven nu vrijwel algemeen nageleefd.

De verscherpte controlemaatregelen die werden uitgevaardigd hebben daartoe stellig positief bijgedragen.

b) *E. G. K. S.-tarieven* — Het vervoer op Belgisch grondgebied van E. G. K. S.-produkten werd bij koninklijk besluit van 15 juni 1966 en bij ministerieel besluit van 15 juni 1966 onderworpen aan een tarief- en publicatieregeling.

Bovendien en ter aanvulling werd het sedert 1962 getarifeerd Benelux-vervoer van E. G. K. S.-produkten aan dezelfde publicatieregeling onderworpen bij koninklijk besluit van 28 september 1966 en ministerieel besluit van dezelfde datum.

Dit alles gebeurt nu onder controle van het Bestuur van het Vervoer en van de Hoge Autoriteit, in samenwerking met de Nationale Federatie der Baanvervoerders.

Op dit gebied zal het Instituut voor Baantransport een zeer nuttige rol kunnen spelen.

Nu moet worden gestreefd, vooral dan voor de E. G. K. S.-produkten, naar een internationaal tarief — zonder « soudure » — precies om te vermijden dat het rendement — basis van de tarificatie — in het gedrang zou komen bij grensoverschrijdend vervoer.

In die zin en met dat doel zijn reeds besprekingen ingezet met Duitsland en Frankrijk, maar, vooralsnog kan niet worden voorzien wanneer deze besprekingen tot het gewenste resultaat zullen leiden.

* * *

De Minister heeft speciaal uiting gegeven aan zijn bezorgdheid om de nodige *rentabilité* in de sector van het beroepsvervoer te verzekeren en de concurrentie meer te doen slaan op de « service » dan wel op de « prijs ».

Dit is trouwens de algemene strekking die men in de E. E. G. terugvindt.

Er is in dit opzicht nog veel te doen maar er is verbetering merkbaar.

5. — De controle.

Hoe verder men gaat inzake reglementering en tarificatie, hoe noodzakelijker het wordt het controle-kader van het Bestuur van het Vervoer uit te bouwen.

Concrete voorstellen liggen ter studie om het effectief van de controleurs bij het Bestuur van het Vervoer in een tijdsbestek van twee jaar van 25 op 50 te brengen.

ports et des Services généraux du Département, fonctionne sous la présidence du Secrétaire général.

L'Institut sera chargé, en premier lieu, de l'organisation de certains cours d'aptitude professionnelle (voir ci-dessus); en outre, il rassemblera des statistiques et élaborera des études techniques, économiques, sociologiques et juridiques.

Les frais de fonctionnement de cet organisme seront couverts par une contribution des transporteurs intéressés. L'Institut fonctionnant essentiellement à leur profit.

4. — Les tarifs.

Où en sommes-nous en ce domaine ?

a) *Benelux* — Dès 1962 déjà, un système obligatoire de tarifs à fourchette a été mis en vigueur pour les transports internationaux dans le cadre de l'Union économique de Benelux.

Après une période de rodage assez difficile, l'application de ces tarifs est respectée d'une manière assez générale.

Le renforcement des mesures de contrôle édictées à cet effet y a certainement contribué.

b) *Les tarifs C. E. C. A.* — Le transport sur le territoire belge des produits C. E. C. A. a été assujéti par l'arrêté royal du 15 juin 1966 et par l'arrêté ministériel du 15 juin 1966 à un régime de tarifs et de publication.

Ensuite, les transports Benelux de produits C. E. C. A. transports qui sont tarifés depuis 1962, ont été soumis en outre au même régime de publicité par l'arrêté royal du 28 septembre 1966 et par l'arrêté ministériel de la même date.

Le contrôle est exercé par l'Administration des Transports et la Haute Autorité, en collaboration avec la Fédération nationale des transporteurs routiers.

L'Institut des transports routiers pourra jouer un rôle très utile en ce domaine.

Il faut maintenant s'efforcer de mettre sur pied un tarif international — sans soudure — surtout pour les produits C. E. C. A., précisément dans l'intention d'éviter que le rendement — qui est la base de la tarification — ne soit mis en péril par les transports internationaux.

Des négociations en ce sens ont déjà été entamées avec la France et l'Allemagne, mais, pour l'instant, il est impossible de prévoir quand ces négociations pourront aboutir au résultat escompté.

* * *

Le Ministre s'est tout particulièrement préoccupé d'assurer la *rentabilité* nécessaire dans le secteur des transports professionnels et de faire porter la concurrence plus sur le « service » que sur le facteur « prix ».

Cette tendance est d'ailleurs générale dans la C. E. E.

Il reste encore beaucoup à faire sous ce rapport, mais on constate des progrès.

5. — Le contrôle.

Plus la réglementation et la tarification sont poussées, plus il devient nécessaire de prévoir une extension du cadre de contrôle de l'Administration des Transports.

Des propositions concrètes sont actuellement à l'étude en vue de porter de 25 à 50, et ce dans un délai de deux ans, l'effectif des contrôleurs de l'Administration des Transports.

Dit blijkt een minimum vereiste wanneer men bv. weet dat onze Noorderburen over een honderdtal Rijksinspecteurs beschikken en dat België in Beneluxverband gebonden is door het inzake de interlanden-controlecommissie voor het baantransport gesloten akkoord.

B. — Internationaal.

1. — Benelux.

In Beneluxverband kent men, wat het interbeneluxvervoer betreft — dus steeds met grensoverschrijding —, de volledige vrijheid.

De 2^e en 3^e faze, wat wil zeggen derde landen-verkeer en internvervoer in een ander Beneluxland, zijn nog niet in werking gesteld.

Van Belgische zijde werd steeds erop aangedrongen dat de 1^e faze volledig diende verwezenlijkt te zijn alvorens aan de uitvoering van de 2^e en de 3^e faze kan worden gedacht. Terloops zij hierbij herinnerd aan de overeenkomst die in Ministervergadering van 31 augustus 1966 terzake werd getroffen.

2. — Frankrijk.

Het contingent wordt geleidelijk aangepast aan de behoeften van het internationaal transport.

Voor 1967 wordt opnieuw een verruiming in het vooruitzicht gesteld (ongeveer 10 %) maar de Franse autoriteiten zullen zich veel strenger tonen bij de controles.

3. — Duitsland.

Het contingent bleef ongewijzigd op 675 machtigingen.

De Duitse overheden wensen iedere verdere uitbreiding afhankelijk te stellen van een fiscaal akkoord.

Het Departement van Financiën bestudeert de mogelijkheden dienaangaande.

4. — Italië.

Nieuwe besprekingen werden einde november 1966 gevoerd tussen Italië, België en Frankrijk.

De Italiaanse overheden bleken bereid het contingent (thans 110 machtigingen) gevoelig op te voeren voor zover de Franse autoriteiten meer transito-vergunningen aan de Italianen zouden verlenen. In ruil hiervoor vroegen de Franse autoriteiten meer lange afstandsvergunningen in Italië en dit konden de Italianen niet toestaan.

Alles blijft dus voorlopig bij het status-quo.

5. — Spanje.

België blijft geblokkeerd op 430 reizen per jaar voor het eigen en het beroepsvervoer.

Wel werd voorzien dat bij 50 %-verdeling van trafiek, tussen Belgische en Spaanse vervoerders, machtigingen buiten contingent kunnen worden afgeleverd.

Il semble bien que cela soit une exigence minimum, sachant, par exemple, que nos voisins du Nord disposent d'une centaine d'inspecteurs de l'Etat et que la Belgique est liée, dans le cadre de Benelux, par l'accord conclu en la matière par la commission de contrôle internationale des transports par route.

B. — Transports internationaux.

1. — Benelux.

Dans le cadre de Benelux il y a, sur le plan des transports internes — impliquant donc chaque fois des passages de frontières —, une liberté totale.

La 2^e et la 3^e phase, c'est-à-dire le trafic avec les pays tiers et le transport interne dans un autre pays de Benelux, ne sont pas encore d'application.

La Belgique a toujours insisté pour que la 1^{re} phase soit complètement réalisée avant de songer à l'exécution de la 2^e et de la 3^e phase. Incidemment, il convient de rappeler, en l'occurrence, la convention adoptée par les Ministres réunis en conseil le 31 août 1966.

2. — France.

Le contingent est progressivement adapté aux besoins des transports internationaux.

Pour 1967, il est prévu une nouvelle extension (environ 10 %), mais les autorités françaises se montreront beaucoup plus sévères lors des contrôles.

3. — Allemagne.

Le contingent, inchangé, est resté fixé à 675 autorisations.

Les autorités allemandes désirent subordonner toute extension ultérieure à la réalisation d'un accord fiscal.

Le Département des Finances examine actuellement les possibilités en ce domaine.

4. — Italie.

De nouvelles négociations ont été entamées à la fin du mois de novembre 1966 entre l'Italie, la Belgique et la France.

Les autorités italiennes paraissent disposées à augmenter sensiblement le contingent (110 autorisations actuellement), pour autant que les autorités françaises accordent un plus grand nombre d'autorisations de transit aux Italiens. En échange, les autorités françaises demandaient l'augmentation du nombre d'autorisations portant sur de longues distances en Italie, ce que les Italiens n'ont pu concéder.

En conséquence, le statut quo reste provisoirement en vigueur.

5. — Espagne.

La Belgique reste bloquée à 430 voyages par an pour le transport personnel et le transport professionnel.

Il a cependant été prévu qu'en cas de répartition du trafic à raison de 50 % entre transporteurs belges et espagnols, des autorisations hors-contingent pourront être délivrées.

6. — *Andere landen.*

Praktisch zijn er geen moeilijkheden met de Skandinavische landen, Oostenrijk en Roemenië, terwijl een nieuw akkoord met Hongarije in de beste voorwaarden werd afgesloten.

Vragen en antwoorden.*Vraag n° 1. — Schoolautobussen.*

Een lid stelt vast dat de Staat (Nationale Opvoeding) 23 schoolautobussen heeft besteld.

Hij is er tegen gekant dat de Staat aldus activiteiten zou gaan ontplooiën die een concurrentie voor de betrokken vervoerssector zouden uitmaken.

In die gedachtengang rijst de vraag wat zal worden van de prioriteit die inzake het leerlingenvervoer bij de huidige wetgeving is bepaald?

Men moet nochtans met dit prioriteitsprincipe bij de aan deze wetgeving voorgenomen wijziging rekening houden.

Antwoord :

Het Departement van Verkeerswezen is volledig onkundig over de bestelling van 23 schoolautobussen door het Departement van Nationale Opvoeding.

Het is niet uitgesloten dat deze autobussen zullen dienen ter vervanging van buiten dienstgestelde voertuigen.

Het is ook mogelijk dat zij zullen worden ingezet voor intern vervoer (bv. naar zweminrichtingen) waarvoor geen machtiging vereist is.

De Minister herinnert aan de omslachtige wetgeving op het leerlingenvervoer van 1962 en stelt vast dat de in het kader van die wetgeving desbetreffende opgerichte commissie zich strikt houdt aan de toepassing van artikel 10 van het koninklijk besluit van 28 juni 1962 dat voor het verlenen van de machtigingen een rangorde voor prioriteiten vaststelt.

Dat artikel bepaalt inderdaad dat de machtigingen naar volgende voorrang worden toegekend :

a) aan exploitanten van bestaande openbare diensten waarvan de uurregeling en het traject eventueel zullen aangepast worden;

b) aan titularissen van een openbare dienst die in de er door bediende zone een bijzondere dienst inrichten;

c) aan beroepsvervoerders die een bijzondere autobusdienst inrichten;

d) aan scholen, vriendenkringen, natuurlijke personen of rechtspersonen die leerlingenvervoer inrichten.

In deze rangorde komt het Departement van Nationale Opvoeding dus op de laatste plaats. Dit betekent dat pas nadat de nationale maatschappijen en de privé-exploitanten geen belangstelling hebben voor een bepaalde dienst, het Departement van Nationale Opvoeding gerechtigd is de nodige vergunning aan te vragen om dergelijke diensten met eigen materieel te verzekeren.

Vraag n° 2. — Tarificatie voor autocars en speciale autobusdiensten.

Een lid dringt aan om te komen tot een tarificatie voor autocars en speciale autobusdiensten.

6. — *Autres pays.*

Il n'existe pratiquement pas de difficultés avec les pays scandinaves, l'Autriche et la Roumanie, cependant qu'un nouvel accord a été conclu avec la Hongrie, aux conditions les meilleures.

Questions et réponses.*Question n° 1. — Autobus scolaires.*

Un membre constate que l'Etat (l'Education nationale) a commandé 23 autobus scolaires.

Il est opposé à ce que l'Etat se livre ainsi à des activités qui constitueraient une concurrence pour le secteur intéressé des transports.

Dans cet ordre d'idées, qu'advient-il de la priorité prévue par la législation actuelle en matière de transport d'élèves?

Il faut tout de même tenir compte de ce principe de priorité dans les projets de modification de cette législation.

Réponse :

Le Département des Communications ignore tout de la commande de 23 autobus scolaires par le Département de l'Education nationale.

Il n'est pas exclu que ces autobus soient destinés à remplacer les véhicules mis hors service.

Il est possible également qu'ils servent au transport interne (par exemple, vers les bassins de natation), qui ne requiert aucune autorisation.

Le Ministre se réfère à la législation très détaillée de 1962 sur le transport d'élèves et constate que la commission instituée en vertu de cette législation s'en tient strictement à l'application de l'article 10 de l'arrêté royal du 28 juin 1962, qui fixe un ordre de priorité pour l'octroi des autorisations.

Cet article prévoit en effet que les autorisations sont accordées dans l'ordre de priorité ci-après :

a) aux exploitants de services publics existants, dont les horaires et les itinéraires seront éventuellement adaptés;

b) aux titulaires d'un service public organisant un service spécial dans la zone desservie par ce dernier;

c) aux transporteurs professionnels organisant un service spécial d'autobus;

d) aux écoles, amicales ou toute personne physique ou morale organisant des transports d'élèves.

Dans cet ordre de priorité, le Département de l'Education nationale occupe donc la dernière place. Ceci signifie que ce n'est qu'après que les sociétés nationales et les exploitants privés n'aient manifesté aucun intérêt pour un service déterminé que le Département de l'Education nationale est en droit de demander l'autorisation nécessaire pour organiser ces services à l'aide de son propre matériel.

Question n° 2. — Tarification en ce qui concerne les autocars et les services spéciaux d'autobus.

Un membre réclame la mise sur pied d'une tarification en ce qui concerne les autocars et les services spéciaux d'autobus.

Wat deze laatste betreft herinnert de spreker aan de moeilijkheden die sommige uitbaters ingevolge de huidige vertraging in sommige takken van de industriële activiteit en de daaruitvolgende teruggang van de cliënteel onder vinden.

Hij waarschuwt ook voor de scherpe concurrentiestrijd die daarvan in het volle toeristische seizoen het gevolg kan zijn.

Antwoord :

De Minister is begaan met het probleem van de tarificatie van de autocars omdat hij daarin niet alleen de rentabiliteit van de ondernemingen ziet die in nauw verband staat met de verkeersveiligheid, maar omdat hij daardoor tevens betracht een normale concurrentie te bewerken.

In 1965 werd reeds een poging gedaan om te komen tot een tarificatie in de Autocarsector maar die poging is gestrand op het ongunstig advies van het Departement van Economische Zaken.

Thans is het dossier opnieuw bij de Minister van Economische Zaken ingediend. Deze heeft verklaard dat hij kan instemmen met een spoedige behandeling van dit probleem door de Prijzencommissie.

Het Departement van Verkeerswezen spant zich in om binnen de kortst mogelijke tijd de nodige documentatie aan de Prijzencommissie voor te leggen.

Wat nu de speciale diensten betreft, moet worden gezegd dat, wegens hun grote diversiteit (werkliezenvervoer, leerlingenvervoer, enz...), het zeer moeilijk is een algemeen geldende tarificatie uit te werken.

In Limburg werden er reeds contacten gelegd met de Mijndirecties en met de Kamer van Koophandel van Hasselt en kwam men, voor de Mijndiensten, tot een bevredigende oplossing vermits voor de vervoerders, buiten de kilometervergoeding, een vaste dagvergoeding werd bepaald. Het Departement beijvert zich verder om geleidelijk in de sector van de speciale diensten een betere rentabiliteit te verzekeren.

Vraag n° 3. — Vestigingswet voor autocaristen.

Een lid wenst te weten wanneer er een vestigingswet voor autocaristen zal komen.

Antwoord :

De Nationale Federatie van Autobus- en Autocarondernemers heeft reeds contacten gehad met het Departement van Middenstand met het oog op de vaststelling van criteria voor toegang tot het beroep van autocarexploitant.

Daarbij aansluitend blijft het Departement van Verkeerswezen bereid om, in overleg met de Nationale Federatie, de huidige normen tot het verkrijgen der vergunningen opnieuw te onderzoeken en eventueel aan te passen.

VI. — De verkeersveiligheid.

Uiteenzetting vanwege de Minister.

Het Departement van Verkeerswezen zoekt actief naar gepaste middelen om op te treden in de sectoren die tot zijn bevoegdheid behoren: het streeft bovendien naar de onontbeerlijke coördinatie tussen de verschillende betrokken

Dans ce dernier cas, il rappelle les difficultés éprouvées par certains exploitants par suite du ralentissement actuel qui affecte certains secteurs de la vie industrielle et de la diminution consécutive de la clientèle.

Il met donc en garde contre l'intensification de la concurrence qui pourrait en résulter lorsque la saison touristique battra son plein.

Réponse :

Le Ministre s'intéresse au problème de la tarification relative aux autocars non seulement parce qu'il y voit la solution au problème de la rentabilité des entreprises, laquelle est en corrélation étroite avec la sécurité routière, mais encore parce qu'il entend favoriser par ce biais le jeu de la concurrence normale.

Une tentative en vue de mettre au point une tarification applicable au secteur des autocars a déjà été faite en 1965, mais elle a échoué par suite de l'avis défavorable émis par le Département des Affaires économiques.

Le dossier vient d'être réintroduit auprès du Ministre des Affaires économiques, qui a déclaré pouvoir consentir à l'examen rapide du problème par la Commission des prix.

Le Département des Communications s'efforcera de soumettre à la Commission des prix la documentation nécessaire dans les délais les plus brefs.

En ce qui concerne les services spéciaux, il faut dire que leur grande diversité (transport d'ouvriers, transport d'élèves, etc...) rend très difficile l'élaboration d'une tarification d'application générale.

Au Limbourg, des contacts ont déjà été pris avec les directions des charbonnages et avec la chambre de commerce de Hasselt; en ce qui concerne les services des charbonnages, une solution satisfaisante a pu être mise au point, du fait que les transporteurs se sont vu accorder, en plus de l'indemnité kilométrique, une indemnité fixe par jour. Le département s'efforce en outre d'assurer progressivement une meilleure rentabilité dans le secteur des services spéciaux.

Question n° 3. — Loi d'accès à la profession pour les exploitants d'autocars.

Un membre demande quand interviendra une loi d'accès à la profession pour les exploitants d'autocars.

Réponse :

La Fédération nationale des exploitants d'autobus et d'autocars a déjà pris contact avec le Département des Classes moyennes en vue de fixer les critères permettant d'accéder à la profession d'exploitant d'autocar.

Dans cet ordre d'idées, le Département des Communications reste disposé à réexaminer et, éventuellement, à adapter les normes actuelles en matière d'obtention de licence.

VI. — La sécurité routière.

Exposé du Ministre.

Le Département des Communications recherche activement les moyens appropriés en vue d'agir dans les secteurs relevant de sa compétence; en outre, il s'efforce de réaliser la coordination indispensable entre les diverses auto-

overheden opdat een weloverwogen en doelmatige actie in ons land op touw zou worden gezet ten einde de plaag van de verkeersongevallen in te dijken.

Een dergelijk beleid vergt dat de actiemiddelen steeds ruimer worden opgevat.

* * *

1° *Rijbewijs.*

De rijbewijzen zullen in 1967 en 1968 zonder bijzondere formaliteiten voor het merendeel van de bestuurders door de gemeenten worden uitgereikt.

Het stelsel van de leervergunning zal tegelijkertijd worden toegepast op de jongeren en op de nieuwe bestuurders.

De gemeenten die voor de uitreiking van de documenten instaan, hebben omstandige onderrichtingen ontvangen door middel van omzendbrieven en tijdens uiteenzettingen die ter plaatse door de afgevaardigden van het Departement werden gegeven.

Verder worden de examens die worden opgelegd aan hen die van het recht tot sturen vervallen zijn verklaard, sedert mei 1965 ingericht ten einde de gevaarlijke of onbekwame bestuurders uit te schakelen.

De studies worden voortgezet om de doelmatigheid van het stelsel op te voeren: vastlegging van de geschiktheids-criteria vereist van de monitoren in de autorijscholen; het perfectioneren van de praktische examens opgelegd aan sommige categorieën van bestuurders enz.

2° *Maatregelen tot bescherming tegen de vermoeidheid van de beroepsbestuurders.*

Een interdepartementale werkgroep bestudeert de gepaste controlemaatregelen met het oog op de bescherming van de beroepsbestuurders tegen de vermoeidheid ingeval te langdurige prestaties.

3° *Bestrijding van de dronkenschap achter het stuur.*

De Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid heeft een gespecialiseerde afdeling opgericht die belast werd met de studie van de preventieve en technische middelen tot bestrijding van de dronkenschap achter het stuur. Anderzijds is het ten zeerste gewenst dat het door de Regering ingediende wetsontwerp inzake het alcoholgehalte in het bloed, spoedig goedgekeurd wordt.

4° *Uitvoering van de wet van 15 april 1964 tot wijziging van de basiswet van 1899 op de politie van het vervoer.*

a) Het koninklijk besluit houdende invoering van de onmiddellijke inning bij minnelijke schikking in gevallen van overtreding van de verkeersvoorschriften wordt op 1 januari 1967 van kracht.

Het betreft welbepaalde overtredingen die oorzaak zijn van menigvuldige ernstige ongevallen.

b) De aanvullende reglementen getroffen door de gemeenten moeten vooraf goedgekeurd worden om de eenheid van de reglementering te vrijwaren. Meer dan duizend reglementen werden reeds onderzocht en, wanneer zulks noodzakelijk wordt geacht, worden er onderzoeken ter plaatse verricht.

rités compétentes, afin d'entreprendre dans notre pays une action mûrement réfléchie et efficace destinée à endiguer le fléau des accidents de circulation.

Une telle politique requiert des moyens d'action toujours plus vastes.

* * *

1° *Permis de conduire.*

En 1967 et 1968, les communes délivreront les permis de conduire à la plupart des chauffeurs sans aucune formalité particulière.

Il sera fait application en même temps du régime des licences d'apprentissage pour les jeunes et pour les nouveaux conducteurs.

Les communes, qui sont responsables de la délivrance des documents, ont reçu des instructions détaillées par voie de circulaires ainsi qu'à l'occasion d'exposés faits sur place par les délégués du Département.

En outre, les examens imposés à ceux qui sont déchus du droit de conduire sont organisés depuis le mois de mai 1965, en vue d'éliminer les chauffeurs dangereux ou incapables.

Les études destinées à améliorer l'efficacité du régime sont poursuivies: fixation des critères d'aptitude imposés aux moniteurs des écoles de conduite automobile, perfectionnement des examens pratiques imposés à certaines catégories de chauffeurs, etc.

2° *Mesures de protection contre la fatigue menaçant les chauffeurs professionnels.*

Un groupe de travail interdépartemental étudie les mesures de contrôle adéquates, destinées à protéger les chauffeurs professionnels contre la fatigue résultant de prestations de longue durée.

3° *Lutte contre l'ivresse au volant.*

Le Conseil supérieur de la sécurité routière a créé une section spécialisée, qui a été chargée de l'étude des moyens préventifs et techniques destinés à lutter contre l'ivresse au volant. D'autre part, il est très souhaitable que le projet de loi déposé par le Gouvernement en ce qui concerne la teneur en alcool du sang soit rapidement adopté.

4° *Exécution de la loi du 15 avril 1964 modifiant la loi de base de 1899 sur la police du roulage.*

a) L'arrêté royal instaurant la perception immédiate à l'amiable dans des cas d'infraction aux dispositions du code de la route entre en vigueur le 1^{er} janvier 1967.

Il s'agit d'infractions bien déterminées qui sont à l'origine de nombreux accidents graves.

b) Les règlements complémentaires, pris par les communes, doivent être approuvés au préalable, afin de sauvegarder l'unité de la réglementation. Plus de mille règlements ont déjà été examinés et, si de besoin, des enquêtes auront lieu sur place.

c) Eerlang zullen commissies van advies worden opgericht in de agglomeraties; zij hebben tot taak advies uit te brengen over de aanvullende reglementen en over de problemen inzake verkeer en stationeren voor elk van die agglomeraties.

d) Een dienst voor inspectie van de verkeerstekens zal eerstdaags eveneens bij het Departement worden opgericht. Zijn opdracht bestaat erin toezicht te houden op het aanbrengen van de verkeerstekens als gevolg van de aanvullende gemeentereglementen.

5° *Verkeersvoorschriften en reglementering op de politie van het wegverkeer.*

Het Departement neemt actief deel aan de werkzaamheden van de internationale instellingen (Economische Commissie voor Europa te Genève, Europese conferentie der Ministers van Verkeer, Europese Economische Gemeenschap, Benelux), die zich bezighouden met de problemen van het wegverkeer.

Belangrijke wijzigingen zullen eerlang aan het Verkeersreglement worden toegebracht in verband met de eenvormigmaking van de verkeersvoorschriften.

6° *Technische maatregelen.*

De reglementen betreffende de technische voorschriften voor autovoertuigen worden herzien.

Deze herziening was noodzakelijk ten aanzien van de nieuwigheden op het stuk van de techniek en de evolutie van de internationale wetgevingen.

Het nieuw algemeen reglement dat eerstdaags zal getroffen worden bevat inzonderheid bepalingen in verband met de verlichting van de voertuigen, de normen inzake de intensiteit van het lawaai voor verschillende soorten van voertuigen enz.

De ondernomen studies hebben eveneens betrekking op de eisen waaraan de twee- of driewielers moeten voldoen inzake snelheid en lawaai.

7° *De Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid.*

Deze raad volbrengt de coördinatieopdracht die hem werd opgelegd. Er werden gespecialiseerde afdelingen en werkgroepen in opgericht belast met de studie van bijzondere problemen.

8° *Opvoeding en propaganda.*

De buitengewone snelle uitbreiding van het autopark dwingt tot een versterking van de inspanningen op het gebied van de vorming en de voorlichting van de gebruikers, opdat zij het niet alleen zouden brengen tot een letterlijke kennis van de verkeersreglementen doch zich vooral de geest ervan zouden eigen maken. Het dient erkend te worden dat niet alleen menigvuldige zware sturfouten nog steeds oorzaak zijn van de meeste dodelijke ongevallen op onze wegen maar dat ook bij vele van onze weggebruikers niet de minste uiting van « fair-play » wordt waargenomen.

Een belangrijke stap werd gezet: het onderricht van het Verkeersreglement maakt voortaan deel uit van het programma van het lager onderwijs. Dit onderricht moet nu worden volmaakt en uitgebreid.

c) Des commissions consultatives seront incessamment créées dans les agglomérations; leur mission consistera à émettre des avis au sujet des règlements complémentaires et des problèmes relatifs à la circulation et au stationnement dans chacune de ces agglomérations.

d) Il sera également procédé incessamment à la création, au sein du Département, d'un service d'inspection des signaux routiers. Sa mission consistera à surveiller la mise en place des signaux routiers en application des règlements communaux complémentaires.

5° *Code de la route et réglementation de la police du roulage.*

Le Département participe activement aux travaux des institutions internationales (Commission économique pour l'Europe à Genève, Conférence européenne des Ministres des Transports, Communauté économique européenne, Benelux) qui s'intéressent aux problèmes de la circulation routière.

En relation avec l'uniformisation des prescriptions en matière de circulation, d'importantes modifications seront apportées sous peu à la réglementation de la circulation.

6° *Mesures techniques.*

Les règlements relatifs aux prescriptions techniques pour véhicules automobiles ont été révisés.

Cette révision était nécessaire eu égard aux innovations sur le plan technique et à l'évolution des législations internationales.

Le nouveau règlement général, qui sera promulgué incessamment, contient notamment des dispositions au sujet de l'éclairage des véhicules, les normes concernant l'intensité du bruit causé par différentes sortes de véhicules, etc.

Les études entreprises se rapportent également aux conditions que doivent remplir les véhicules à deux ou à trois roues pour ce qui est de la vitesse et du bruit.

7° *Conseil supérieur de la sécurité routière.*

Ce conseil assume la tâche de coordination dont il a été chargé. En son sein ont été créés des sections spécialisées et des groupes de travail ayant pour mission d'étudier des problèmes particuliers.

8° *Education et propagande.*

L'extension particulièrement rapide du parc automobile nécessite une intensification des efforts dans les domaines de la formation et de l'information des usagers de la route, afin que ceux-ci, non seulement acquièrent une connaissance textuelle de la réglementation en matière de la circulation, mais s'imprègnent surtout de son esprit. Il faut bien admettre que non seulement de multiples fautes de conduite graves continuent d'être à l'origine de la plupart des accidents mortels survenant sur nos routes, mais également que de nombreux usagers de la route ne manifestent pas le moindre « fair-play ».

Un pas important a été fait: dorénavant, l'enseignement de la réglementation de la circulation figure au programme de l'enseignement primaire. Cet enseignement doit maintenant être perfectionné et étendu.

Mede dank zij de aanstaande invoering van het rijbewijs en van de leervergunning zal men wellicht tot een verbetering kunnen komen daar o.m. de jongeren en de nieuwe bestuurders verplicht worden een voldoende kennis van het verkeersreglement te verwerven.

De preventieve actie moet ook en vooral tot de massa doordringen. Het staat vast dat de waakzaamheid en de voorzichtigheid op gevaarlijke wijze verslappen indien de bestuurders zich niet bestendig bewust zijn van hun verplichtingen en verantwoordelijkheid.

Daarom zal het programma van de veiligheidscampagne voor 1967 steunen op de formule die in 1966 werd gehuldigd en die, onbetwistbaar bemoedigende resultaten heeft opgeleverd, namelijk: voorlichting over een grondregel van de politie van het vervoer en versterkt toezicht van de ordediensten. Uit de ervaring blijkt dat, wanneer de gewenste middelen worden aangewend met de medewerking van allen, het aantal ongevallen en slachtoffers kan ingedijkt worden.

Niets mag bijgevolg onverlet gelaten worden om nog meer verkeersongevallen te voorkomen en terzake een nog grotere specialisatie te bereiken.

Op sociaal en moreel gebied moet men dit als één van de belangrijkste taken beschouwen waarin het Departement leiding en stuwung moet geven.

Vragen en antwoorden.

Vraag n° 1. — Vergelijkende statistiek van de verkeersveiligheid.

Zou het mogelijk zijn een vergelijkende statistiek op te maken betreffende de verkeersveiligheid?

Luchtvaart.
Spoorweg.
Gemeenschappelijk vervoer — Buurtspoor.
Gemeenschappelijk vervoer — Tramwegen.
Wegverkeer.

Antwoord :

Het opstellen van een vergelijkbare statistiek is zeer moeilijk omdat sommige gegevens gebaseerd zijn op internationale trafiek (luchtvaart) terwijl voor andere alleen nationale gegevens (ongevallen op Belgisch grondgebied) beschikbaar zijn. Bovendien, om zich een idee te kunnen geven van de veiligheid van een vervoermiddel t.o.v. van een ander, zou een onderscheid dienen gemaakt te worden tussen de ongevallen overkomen aan reizigers die in een bepaald vervoermiddel hadden plaats genomen en ongevallen waarbij dit vervoermiddel betrokken is en die leiden tot een dodelijke afloop voor personen die niet door dit vervoermiddel getransporteerd werden. Zo komen b.v. voor 1964 geen ongevallen met dodelijke afloop voor wat betreft reizigers die plaats hadden genomen in voertuigen van de N. M. B. S., N. M. V. B. of de stedelijke vervoermaatschappijen.

Rekening houdend met dit voorbehoud, kan het globaal aantal doden bij verkeersongevallen, waarbij de respectieve vervoermiddelen betrokken waren, voor 1964 per miljard passagierskilometer geraamd worden op :

- 37,0 voor het wegverkeer met motorvoertuigen in het algemeen;
- 5,9 voor het wegverkeer met autobussen en autocars;

Grâce à l'instauration prochaine du permis de conduire et de la licence d'apprentissage, il est à prévoir que la situation s'améliorera, puisque les jeunes gens et les nouveaux conducteurs sont notamment obligés d'acquiescer une connaissance suffisante du Code de la route.

L'action préventive doit aussi et surtout pénétrer les masses. Il est certain que la vigilance et la prudence diminuent dangereusement lorsque les conducteurs ne restent pas constamment conscients de leurs obligations et de leurs responsabilités.

C'est pour cette raison que le programme de la campagne de sécurité pour 1967 se basera sur la formule qui a été inaugurée en 1966 et qui a indiscutablement fourni des résultats encourageants; cette formule est la suivante: information au sujet d'une règle essentielle du Code de la route et surveillance renforcée par les services d'ordre. L'expérience démontre que, lorsqu'avec la collaboration de tous, il est fait usage des moyens voulus, le nombre d'accidents et de victimes peut être limité.

Rien ne peut dès lors être négligé pour renforcer encore la prévention des accidents de la route et pour en accroître la spécialisation.

Il s'agit là, sur le plan social et moral, de l'une des tâches primordiales auxquelles le Département se doit d'assurer une orientation et une impulsion.

Questions et réponses.

Question n° 1. — Statistique comparative de la sécurité des transports.

Serait-il possible d'établir une statistique comparative concernant la sécurité des transports?

Navigation aérienne.
Chemins de fer.
Transports en commun — chemins de fer vicinaux.
Transport en commun — tramways.
Circulation routière.

Réponse :

Il est très difficile d'établir une statistique comparative, car certaines données sont basées sur le trafic international (navigation aérienne), tandis que pour d'autres les seules sources disponibles sont nationales (accidents sur le territoire belge). En outre, pour pouvoir se former une idée de la sécurité d'un moyen de transport par rapport à un autre, il faudrait faire la distinction entre les accidents survenus aux voyageurs qui avaient pris place dans un moyen de transport déterminé et les accidents dans lesquels ce moyen de transport est impliqué et qui ont provoqué une issue fatale pour des personnes qui n'y avaient pas pris place. C'est ainsi que, pour 1964 par exemple, il n'y a pas eu d'accidents mortels en ce qui concerne les voyageurs qui ont emprunté des véhicules de la S. N. C. B., de la S. N. C. V. ou des sociétés de transports urbains.

Compte tenu de cette réserve, le nombre total de victimes décédées par suite d'accidents de la circulation dans lesquels ont été impliqués les divers moyens de transport est évalué, pour 1964, par milliard de kilomètres-passager :

- à 37,0 pour la circulation routière par véhicules automobiles en général;
- à 5,9 pour la circulation routière par autobus et autocars;

- 8,0 voor de stedelijke vervoermaatschappijen en de buurtspoorwegen (uitsluitend trams);
- 1,25 voor de treinen van de N. M. B. S.;
- 0 voor het luchtverkeer van de SABENA.

Het aantal doden per miljard « reizigers-kilometer » voor het geheel van de regelmatige luchtvaartlijnen, aangesloten bij de IATA, bedroeg 3,9 in 1964.

Vraag n° 2. — Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid.

Het jaar 1966 was ongetwijfeld een van de moorddadigste jaren inzake verkeersongevallen; aan het probleem van de veiligheid op onze wegen moet dan ook dringend een oplossing worden gegeven.

Daartoe werd de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid ingesteld, die bestaat uit 67 leden.

Dit orgaan had, gelet op het grote aantal leden, een actie-program moeten uitwerken waarvan de uitvoering de veiligheid op onze wegen moest ten goede komen.

Doch te oordelen naar de uitspraken van sommige leden van die Raad is daar niets van in huis gekomen.

Bovendien zou de Minister zelf verklaard hebben dat er te veel wensen zijn en te veel algemene mededelingen die over hetzelfde onderwerp handelen en dat het tijd wordt om het eigenlijke werk aan te vatten.

Kan de Minister, gelet op die verklaringen, aan de Commissie de volgende inlichtingen verstrekken :

- 1) aantal in 1966 door de Hoge Raad gehouden vergaderingen, alsmede de punten die op die vergaderingen werden besproken;
- 2) genomen beslissingen;
- 3) gemiddeld aantal aanwezige leden op de vergaderingen;
- 4) uitgaven in 1966 voor de werking van dit orgaan en verdeling van die uitgaven.

Kan de Minister ook zijn mening geven over de doelmatigheid van de Hoge Raad ?

Antwoord :

Vooreerst moet erop gewezen worden dat de Hoge Raad, in zijn opdracht en samenstelling, geroepen is om een band te zijn tussen alle openbare instanties en privé-organisaties die bij het prangend probleem van de verkeersveiligheid betrokken zijn.

Binding in dit verband betekent dus : enerzijds, het tot stand brengen van zo nauw mogelijke contacten, anderzijds, het voeren van een weldoordacht en gecoördineerd beleid op alle gebieden die met de verkeersveiligheid te maken hebben.

Op de vraag wat de Hoge Raad na een jaar activiteit gepresteerd heeft, werd reeds uitvoerig geantwoord naar aanleiding van een recente interpellatie in de Senaat, antwoord dat hierboven trouwens bondiger is weergegeven.

De eerste zorg van de Hoge Raad is geweest, zich organisatorisch adequaat uit te bouwen voor de aanpak van een reeks dringende en belangrijke problemen.

Ten aanzien van de bovengestelde vragen over het aantal in 1966 gehouden vergaderingen en de punten die er werden besproken, alsmede ten aanzien van de genomen beslissingen, dient te worden verwezen naar de activiteits-verslagen van :

- à 8,0 pour les sociétés de transports urbains et les chemins de fer vicinaux (tramways exclusivement);
- à 1,25 pour les trains de la S. N. C. B.;
- à 0 pour la navigation aérienne de la SABENA.

Pour l'ensemble des lignes aériennes régulières affiliées à l'IATA, le nombre de morts par milliard de kilomètres-voyageur s'est élevé à 3,9 en 1964.

Question n° 2. — Conseil supérieur de la Sécurité routière.

L'année 1966 aura sans doute été une des plus meurtrières au point de vue des accidents de roulage et le problème de la sécurité sur nos routes exige donc des solutions urgentes.

C'est pour atteindre ce but qu'a été créé le Conseil supérieur de la Sécurité routière, lequel est composé de 67 membres.

A en juger par l'importance du nombre de ses membres, cet organisme aurait dû avoir mis au point un programme d'action dont l'application serait de nature à assurer plus de sécurité sur les routes.

Et cependant, si on s'en réfère aux déclarations de certains membres de ce conseil, il n'en est rien.

D'autre part, le Ministre lui-même aurait déclaré qu'il y a trop de vœux et trop de communiqués généraux traitant d'un même sujet et qu'il serait temps d'entreprendre le travail proprement dit.

En présence de ces déclarations, le Ministre pourrait-il donner à la Commission, les renseignements ci-après :

- 1) le nombre de réunions tenues en 1966 par le Conseil supérieur et les points qui y ont été discutés;
- 2) les décisions prises;
- 3) le nombre moyen des présences aux réunions;
- 4) les dépenses engagées en 1966 pour le fonctionnement de cet organisme et leur ventilation.

Enfin, pourrait-il donner son avis sur l'efficacité du Conseil supérieur ?

Réponse :

Il y a lieu de signaler que le Conseil supérieur, par sa mission et sa composition, est appelé à former un lien entre toutes les instances officielles et les organismes privés qu'intéresse l'angoissant problème de la sécurité de la circulation.

En l'occurrence, ce lien signifie, d'une part, que des contacts aussi étroits que possible seront réalisés et, d'autre part, qu'une politique mûrement réfléchie et coordonnée sera menée dans tous les domaines qui touchent à la sécurité de la circulation.

A la question de savoir ce qu'a réalisé le Conseil supérieur après un an d'activité, il a déjà été longuement répondu à l'occasion d'une interpellation récente au Sénat; cette réponse est d'ailleurs brièvement reprise ci-dessus.

La première préoccupation du Conseil supérieur a été de se doter d'une organisation adéquate, afin de pouvoir s'attaquer à une série de problèmes urgents et importants.

Quant aux questions qui précèdent, relatives au nombre de réunions tenues en 1966, aux points qui y ont été traités ainsi qu'aux décisions qui ont été prises, il convient de se référer aux rapports d'activité :

- het Directiecomité;
- de sectie « Opvoeding en Propaganda »;
- de werkgroep « Vorming van de monitoren van de Rijscholen »;
- de werkgroep « Vorming van de beroepschauffeurs »;
- de sectie « Opsporing van de dronkenschap »;
- de sectie « Wetgeving en Reglementering ».

Deze activiteitenverslagen, waaraan nog een nota is toegevoegd over de medewerking van de Radio en Televisie, liggen op de Griffie ter inzage van de leden.

Het moge volstaan aan te stippen dat er een diepgaande en rationele taakverdeling over verscheidene gespecialiseerde secties en werkgroepen is doorgevoerd.

Op 8 december l.l. heeft de Minister een vergadering van het Directiecomité voorgezeten, vergadering waarin de oriënteringen werden vastgelegd met betrekking op de in 1967 te voeren actie.

Op 21 december werd tijdens de jaarlijkse algemene vergadering de balans van het voorbije jaar opgemaakt en heeft de Minister de grondgedachten naar voren gebracht waarop hij de verdere ontwikkeling van de politiek ter bevordering van de verkeersveiligheid wil gesteund zien.

De werkingskosten van de Hoge Raad beliepen in 1966, 2 560 000 F, onderverdeeld als volgt :

- Secretariaat verzekerd door Via Secura 1 450 000 F
- Uitgaven voor de veiligheidscampagnes 1 100 000 F

Om de bestrijding van de verkeersongevallen nog meer ruimte en diepte te geven, had de Minister voorgesteld een bedrag van 6 miljoen F op zijn begroting voor 1967 uit te trekken. Dit bedrag is herleid geworden tot 4 miljoen F.

Dit krediet zal zo efficiënt mogelijk besteed worden.

In dit verband mag er op gewezen worden dat de in 1966 bereikte resultaten voor het eerst sedert tien jaar in ons land de hoop wettigen van een merkbare kentering ten goede.

Inderdaad, wanneer de cijfers van 1966 vergeleken worden met die van 1965 b.v., dan stelt men vast dat er zich ongeveer 10 000 ongevallen minder hebben voorgedaan en dat er ongeveer 100 doden en 6 000 gekwetsten *minder* te betreuren waren.

Dat is, volgens de Minister, het bewijs dat de actie, zoals die thans gevoerd wordt met de medewerking van de Hoge Raad, stilaan vruchten begint af te werpen omdat de openbare opinie zich sterker bewust wordt van de noodzakelijkheid de verkeersregelen beter te kennen en beter na te leven, in het belang van de *gemeenschappelijke* zaak van de verkeersveiligheid.

Vraag n° 3. — Maximumsnelheid op autosnelwegen en tachograaf.

Een lid vraagt zich af of de snelheid van de vrachtwagens, de autobussen en de autocars op de autosnelwegen niet moet worden beperkt en, in het algemeen, of o.m. naar het voorbeeld van de Verenigde Staten, de snelheid van alle voertuigen op die autosnelwegen niet moet beperkt worden tot 100 of 120 km/u.

Voor wanneer is de invoering van de tachograaf ?

- du Comité de direction;
- de la section « Education et Propagande »;
- du groupe de travail « Formation des moniteurs des écoles de roulage »;
- du groupe de travail « Formation des chauffeurs professionnels »;
- de la section « Dépistage de l'ivresse »;
- de la section « Législation et réglementation ».

Ces rapports d'activité, auxquels est jointe une note relative à la collaboration de la Radio et de la Télévision, peuvent être consultés au greffe par les membres de la Commission.

Qu'il suffise de signaler qu'il a été procédé à une répartition judicieuse et rationnelle des tâches en vue de distribuer celles-ci sur plusieurs sections et groupes de travail spécialisés.

Le 8 décembre dernier, le Ministre a présidé la réunion du comité de direction où ont été décidées les orientations au sujet de l'action à mener en 1967.

Le bilan de l'année écoulée a été dressé le 21 décembre, à l'occasion de l'assemblée générale annuelle, et le Ministre a mis en lumière les idées essentielles qui doivent à son avis, déterminer l'évolution de la politique en ce qui concerne la promotion de la sécurité routière.

Les frais de fonctionnement du Conseil supérieur s'élevaient pour 1966 à 2.560.000 F, répartis comme suit :

- Secrétariat assumé par Via Secura 1 450 000 F
- Dépenses en vue des campagnes de sécurité 1 million 100 000 F.

En vue d'intensifier encore davantage la lutte contre les accidents de la circulation, le Ministre avait proposé de prévoir un crédit de 6 millions de francs à son budget pour 1967. Ce montant a été ramené à 4 millions de F.

Ce crédit sera utilisé de la manière la plus efficace.

A ce propos, il est permis de signaler que les résultats atteints en 1966 justifient, pour la première fois en dix ans, l'espoir d'une nette amélioration dans notre pays.

En effet, en comparant les chiffres de 1966 avec ceux de 1965 par exemple, on constate qu'il y a eu environ 10.000 accidents de moins et que le nombre des morts et des blessés a respectivement *diminué* de 100 et de 6.000 unités.

C'est là, estime le Ministre, la preuve que l'action, telle qu'elle est menée actuellement avec la collaboration du Conseil supérieur, commence petit à petit à porter ses fruits, parce que l'opinion publique prend conscience de la nécessité de mieux connaître et de respecter les règles de la circulation dans l'intérêt de la *cause commune* de la sécurité routière.

Question n° 3. — La vitesse maximum sur autoroutes et le tachygraphe.

Un membre se demande si la vitesse des camions, des autobus et des autocars sur les autoroutes ne doit pas être limitée d'une manière générale, et s'il ne conviendrait pas, à l'exemple des Etats-Unis, de limiter la vitesse de tous les véhicules sur ces autoroutes à 100 ou 120 km/h ?

Quand l'emploi du tachygraphe sera-t-il instauré ?

*Antwoord :**1) Beperking der snelheid op autosnelwegen.*

De snelheidsbeperking voorzien bij de artikelen 29 en 30 van de wegcode zijn niet van toepassing op de autosnelwegen. Inderdaad, deze wegen moeten hun karakter van « snelwegen » behouden. Er is zelfs een strekking om deze wegen te zien verbieden aan voertuigen die ingevolge hun constructie een bepaalde minimumsnelheid niet kunnen halen.

Nochtans blijft ook op de autowegen de algemene regel gelden die aan de bestuurder oplegt een snelheid te ontwikkelen, rekening houdend met de weggesteldheid, de zichtbaarheid, de staat van het voertuig en zo verder.

De vraag of er toch geen grens van 100 of 120 km/uur zou dienen te worden vastgesteld voor het verkeer op de autosnelwegen zal door de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid nader worden onderzocht.

Tachograaf.

De Minister hoopt in de eerstkomende weken een koninklijk besluit te kunnen voorleggen houdende vaststelling van rijtijden en rusttijden voor autocarbestuurders, pendeldiensten inbegrepen.

Gelijktijdig zal bij ministerieel besluit het bijhouden van een individueel rijboekje worden voorgeschreven. Dit lijkt in de huidige omstandigheden het enige middel om onmiddellijk de nieuwe reglementering efficiënt te kunnen controleren.

De bedoelde maatregelen dienen in elk geval vóór het volgend toeristisch seizoen van kracht te worden.

Wat de tachograaf betreft, is in de Senaat een wetsvoorstel ingediend dat eerstdaags zal besproken worden. Naar aanleiding van die bespreking zal het Departement zijn houding bepalen, daarbij rekening houdend met het advies dat moet verstrekt worden door de interministeriële Werkgroep belast met de studie van het probleem inzake het voorkomen van verkeersongevallen door vermoeidheid van de chauffeurs.

Vraag n° 4. — Berijdbaarheid van de wegen in de winter.

Een lid dringt aan opdat door alle betrokken instanties het nodige zou gedaan worden om de wegen zo spoedig mogelijk vrij te maken van sneeuw en ijzel in het winterseizoen.

Antwoord :

Het gestelde probleem ressorteert onder de bevoegdheid van de openbare besturen die het wegnnet beheren.

Zeer onlangs nog heeft de Minister, in het kader van de ten behoeve van het wegverkeer te treffen veiligheidsmaatregelen, niet nagelaten de aandacht van zijn collega van Openbare Werken op dit probleem te vestigen.

De Minister herinnert aan de thans door het Departement van Openbare Werken terzake toegepaste procedure : waar vroeger de bestrooiingswerken in regie werden uitgevoerd, worden zij nu in aanbesteding gegeven. Nu is het wel zo dat de ene aannemer dit werk met meer zorg verricht dan de andere; ook stelt zich hier een kwestie van controle.

*Réponse :**1) La limitation de la vitesse sur les autoroutes.*

Telle qu'elle est prévue aux articles 29 et 30 du Code de la route, la limitation de la vitesse n'est pas d'application sur les autoroutes. En effet, ces routes doivent garder leur caractère de « voies rapides ». Il existe même une tendance à interdire ces routes aux véhicules qui, en raison de leur construction, ne peuvent atteindre une vitesse minimum déterminée.

Sur les autoroutes la règle générale imposant aux conducteurs de régler leur vitesse en tenant compte de l'état de la route, de la visibilité, de l'état du véhicule, etc., reste toutefois d'application.

Le Conseil supérieur de la sécurité routière examinera soigneusement s'il n'y a pas lieu de limiter à 100 ou 120 km/h la vitesse de la circulation sur les autoroutes.

Tachygraphe.

Le Ministre espère pouvoir présenter dans les prochaines semaines un arrêté royal fixant les périodes de repos pour pour les chauffeurs d'autocars, y compris ceux des services de navette.

En même temps un arrêté ministériel prescrira de tenir à jour un livret de bord individuel. Dans les circonstances actuelles, ceci semble être le seul moyen de contrôler immédiatement et efficacement l'application de la réglementation nouvelle.

Les mesures envisagées doivent, en tout cas, entrer en vigueur avant la prochaine saison touristique.

Une proposition de loi relative au tachygraphe a été déposée au Sénat; sa discussion sera bientôt entamée. A cette occasion, le Département arrêtera sa position en tenant compte de l'avis qui doit être donné par le Groupe de travail interministériel chargé de l'étude du problème de la prévention des accidents de la circulation dus à la fatigue des chauffeurs.

Question n° 4. — Praticabilité des routes en hiver.

Un membre insiste pour que toutes les instances intéressées fassent le nécessaire pour débarrasser les routes aussi rapidement que possible de la neige et du verglas pendant l'hiver.

Réponse :

Le problème en question est de la compétence des administrations publiques qui gèrent le réseau routier.

Le Ministre a attiré l'attention de son collègue des Travaux publics sur ce problème, dans le cadre des mesures de sécurité à prendre en ce qui concerne le trafic routier.

Le Ministre rappelle la procédure appliquée en ce domaine par le département des Travaux publics. Alors que dans le passé les travaux d'épandage étaient exécutés en régie, ils sont actuellement mis en adjudication. Il est cependant établi que certains entrepreneurs exécutent ce travail plus soigneusement que d'autres, en outre, une question de contrôle se pose également en ce domaine.

De regering is zich echter bewust van het belang van een goede uitvoering van de bestrooiingswerken zowel om redenen van veiligheid als om economische redenen.

Vraag n° 5. — Vervoer van losse vrachten en veiligheid op de weg.

Een lid heeftesignaleerd dat tijdens het bieten- en pulpseizoen vele ongevallen gebeuren daar de vrachtwagens onvoldoende aangepast zijn voor dit vervoer zodat de pulp op de weg valt.

Hij vraagt een scherpere controle vanwege het Departement, ook wat betreft het vervoer van grond en andere stortgoederen ten behoeve van openbare werken.

Antwoord :

Artikel 8 van de Wegcode bepaalt : « Het is verboden het verkeer te hinderen of onveilig te maken, hetzij door eender welke voorwerpen of stoffen op de openbare weg te werpen, te leggen, te plaatsen, achter te laten of te laten vallen, hetzij door er rook of stoom te verspreiden, hetzij door er enige hindernis aan te brengen. »

Artikel 60 bepaalt : « Een voertuig moet op zulke wijze geladen worden dat de lading tijdens het traject geen schade kan veroorzaken aan de openbare weg, aan de aanhorigheden daarvan, aan de er in liggende kunstwerken of aan de aanpalende eigendommen. »

De lading moet zo geschikt en desnoods zo op het voertuig vastgemaakt worden, dat er niets op de openbare weg kan slepen of vallen en dat het voertuig niet kan kantelen.

Al het toebehoren, zoals kettingen, dekzeilen, enz..., dat dient om de lading vast te sporren of te beschutten, moet deze nauw omsluiten. »

Daarenboven heeft het Departement tijdens het voorbije najaar, via pers, radio en televisie, de weggebruikers en de vervoerders gewezen op het slipgevaar. Anderzijds werden alle suikerfabrieken en raffinaderijen van het land bereid gevonden zowat 20 000 kleine vouwblaadjes uit te delen aan de bietenvervoerders.

Gelijktijdig werd de controle door de politie en rijks-wacht verscherpt.

Het programma voor verkeersveiligheid uitgewerkt voor 1967, voorziet, voor de maand oktober, in een preventieve en repressieve actie in verband met de ladingen.

Vraag n° 6. — Luchtbezoedeling.

Een lid heeft gevraagd wat, o.m. naar het voorbeeld van de maatregelen die terzake reeds in sommige andere landen zijn genomen en die op gebied van de ontstoring van de motoren werden door gevoerd, zal worden gedaan om de luchtbezoedeling door uitlaatgassen van motorvoertuigen te bestrijden.

Antwoord :

In uitvoering van de wet van 1 augustus 1899, houdende herziening van de wetgeving en van de reglementen op de politie van het vervoer, werd reeds op 1 juli 1964 het koninklijk besluit genomen tot vaststelling van de eisen waaraan

Le Gouvernement est cependant conscient de l'importance d'une bonne exécution des travaux d'épandage, aussi bien pour des raisons de sécurité que pour des raisons économiques.

Question n° 5. — Transports en vrac et sécurité routière.

Un membre signale les nombreux accidents qui surviennent au cours de la période du transport des betteraves sucrières et des pulpes par ce que les camions ne sont pas suffisamment adaptés à ce transport de sorte que les pulpes se répandent sur la route.

Il demande un contrôle plus sévère de la part du Département, et ce également en ce qui concerne le transport de terres et d'autres marchandises en vrac à l'usage du Département des Travaux publics.

Réponse :

L'article 8 du Code de la route stipule : « Il est défendu de gêner la circulation ou de la rendre dangereuse soit en jetant, déposant, abandonnant ou laissant tomber sur la voie publique des objets ou matières quelconques, soit en y répandant de la fumée ou de la vapeur, soit en y établissant quelque obstacle. »

L'article 60 dispose : « Le chargement d'un véhicule doit être placé de manière qu'il ne puisse occasionner, sur son parcours, des dégradations à la voie publique, à ses dépendances, aux ouvrages qui y sont établis ou aux propriétés riveraines. »

Le chargement doit être disposé et au besoin fixé sur le véhicule de manière qu'il ne puisse traîner ni tomber sur la voie publique et que le véhicule ne puisse verser.

Tous les accessoires, tels que chaînes, bâches, etc., servant à arrimer ou à protéger le chargement, doivent entourer étroitement celui-ci. »

En outre, au cours de l'automne dernier, le Département a attiré par la presse, la radio et la télévision, l'attention des usagers de la route et des transporteurs sur le danger de dérapage. D'autre part, toutes les usines sucrières et les raffineries du pays ont consenti à distribuer environ 20 000 petits dépliants aux transporteurs de betteraves.

En même temps, le contrôle de la police et de la gendarmerie a été intensifié.

Le programme de sécurité routière élaboré pour l'année 1967 prévoit, pour le mois d'octobre, une action préventive et répressive concernant les chargements.

Question n° 6. — Pollution atmosphérique.

Un membre a demandé quelles mesures seront prises — notamment à l'exemple de celles qui l'ont déjà été en ce domaine dans certains autres pays et qui ont déjà été appliquées en matière de déparasitage des moteurs — pour combattre la pollution atmosphérique par les gaz d'échappement produits par les véhicules à moteur.

Réponse :

En exécution de la loi du 1^{er} août 1899 portant revision de la législation et des règlements sur la police du roulage, un arrêté royal a été pris le 1^{er} juillet 1964, en vue de fixer les conditions auxquelles doivent répondre en ce qui con-

de autovoertuigen die met een « Diesel » motor zijn uitgerust, inzake rookuitlatingen moeten voldoen.

Het *Belgisch Staatsblad* van 5 februari 1965 publiceert de homologatie van de types opaciteitsmeters en voorziet in een controlesysteem van de gasuitlaat der voertuigen met dieselaandrijving bij de regelmatige en verplichte aanbidding van deze voertuigen bij de stations voor Automobielsinspectie.

Er dienen derhalve, ter uitvoering van de wet van 28 december 1954 geen besluiten genomen te worden.

Wat de luchtverontreiniging door met benzinemotoren uitgeruste motorvoertuigen betreft, is men op het internationaal vlak zo ver gevorderd met de studie van het probleem dat, tegen einde 1967, een bestrijdingssysteem zal kunnen uitgewerkt worden.

VII. — De Sabena en de Regie der luchtwegen.

Uiteenzetting vanwege de Minister.

De Sabena.

A. — Toestand tijdens de periode 1961-1965.

Waarom heeft de Sabena nog steeds af te rekenen met een onevenwichtige bedrijfsrekening als wanneer het jaar 1965 gekenmerkt is geworden door een heropleving op luchtvaartgebied en als wanneer men, bovendien, vaststelt dat de meeste Europese luchtvaartmaatschappijen er klaar-blijkelijk in geslaagd zijn, een financieel evenwicht te bereiken of hun winst te vergroten.

De winst- en verliesrekening van de Sabena voor 1965 laat inderdaad een nadelig saldo blijken van 131 266 359 F (daarin begrepen een bedrag van 37 500 000 F voor toekenning van de statutaire interest die in feite een dividend is), voor een zakencijfer van 5 014 941 281 F.

Deze cijfers wijzen, wat de Sabena betreft, op een financiële autonomie tot beloop van 98,25 % als wanneer de autonomie was :

81,3 % in 1961;
87,5 % in 1962;
93,5 % in 1963;
95,9 % in 1964.

Gedurende die 5 jaar is er dus een voortdurende verbetering geweest.

In 1966 heeft zich, enerzijds in het kader van de sociale programmatie, een gevoelige verhoging van de personeels-uitgaven voorgedaan en heeft, anderzijds, de staking van het vliegend personeel, de bedrijfsrekening ongunstig beïnvloed (circa 150 miljoen F verlies).

Komen daarbij : de verhoging van de prijs van de brandstof en van de verzekeringskosten i.v.m. de verantwoordelijkheid van de luchtvervoerders.

Dat alles maakt dat het verlies voor 1966 vermoedelijk zal oplopen tot 340 miljoen.

B. — De moeilijke financiële toestand van de maatschappij, de oorzaken ervan, kritieken beantwoording en besluiten voor de toekomst.

De vraag die zich stelt, is de volgende :

Hoe kunnen, met het oog op een beter bedrijfsresultaat, de oorzaken die de bedrijfsrekening ongunstig beïnvloeden, zo niet uitgeschakeld dan toch zeer gevoelig gemiddeld worden ?

cerne les dégagements de fumée, les véhicules automobiles équipés d'un moteur « Diesel ».

Le *Moniteur belge* du 5 février 1965 a publié l'homologation des types d'opacimètres et prévoit un système de contrôle des gaz d'échappement des véhicules équipés d'un moteur Diesel lors de la présentation régulière et obligatoire de ces véhicules aux stations de l'Inspection automobile.

Aucun arrêté ne doit dès lors être pris en exécution de la loi du 28 décembre 1964.

En ce qui concerne la pollution atmosphérique par les véhicules à moteur équipé d'un moteur à essence, les progrès réalisés sur le plan international dans l'étude de ce problème sont tels qu'un système de lutte contre cette pollution pourra être mis au point pour la fin de 1967.

VII. — La Sabena et la Régie des Voies aériennes.

Exposé du Ministre.

La Sabena.

A. — Situation au cours de la période 1961-1965.

Pourquoi la Sabena doit-elle encore faire face à un déséquilibre du compte d'exploitation, alors que l'année 1965 a été caractérisée par un nouvel essor de l'aviation et que l'on constate, en outre, que la plupart des sociétés aéronautiques européenne ont manifestement réussi à rétablir un équilibre financier ou à accroître leurs bénéfices ?

Le compte de profits et pertes de la Sabena pour 1965 laisse, en effet, apparaître un solde déficitaire de 131 millions 266 359 F (y compris un montant de 37 500 000 F pour l'octroi d'un intérêt statutaire, qui constitue en fait un dividende), alors que le chiffre d'affaires est de 5 milliards 014 941 281 F.

En ce qui concerne la Sabena, ces chiffres traduisent une autonomie financière de l'ordre de 98,25 %, alors qu'elle était de :

81,3 % en 1961;
87,5 % en 1962;
93,5 % en 1963;
95,9 % en 1964.

Au cours de ces cinq années, les progrès ont donc été constants.

En 1966, une augmentation sensible des dépenses de personnel s'est produite dans le cadre de la programmation sociale, d'une part, tandis que la grève du personnel navigant a eu une incidence défavorable (perte d'environ 150 millions de F) sur le compte d'exploitation, d'autre part.

Il faut y ajouter : l'augmentation du prix des carburants et des frais d'assurance de la responsabilité des transporteurs aériens.

Il est possible d'inférer de tout ce qui précède que la perte pour 1966 atteindra vraisemblablement 340 millions.

B. — La situation financière difficile de la société, ses causes, critiques, réponses et conclusions pour l'avenir.

La question qui se pose est la suivante :

En vue d'améliorer les résultats de l'exploitation, comment pourrait-on sinon éliminer, du moins atténuer très sensiblement les facteurs qui ont une incidence défavorable sur le compte d'exploitation ?

Onder die oorzaken moet een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen de *fundamentele enerzijds, de toevallige en uiteraard tijdelijke oorzaken, anderzijds.*

1. — *Fundamentele oorzaken van het onevenwicht.*

a) de structuur zelf van het net zoals die is bepaald door het nationaal kader en de geografische ligging van ons land;

b) de betrekkelijk onvoldoende dimensie van de onderneming;

c) het zeer uitgesproken karakter van de exploitaties;

d) de onmogelijkheid voor de Sabena, de verhoging van haar productiekosten te verhalen — zelfs maar gedeeltelijk — op haar verkoopprijzen.

Toelichting :

a) *De structuur van het net.*

De geografische ligging.

De zwaartepunten van de luchtvaarttrafiek in Europa liggen in centra als Londen, Parijs, Rome, Frankfurt, zelfs Genève, Wenen of Athene.

Brussel daarentegen is een economisch, politiek en toeristisch centrum van gemiddelde belangrijkheid, dat dan bovendien als handicap heeft te dicht te liggen bij grote verkeersknooppunten als Londen, Parijs en andere steden in West-Duitsland bv., zodat deze grote buitenlandse centra zich gemakkelijk kunnen handhaven als vertrek- en eindpunten van de grote intercontinentale trafiek (de enige die winstgevend is).

De potentiële trafiek.

Het gaat hier eigenlijk om de optelling van de trafieken die een bepaald punt als oorsprong, bestemming of transitoplaats hebben.

Welnu, wat Brussel en België betreft, is er zoëven op gewezen dat zij uiteraard maar een zeer gemiddelde potentiële trafiek hebben. Het gevolg daarvan is dat het merendeel van de lijnen die van Brussel uitstralen, met te zwakke frequenties worden geëxploiteerd, wat, in verhouding, de kosten in de landingsplaatsen en die van de commerciële implanting opdrijft.

Het dilemma situeert zich tussen te zwakke frequenties of te lage ladingcoëfficiënten, want het is nu eenmaal zo dat de Sabena de vliegtuigen moet in lijn brengen die bestaan en die over het algemeen gebouwd worden voor maatschappijen die meer gestoffeerde trafieken hebben.

De korte lijnen.

Voor deze lijnen valt de toestand economisch nog nadeliger uit. Inderdaad, de grote industriële, financiële en politieke centra van West-Europa, waarmede België de nauwste economische betrekkingen onderhoudt, zijn zeer dicht bij Brussel gelegen. Dat brengt mede dat de Sabena, om haar specifieke rol als concessiehouder van een openbare dienst te vervullen in het belang van de Belgische gemeenschap, verplicht is geworden een groot aantal zeer korte lijnen te onderhouden, o.m. van Brussel naar Londen, Parijs, Amsterdam, Keulen, Düsseldorf, Luxemburg, enz.

Welnu, op luchtvaartgebied is het algemeen en proefondervindelijk komen vast te staan dat hoe korter een lijn is, hoe minder zij rendeert. Zelfs in Amerika is dat waarheid gebleken.

Parmi ces facteurs, il faut distinguer, d'une part, les causes *fondamentales*, et, d'autre part, les causes *accidentelles* et donc temporaires.

1. — *Causes fondamentales du déséquilibre.*

a) la structure même du réseau telle qu'elle est déterminée par le cadre national et la situation géographique de notre pays;

b) les dimensions relativement insuffisantes de l'entreprise;

c) le caractère très nettement saisonnier des exploitations;

d) l'impossibilité pour la Sabena de répercuter, même partiellement, sur ses prix de vente l'augmentation de ses coûts de production.

Commentaire :

a) *La structure du réseau.*

La situation géographique.

Les points clefs du trafic aérien en Europe se situent dans des centres tels que Londres, Paris, Rome, Frankfurt, ou même Genève, Vienne ou Athènes.

Bruxelles, en revanche, est un centre économique, politique et touristique d'importance moyenne, qui, de plus, est handicapé par sa situation trop proche des centres de trafic importants comme Londres, Paris ou d'autres villes d'Allemagne occidentale par exemple, de sorte que ces grands centres étrangers peuvent facilement se maintenir comme point de départ et d'arrivée du grand trafic intercontinental (le seul qui soit lucratif).

Le trafic potentiel.

Il s'agit, en fait, de l'ensemble des trafics dont d'origine, la destination ou le lieu de transit se situent en un point précis.

Or, en ce qui concerne Bruxelles et la Belgique, il vient d'être souligné que ceux-ci n'ont, par nature, qu'un trafic potentiel très moyen. Il s'ensuit que la majeure partie des lignes qui rayonnent de Bruxelles sont exploitées avec des fréquences trop faibles, ce qui accroît proportionnellement les frais aux escales et ceux de l'implantation commerciale.

Les termes de l'alternative sont : soit des fréquences trop faibles, soit des coefficients de chargement trop bas, car la Sabena est tenue de mettre en ligne les avions qui existent et qui, généralement, sont construits pour des sociétés dont le trafic est plus étoffé.

Les lignes courtes.

La situation économique de ces lignes se révèle plus défavorable encore. En effet, les grands centres industriels, financiers et politiques d'Europe occidentale, avec lesquels la Belgique entretient les relations économiques les plus étroites, sont situées très près de Bruxelles. Il s'ensuit que, pour remplir son rôle spécifique de concessionnaire d'un service public dans l'intérêt de la communauté nationale, la Sabena s'est vue contrainte d'entretenir un grand nombre de lignes très courtes, notamment vers Londres, Paris, Amsterdam, Cologne, Düsseldorf, Luxembourg, etc.

Or, l'expérience révèle d'une manière générale que, dans le domaine de la navigation aérienne, plus une ligne est courte, moins elle est rentable. Cette constatation s'est avérée vraie même en Amérique.

De trafiekrechten.

Wegens de geografische ligging van België en zijn betrekkelijk zwak trafiek-potentieel, is het pakket « luchtvaartrechten » van de Sabena niet bijster belangrijk.

Zoals men weet kennen de Staten luchtvaartrechten op hun onderscheiden grondgebied toe op basis van wederkerigheid.

In feite, betekent zulks dat de Sabena slechts trafiekrechten kan toegewezen krijgen wanneer de vreemde nationale maatschappijen nagenoeg evenveel belang erbij hebben België aan te doen als de Sabena belang erbij heeft luchtvaartrechten te bekomen in den vreemde.

Welnu, België kan slechts één landingsplaats van gemiddelde waarde aanbieden, als men die waarde intrinsiek vergelijkt met de eigen trafiek van ons land, zowel bij vertrek als bij aankomst.

Zo ook is Brussel, wegens de nabijheid van Parijs en Londen — die door alle grote internationale maatschappijen worden aangedaan — een transitopunt met matige belangrijkheid.

Komt daarbij dat België een zeer restrictieve politiek heeft gevoerd ten einde zijn verbindingen met Kongo te beschermen, verbindingen die in de jaren 1945-1960 de ruggegraat van het Sabenanet vormden; maar vooral in die jaren werden de portefeuilles samengesteld van de trafiekrechten, die vóór de oorlog niet bestonden.

Zonder ophouden wordt sedert 1960 gepoogd belangrijker trafiekrechten te verwerven, maar gemakkelijk gaat dat niet gezien de voorwaarde van wederkerigheid, en ook nog omdat nu zo wat overall nieuwe nationale luchtvaartmaatschappijen zijn opgericht.

* * *

b) De dimensie van de Sabena.

Alhoewel de Sabena, met haar zakencijfer van meer dan 5 miljard, een belangrijke onderneming is geworden in het kader van België en haar activiteit beantwoordt aan 1 % van het netto Nationaal Product, heeft deze maatschappij, op het vlak van de wereldluchtvaart, betrekkelijk beperkte dimensies.

Bovendien is het groeiritme van haar trafiek lager dan dit van haar concurrenten.

Enkele cijfers in verband met de trafiek (*in miljoen vervoerde Ton/Km*).

	1958	1964	1965
Sabena	147	199	213
Swissair	123	249	292
Sas	208	359	410
Alitalia	82	398	475
Lufthansa	79	420	576
K. L. M.	259	434	553
Air France	380	657	759
B. O. A. C. - B. E. A.	438	1 070	1 274
Pan American	734	1 770	2 337

Les droits de trafic.

En raison de la situation géographique de la Belgique et de la faiblesse relative de son potentiel de trafic, le poste « droits de trafic » de la Sabena n'est pas fort important.

Nul n'ignore que les Etats accordent des droits de navigation aérienne sur leur territoire national sous condition de réciprocité.

En fait, cela signifie que la Sabena ne peut se voir accorder des droits de trafic que lorsque les sociétés nationales étrangères trouvent à faire escale en Belgique un intérêt presque égal à celui que trouve la Sabena à obtenir des droits de navigation aérienne à l'étranger.

Or, la Belgique ne peut offrir qu'un seul point d'atterrissage de valeur moyenne, si l'on compare intrinsèquement cette valeur au trafic propre de notre pays, tant au départ qu'à l'arrivée.

De même, étant donné la proximité de Paris et de Londres — où toutes les grandes compagnies internationales font escale — Bruxelles ne constitue qu'un point de transit d'importance moyenne.

Il s'y ajoute que la Belgique a mené une politique très restrictive afin de protéger ses liaisons avec le Congo, lesquelles constituèrent, au cours des années 1945-1960, l'épine dorsale du réseau de la Sabena; c'est toutefois au cours de ces années surtout que furent constitués les portefeuilles de droits de trafic, lesquels n'existaient pas avant la guerre.

Des efforts incessants ont été faits depuis 1960, en vue d'obtenir des droits de trafic plus importants; la chose n'est pas aisée, étant donné la condition de réciprocité et aussi parce que de nouvelles compagnies nationales de navigation aérienne sont constituées un peu partout dans le monde.

* * *

b) La dimension de la Sabena.

Bien que la Sabena, dont le chiffre d'affaires dépasse 5 milliards, soit devenue une entreprise importante dans le cadre de la Belgique, où son activité représente 1 % du Produit national net, ses dimensions restent relativement réduites au niveau de la navigation aérienne mondiale.

En outre, le rythme d'accroissement de son trafic est plus bas que celui de ses concurrents.

Voici quelques chiffres concernant ce trafic (*en millions de T/Km transportées*).

	1958	1964	1965
Sabena	147	199	213
Swissair	123	249	292
Sas	208	359	410
Alitalia	82	398	475
Lufthansa	79	420	576
K. L. M.	259	434	553
Air France	380	657	759
B. O. A. C. - B. E. A.	438	1 070	1 274
Pan American	734	1 770	2 337

Het is dus evident dat een maatschappij als de Pan American bvb. wier trafiek meer dan negen maal groter is dan die van de Sabena en waarvan het ganse net over lange afstanden ligt, in weerwil van de hoge Amerikaanse lonen, het voordeel geniet van onvergelykbare eenheidskostprijzen; zij kan aldus gemakkelijk — met de steun van de Amerikaanse regering — die de toelatingen tot het exploiteren van de Noord-Amerikaanse route aflevert — voor deze zo belangrijke lijn, steeds lagere tarieven opdringen die bovendien alle andere tarieven beheersen.

Bovendien, moet er op gewezen worden dat de P. A. A. haar meer dan negenmaal grotere trafiek onderhoudt met een vloot die in tonnage amper zesmaal groter is.

Het zal voor de P. A. A. niet moeilijk zijn een voldoende aantal vliegtuigen met 400 tot 500 plaatsen aan te kopen waarvan de kostprijs per zetel/kilometer wellicht 30 % lager zal liggen.

Welnu, de Sabena zou hoogstens tijdens haar allerdrukste zomertrafiek dergelijke toestellen in lijn kunnen brengen.

* * *

c) *Het seizoen karakter van de exploitaties.*

Volgens de statistieken is de trafiek van de Sabena sterker seizoensaal dan die van haar meest rechtstreekse concurrenten.

Verder is in de cliënteel van de Sabena de proportie « verlofgangers » het hoogst, terwijl in volle seizoendrukte het « overschot » van de andere maatschappijen zich komt voegen bij de eigen trafiek van de maatschappij.

Welnu, dat seizoen verschijnsel valt zeer duur uit, vermits het leidt tot de noodzakelijkheid te beschikken over een uitrusting en personeel die voldoende zijn om het hoofd te bieden aan de trafiekhogtepunten in de maanden juni tot september, maar die onvermijdelijk worden onderbenut tijdens de overige acht maanden van het jaar.

Vermoedelijk zal het seizoen karakter nog sterker worden wegens de door de I. A. T. A. nagestreefde politiek van lage prijzen.

Kunnen we ons in sociaal opzicht erover verheugen dat het vliegtuig nieuwe categorieën van toeristen, met name sociale toeristen zal aantrekken, dan blijft het toch voor maatschappijen als de Sabena een zeer moeilijk probleem.

* * *

d) *De balans van de productiekosten en ontvangsten.*

In tegenstelling met wat men vaststelt voor het merendeel van de Belgische producenten, kan de Sabena de verhoging van haar productiekosten niet verhalen op haar verkoopprijzen, omdat haar ontvangsten beheerst worden door de in de « conférences de trafic » van de I. A. T. A. (onder invloed van de « groten ») vastgestelde tarieven.

Anderzijds is het zo, dat dank zij de voortdurende vervolmaking van de reactievliegtuigen en de verhoogde productiviteit, waarbij vooral de toeneming van snelheid en afmetingen der vliegtuigen dient aangehouden te worden, de kostprijs der geproduceerde transporteenheid (aangeboden ton/km) tamelijk stabiel is gebleven, maar dat de productiekosten een neiging vertonen tot zulkdanige stijging dat de kansen op evenwicht erdoor verstoord worden.

Dès lors, il est évident qu'une société telle que la Pan American par exemple, dont le trafic est plus de neuf fois supérieur à celui de la Sabena et dont l'ensemble du réseau s'étale sur de longues distances, bénéficie, malgré les salaires américains élevés, de prix de revient unitaires incomparables; avec l'appui du gouvernement américain, qui délivre les autorisations pour l'exploitation des voies aériennes de l'Amérique du Nord, cette société peut donc aisément imposer des prix toujours plus bas qui, de surcroît, exercent une pression sur tous les autres tarifs.

Il convient de signaler, en outre, que la P. A. A. assure un trafic neuf fois plus grand, grâce à une flotte dont le tonnage ne dépasse pas six fois le nôtre.

La P. A. A. n'éprouvera aucune difficulté à acquérir un nombre suffisant d'avions pouvant transporter 400 à 500 personnes et dont le coût par siège/kilomètre sera probablement inférieur de 30 %.

Or, la Sabena pourrait, tout au plus pendant les mois d'activité intense en été, mettre en ligne de tels appareils.

* * *

c) *Caractère saisonnier des exploitations.*

Il résulte des statistiques que le trafic assuré par la Sabena a un caractère saisonnier plus accentué que celui de ses concurrents les plus directs.

De plus, la clientèle de la Sabena compte proportionnellement le plus de touristes, tandis que dans la haute saison, le « surplus » des autres sociétés vient s'ajouter au trafic propre de notre société aérienne nationale.

Or, ce caractère saisonnier revient très cher, puisqu'il impose la nécessité de disposer d'un équipement et d'un personnel suffisants pour tenir tête aux pointes de trafic pendant les mois de juin à septembre, mais dont la capacité est inéluctablement excédentaire pendant les huit mois restants de l'année.

Le caractère saisonnier de l'exploitation s'accroîtra vraisemblablement encore en raison de la politique des bas prix pratiquée par l'I. A. T. A. I.

Si, du point de vue social, nous nous réjouissons de cette tendance, parce que l'avion attirera de nouvelles catégories de touristes et notamment de touristes sociaux, il n'en reste pas moins que le problème ainsi posé aux sociétés telles que la Sabena est très difficile.

* * *

d) *Bilan des frais de production et des recettes.*

Contrairement à ce qui se constate pour la plupart des producteurs belges, à la Sabena ne peut répercuter sur ses prix de vente l'augmentation de ses coûts de production, parce que ses recettes dépendent des tarifs fixés lors des « conférences de trafic » de l'I. A. T. A. I. sous la pression des « grands ».

D'autre part, grâce au perfectionnement continu des avions à réaction et à l'amélioration de la productivité, due surtout à l'augmentation de la vitesse et de la dimension des avions, le prix de revient de l'unité de transport produite (tonne/km offerte) est demeuré relativement stable, mais les coûts de production sont appelés à croître dans une telle mesure que la tendance vers l'équilibre est menacée.

Zulks blijkt uit onderstaande tabel :

Le tableau ci-dessous en fournit la preuve :

	Gemiddelde kostprijs per aangeboden t/km — Coût moyen de la t/km offerte	Gemiddelde verkoopprijs per vervoerder t/km — Prix de vente moyen par transporteur t/km	Coëfficiënt nodig om de uitgaven te dekken % — Coefficient nécessaire à la couverture des dépenses %	Werkelijke ladingscoëfficiënt % — Coefficient de chargement réalisé %
1961	11,71	19,67	59,5	49,4
1962	11,72	19,55	59,9	51,3
1963	10,80	19,29	56,0	50,1
1964	11,28	18,15	62,1	57,5
1965	11,41	18,19	72,7	58,3

Indien het financieel evenwicht in 1965 op 2 % na bereikt werd, vloeit zulks dus voort uit het feit dat sinds 1961 :

- de kostprijs met 2 % gedaald is, terwijl de gemiddelde ontvangsten met 8 % verminderden;
- anderzijds de ladingscoëfficiënt met 8,9 punten steeg, zegge met 18 %.

Dit quasi-evenwicht wordt meer en meer bedreigd omdat de productiekosten aan het stijgen zijn gegaan, terwijl de ontvangst per vervoerde eenheid onder drukking van de wereldprijzen zal blijven dalen.

Hierbij weze opgemerkt dat volgens het in 1962 opge- maakte expansieprogramma op middellange termijn de personeelsuitgaven (bezoldigingen en sociale lasten) per eenheid met 25 % zouden stijgen van 1961 tot 1967, d.i. in zes jaar. Welnu, die stijging is opgelopen tot 42 % van 1961 tot 1965, d.i. in vier jaar.

Steeds met betrekking tot 1965, weze ook aangestipt dat de bezoldigingen 42 % van de begroting van de Sabena uitmaken terwijl haar 10 000 personeelsleden 2,2 % van de actieve bevolking van het land vertegenwoordigen, maar met een bezoldiging van 3 % van de gezamenlijke loonlast.

Ten slotte en ten aanzien van de ontvangst per vervoerde eenheid, stelt men meer en meer vast dat de aangroei van trafiek zich vooral situeert in de categorieën waarvoor de tarieven de laagste zijn, zoals de « economie »-klasse, de charters, de reizen tegen forfaitaire prijs, enz.

* * *

2. — Toevallige oorzaken van het onevenwicht.

- a) de financiële structuur van de maatschappij;
- b) de moeilijkheden ingevolge de monetaire toestand in Kongo;
- c) de heterogene samenstelling van de vloot.

* * *

Si l'équilibre financier s'est trouvé atteint en 1965, à 2 % près, ce fut donc la conséquence du fait que, depuis 1961 :

- le prix de revient avait baissé de 2 %, tandis que les recettes moyennes avaient diminué de 8 %;
- le coefficient de chargement avait, d'autre part, augmenté de 8,9 points, soit 18 %.

Cet équilibre quasi atteint est de plus en plus menacé en raison du fait que les frais de production se sont mis à monter, alors que les recettes, par unité transportée sont appelées à baisser sous la pression des prix mondiaux.

Il est à observer à ce sujet que, d'après le programme d'expansion à moyen terme dressé en 1962, les dépenses de personnel (rémunérations et charges sociales) augmenteraient de 25 % par unité entre 1961 et 1967, c'est-à-dire en six ans. En réalité, cette augmentation a été de 42 % de 1961 à 1965, soit en quatre ans.

Toujours en ce qui concerne l'année 1965, il convient de signaler également que les rémunérations interviennent pour 42 % dans le budget de la Sabena, tandis que les 10 000 agents de cette société représentent 2,2 % de la population active du pays, mais bénéficient de rémunérations égales à 3 % de la masse salariale.

Enfin, du point de vue de l'évolution de la recette unitaire, l'on observe de plus en plus que l'expansion du trafic se produit surtout dans les catégories de transport où les tarifs sont les plus bas, tels que la classe « économique », les affrètements, les voyages à forfait, etc.

* * *

2. — Causes fortuites du déséquilibre.

- a) la structure financière de la Société;
- b) les difficultés résultant de la situation monétaire au Congo;
- c) la composition hétérogène de la flotte.

* * *

a) *De financiële structuur van de maatschappij.*

Op 31 december 1965, was de toestand de volgende, alle afschrijvingen afgetrokken :

Diverse immobilisaties	1 039 883 103
Geblokkeerde gelden in Kongo	371 865 795
Bedrijfskapitaal (Fonds de roulement) gelijk aan ongeveer één maand van het zakencijfer	418 000 000
	1 829 748 898
Gestort kapitaal	741 107 000
Reserves (inbegrepen een som van 134 miljoen door de Staat ter beschikking van de Sabena gesteld)	185 000 050
	926 107 050

Strikt genomen volgt daaruit dat het kapitaal met ongeveer 903 600 000 F zou moeten worden verhoogd en door incorporatie van de reserves en de inbreng van vers geld op 2 miljard zou moeten worden gebracht.

Zover is men nog niet gevorderd.

Zo heeft de Sabena, wegens het ontbreken van voldoende kapitalen, een beroep moeten doen op leningen om haar hernieuwingsfonds en zelfs bepaalde immobilisaties te kunnen financieren.

Daardoor komt het dat het artikel « financiële lasten » van haar winst- en verliesrekening een bedrag vermeldt van :

186 miljoen F in 1961;
213 miljoen F in 1962;
192 miljoen F in 1963;
170 miljoen F in 1964;
163 miljoen F in 1965.

De toestand verbetert dus enigszins, maar zulks neemt niet weg dat de Sabena te zware financiële lasten te dragen heeft in weerwil van de reële hulp die de Staat haar op dit gebied verstrekt.

b) *De moeilijkheden ontstaan uit de monetaire toestand in Kongo.*

In deze wordt getracht te doen wat kan gedaan worden.

Zo heeft de Sabena het bedrag van haar immobilisaties in Kongo gebracht van 200 miljoen F einde 1964, tot 159 miljoen F einde 1965.

Zo heeft zij ook aan Air-Congo praktisch al het vliegend materieel afgestaan dat door deze maatschappij gebruikt werd; deze afstand is geschied tegen voor beide maatschappijen billijke voorwaarden.

Maar inmiddels heeft de Sabena, ten gevolge der devaluatie van de Kongolese munt in november 1963, een verlies geleden van 343 778 000 F, wat 46 % van haar kapitaal vertegenwoordigt.

Tussen de Belgische en Kongolese regeringen werden onderhandelingen gevoerd ten einde dit verlies door de twee belangrijkste aandeelhouders over verscheidene jaren te doen aanzuiveren, maar dit doet niets af aan het feit dat het kapitaal van de Sabena ineens met 46 % verminderd werd.

Ernstige moeilijkheden ondervindt de Sabena nog steeds op het stuk van de regelmatige overdracht en vooral van de

a) *La structure financière de la société.*

Déduction faite de tous les amortissements, la situation était la suivante au 31 décembre 1965 :

Immobilisations diverses	1 039 883 103
Avoirs bloqués au Congo	371 865 795
Fonds de roulement correspondant approxi- mativement au chiffre d'affaires d'un seul mois	418 000 000
	1 829 748 898
Capital libéré	741 107 000
Réserves (y compris un montant de 134 millions mis à la disposition de la Sabena par l'Etat)	185 000,050
	926 107 050

Il s'ensuit que, à strictement parler, le capital devrait être augmenté d'environ 903 600 000 F et qu'il devrait être porté à 2 milliards par l'incorporation des réserves et l'apport d'argent frais.

Les choses n'en sont cependant pas encore là.

A défaut de capitaux suffisants, la Sabena a donc été contrainte de recourir à des emprunts pour financer son fonds de renouvellement, voire même certaines immobilisations.

L'article « charges financières » de son compte de profits et pertes mentionne, de ce fait, un montant de :

186 millions, en 1961;
213 millions, en 1962;
192 millions, en 1963;
170 millions, en 1964;
163 millions, en 1965.

La situation s'améliore donc quelque peu, mais n'empêche nullement les charges financières de la Sabena d'être trop lourdes, nonobstant l'aide réelle que lui fournit l'Etat en ce domaine.

b) *Les difficultés résultant de la situation monétaire au Congo.*

Dans ce domaine, on s'efforce de faire ce qui peut être fait.

Ainsi, la Sabena a ramené le montant de ses immobilisations au Congo de 200 millions de F, à la fin de 1964, à 159 millions de F, à la fin de 1965.

De plus, elle a cédé à Air-Congo la presque totalité du matériel volant qui était utilisé par cette compagnie; cette cession s'est effectuée à des conditions équitables pour les deux compagnies.

Entre-temps, la Sabena a subi, du fait de la dévaluation de la monnaie congolaise en novembre 1963, une perte de 343 778 000 F, ce qui représente 46 % de son capital.

Les gouvernements belge et congolais ont entamé des négociations en vue de faire apurer cette perte sur plusieurs années par les deux actionnaires les plus importants; il n'en reste pas moins que le capital de la Sabena a été réduit d'emblée de 46 %.

La Sabena éprouve toujours de graves difficultés dans le domaine du transfert régulier, et surtout du transfert

onmiddellijke overdracht van de in Kongo geïncasseerde ontvangsten en van haar kosten voor technische bijstand aan Air-Congo.

In 1965 mochten slechts 67 % van de in Kongo gedane ontvangsten naar België getransfereerd worden. Thans is dat percentage teruggeslagen op 40 %. Bovendien mogen de in Kongo uitgeschreven vliegtuigbiljetten slechts in Kongolese munt betaald worden.

Dat alles maakt dat de monetaire toestand in Kongo een belangrijke oorzaak is van het financiële onevenwicht van de Sabena.

Op 31 januari 1966 was er in totaal 562 813 449 Kongolese F nog niet overdragen.

Dat bedrag is ondertussen opgelopen tot 938 miljoen op 30 november 1966.

c) *De heterogene samenstelling van de vloot.*

Samenstelling van die vloot in 1966 :

- 11 (tweemotorige Douglas DC3 (of C.47);
- 9 tweemotorige Convair;
- 4 viermotorige Douglas DC.6B;
- 3 viermotorige Douglas DC7C;
- 10 twee-reactoren Caravelle;
- 9 vier-reactoren Boeing 707;

dit is in totaal zes verschillende types (zonder de 2 helicopters S.58 die nu geen diensten verzekeren).

Gelet op de aard en de structuur van haar net, zal de Sabena slechts drie of ten hoogste vier types in dienst mogen houden en al haar vliegtuigen met zuig-motoren uit bedrijf moeten nemen.

De « Convairs 440 » werden tot dusver in dienst gehouden omdat zij volstrekt veilig, comfortabel en beduidend minder kostelijk zijn voor de exploitatie op de korte lijnen zoals Parijs, Amsterdam, Luxemburg, enz.

Er kan eenvoudig niet aan gedacht worden op deze korte lijnen grotere reactietoestellen als « Caravelle » en « Boeing » in te zetten. Dat zou, zonder noemenswaardig voordeel voor de betrokken passagiers, het tekort dat voor deze lijnen nu reeds nagenoeg 150 miljoen F per jaar bedraagt, nog aanzienlijk vergroten.

Daarom lijkt het aangewezen de « Convairs » niet te vervangen in de onmiddellijke toekomst, dit wil zeggen binnen twee of drie jaar maximum.

Aan de andere kant moeten de « Douglas DC6 » en « DC7 » onmiddellijk worden uitgeschakeld zodra de bestelde Boeing 727 zullen geleverd zijn (in het voorjaar 1967).

Nieuwe en ernstige problemen inzake vliegend materieel zullen zich in de eerstkomende tien jaar stellen.

Een tweevoudige evolutie tekent zich af.

Eenzijds hebben enkele constructeurs projecten van supersonische vliegtuigen ter studie, en zelfs reeds in aanbouw.

Dat is onder meer het geval met de Frans-Britse « Concorde » voor ongeveer 125 passagiers, vliegende aan mach 2,2 en waarvan de waarde circa 750 miljoen F bedraagt. Naar men zegt, zal dit toestel van 1971 af kunnen geleverd worden.

Dan is er nog een Amerikaans project dat ofwel een « Boeing » ofwel een « Lockheed » zal zijn, voor ± 225 passagiers, vliegende aan de grens van mach 3, dat zowat 1 500 000 000 F zal kosten en dat slechts rond 1975 zou kunnen geleverd worden.

De Sabena heeft optie genomen op twee « Concorde »-toestellen (leverbaar rond 1973) maar deze optie moet voor-

immédiat, des recettes encaissées au Congo ainsi que de ses frais d'assistance technique en faveur d'Air-Congo.

En 1965, 67 % seulement des recettes perçues au Congo ont pu être transférées en Belgique. Actuellement, ce pourcentage est tombé à 40 %. En outre, les billets d'avion délivrés au Congo ne peuvent plus être payés qu'en monnaie congolaise.

Il résulte de tout ce qui précède que la situation monétaire du Congo constitue une cause importante du déséquilibre financier de la Sabena.

Au 31 décembre 1966, un total de 562 813 449 F congolais n'avaient pas encore pu être transférés.

Entre-temps, ce montant a atteint 938 millions au 30 novembre 1966.

c) *La composition hétérogène de la flotte.*

Composition de la flotte en 1966 :

- 11 bimoteurs Douglas DC3 (ou C.47);
- 9 bimoteurs Convair;
- 4 quadrimoteurs Douglas DC.6B;
- 3 quadrimoteurs Douglas DC7C;
- 10 biréacteurs Caravelle;
- 9 quadriréacteurs Boeing 707,

soit au total six types différents (sans compter les 2 hélicoptères S.58 qui, actuellement, n'assurent plus de service).

Etant donné la nature et la structure de son réseau, la Sabena ne pourra maintenir en service que trois ou, tout au plus, quatre types d'appareils et devra mettre hors service tous ses avions à pistons.

Les « Convairs 440 » ont été maintenus en service jusqu'à présent parce qu'ils offrent une sécurité absolue, qu'ils sont confortables et que leur exploitation est sensiblement moins coûteuse sur les lignes à courtes distances, telles que Paris, Amsterdam, Luxembourg, etc.

Il ne peut être question d'utiliser, sur ces lignes courtes, des appareils à réaction plus grands, tels que des « Caravelles » et des « Boeings ». Il s'ensuivrait, sans avantage appréciable pour les passagers intéressés, une augmentation notable du déficit de ces lignes, lequel se monte actuellement déjà à près de 150 millions de F par an.

Pour cette raison, il semble indiqué de ne pas remplacer les « Convairs » dans un avenir immédiat, c'est-à-dire dans un délai maximum de deux ou trois années.

Par ailleurs, les « Douglas DC6 » et « DC7 » doivent être déclassés immédiatement, dès que les « Boeings 727 » auront été livrés (au printemps de 1967).

Au cours de la prochaine décennie se poseront de nouveaux et graves problèmes en matière de matériel volant.

Une double tendance se dessine.

D'une part, quelques constructeurs ont mis à l'étude des projets d'avions supersoniques, dont quelques-uns sont même déjà en voie de construction.

Tel est notamment le cas du projet franco-britannique de construction de l'avion « Concorde », qui pourra transporter quelque 125 passagers à la vitesse de mach 2,2 et dont la valeur s'élève à quelque 750 millions de F. D'après certaines rumeurs, cet appareil pourrait être livré à partir de 1971.

Il y a ensuite le projet américain de construction d'un « Boeing » ou d'un « Lockheed », appareil pouvant transporter ± 225 passagers à une vitesse avoisinant mach 3 et dont le prix est estimé à 1 500 000 000 de F environ; cet appareil ne pourrait être livré que vers 1975.

La Sabena a pris option pour deux appareils « Concorde » (livrables vers 1973), mais cette option doit plutôt être con-

alsnog worden gezien als een verzekering tegen het in lijn brengen van dit vliegtuig op de Noord-atlantische route door Pan American, Air-France, B. O. A. C., T. W. A. e.a.

De kostprijs per zetel/km voor deze vliegtuigen, zal waarschijnlijk hoger liggen dan die van de huidige subsonische vliegtuigen.

Anderzijds hebben Amerikaanse constructeurs een aanvang gemaakt met de constructie van grote subsonische vliegtuigen die 400 à 500 passagiers kunnen vervoeren tegen een prijs die ongeveer 30 % lager zou zijn dan de huidige. Lockheed denkt zelfs aan een toestel voor de handelsluchtvaart met 900 plaatsen (een versie van zijn C 5 A).

De commerciële prospectie voor de « Boeing 747 » (vier reactoren, 450 plaatsen) is nu reeds aan de gang. Het gaat er hier niet om opties te nemen, maar wel om bestellingen te doen. Dit vliegtuig zou in 1969 kunnen geleverd worden.

Een dergelijke evolutie in de vliegtuigconstructie en de invloed die er zal van uitgaan op de Noord-Atlantische tarieven (het gaat hier om 25 % van de wereldtrafik en een derde van de Sabena-trafik) kan zeer zware gevolgen hebben voor een maatschappij met de dimensie van de Sabena.

* * *

3. — Kritieken van buiten uit.

Welke zijn de bijzondere punten van kritiek ?

Eerste kritiek : *De voortdurende achteruitgang van de Belgische luchtvaart.*

Antwoord : tijdens de laatste 5 jaar (1961 tot en met 1965) is de trafik van de Sabena in vervoerde t/km weergegeven, gestegen met 51 %.

Nochtans kende het geheel van de Europese maatschappijen in de I. A. T. A. gegroepeerd een nog snellere uitbreiding die vooral te danken is aan de groei van nieuwe maatschappijen met groot nationaal potentieel, zoals Alitalia en Lufthansa.

Dienvolgens is het relatief aandeel van de Sabena in het vervoer verzekerd door deze maatschappijen, licht vermindert :

1961	...	...	6 %
1962	...	...	6 %
1963	...	...	5,9 %
1964	...	...	5,6 %
1965	...	...	5,4 %

Tweede kritiek : *Het « immobilisme » van het Sabena-beheer.*

Antwoord : De bijzonderste maatregelen die tijdens de laatste jaren inzake beheer genomen werden zijn de volgende :

— Diepgaande hervorming van de Handelsdirectie, zodat deze Directie zich volledig kan toewijden op het bevorderen van de verkoop. Bedoelde maatregel heeft een aanzienlijke uitbreiding van het zakencijfer in België voor gevolg gehad.

— Oprichting in de Algemene Directie van een programmaticabureau. De bedoeling is te komen tot een permanente studie van de rentabiliteit van het net lijn per lijn, en de nodige reorganisaties door te voeren om tot optimale resultaten te komen.

— Systematisch opzoeken, met de hulp van het Bestuur der Luchtvaart en van het Departement van Buitenlandse Zaken, van nieuwe luchtvaartrechten, vooral dan voor lange

sidéré comme une assurance contre la mise en service de cet appareil sur la route de l'Atlantique-Nord par les compagnies Pan American, Air-France, B. O. A. C., T. W. A. et d'autres encore.

Le coût par siège/km de ces avions sera probablement supérieur à celui des avions subsoniques actuels.

D'autre part, des constructeurs américains ont entamé la construction de grands avions subsoniques pouvant transporter 400 à 500 passagers à des prix qui seraient inférieurs de 30 % environ aux prix actuels. Lockheed envisage même la construction d'un appareil de 900 places destiné à l'aviation commerciale (une version du type C 5 A, créé par cette compagnie).

La prospection commerciale pour le « Boeing 747 » (quatre réacteurs, 450 places) est engagée dès à présent. En l'occurrence, il ne s'agit pas d'options à prendre, mais de commandes à placer. Cet avion pourrait être livré en 1969.

Cette évolution de la construction aéronautique et son incidence en ce qui concerne les tarifs pratiqués sur la route de l'Atlantique-Nord (25 % du trafic mondial et un tiers du trafic de la Sabena) pourraient avoir des effets très graves pour une compagnie de l'importance de la Sabena.

* * *

3. — Critiques externes.

Sur quels points la critique porte-t-elle principalement ?

Première critique : *Le recul constant de l'aviation belge.*

Réponse : Au cours des 5 dernières années (de 1961 à 1965 inclus), le trafic de la Sabena, exprimé en tonnes kilométriques, s'est accru de 51 %.

L'ensemble des compagnies européennes, groupées au sein de l'A. I. T. A., a connu toutefois un développement encore plus rapide, principalement en raison de l'essor pris par de nouvelles compagnies disposant d'un potentiel national considérable telles qu'Alitalia et la Lufthansa.

La part relative prise par la Sabena dans le transport assuré par ces sociétés a, dès lors, légèrement diminué :

1961	...	...	6 %
1962	...	...	6 %
1963	...	...	5,9 %
1964	...	...	5,6 %
1965	...	...	5,4 %

Deuxième critique : *L'« immobilisme » qui caractérise la gestion de la Sabena.*

Réponse : Les mesures principales prises au cours des dernières années dans le domaine de la gestion sont les suivantes :

— Réforme de la Direction commerciale de manière que celle-ci puisse se consacrer intégralement à la promotion des ventes. La mesure en question a eu pour effet d'améliorer très sensiblement le chiffre d'affaires en Belgique.

— Création d'un bureau de programmation au sein de la Direction générale, dans le but d'assurer une étude permanente de la rentabilité du réseau, ligne par ligne, et de procéder à la réorganisation nécessaire en vue d'obtenir les résultats les meilleurs.

— Recherche systématique, avec le concours de l'Administration de l'Aéronautique et du Département des Affaires étrangères, de nouveaux droits de trafic aérien, surtout pour

afstandsvluchten die het meest rendabel zijn : Japan, Indië, Centraal Amerika, Chili, Brazilië, Argentinië, Nigeria, enz.

— Openen van nieuwe lijnen of landingsplaatsen : Brussel-Lagos-Abidjan, Brussel-Entebbe-Dar es Salaam, Brussel-Tunis, Brussel-Salonika.

— Bestendig onderzoek, door tussenkomst van een organisatiecentrum, naar de mogelijke opvoering van het rendement van de werkkrachten.

Tijdens de laatste vijf jaren is de productie per agent als volgt geëvolueerd :

In duizendtal aangeboden ton/km

1961	...	32
1962	...	34
1963	...	38,1
1964	...	36,6
1965	...	40,4

— Nieuwe organisatie voor de uitbreiding van de luchtvracht : een nieuw gebouw op Brussel-Nationaal werd daartoe in huur genomen door de R. L. W. en de mechanisatie werd er ver doorgedreven.

— Hernieuwing van de vloot : « 4 Boeings 727 » werden besteld en zullen in 1967 geleverd worden.

— Opening van nieuwe verkoopkantoren : 27 nieuwe kantoren werden van 1962 tot nu open gesteld.

Derde kritiek : Waar blijven bij de Sabena de oordeelkundige en energieke hervormingen waartoe buitenlandse maatschappijen (Air France, B. O. A. C., K. L. M.) hun toevlucht hebben genomen ?

Om het bij de laatste jaren te houden, zijn er geen diepgaande hervormingen bekend noch bij Air France, noch bij B. O. A. C.

Wat de K. L. M. betreft, deze maatschappij heeft onmiddellijk na de oorlog, over de gehele wereld, systematisch een « politiek van aanwezigheid » gevoerd, een politiek die dus anders opgevat en geïntendeerd was dan die van « gematigde expansie » van de Sabena.

Aldus leek de K. L. M. over-gedimensioneerd ten aanzien van haar nationaal potentieel.

De reorganisatie van deze maatschappij kenmerkte zich door een belangrijke inkrimping van de productie en door massale afdankingen. Deze afdankingen werden in de hand gewerkt door de mogelijkheden tot onmiddellijke wederbenutting van het personeel in andere Nederlandse bedrijven en ook door de belangrijke financiële hulp van de Nederlandse regering.

Wat de winstgevendende resultaten betreft, dient getoond dat het Parlement in Nederland een wet heeft gestemd waarbij de regering ertoe gemachtigd is tot beloop van 375 miljoen gulden, de eventuele verliezen van de K. L. M. tijdens de eerstkomende vijf jaar te dekken.

Vierde kritiek : De Sabena neemt praktisch geen deel aan de geweldige expansie van de wereldluchtvaart.

Antwoord : Deze kwestie houdt ten dele verband met het eerste punt van kritiek.

Wat meer in het bijzonder de Noord-Atlantische markt betreft, waar de concurrentie zeer scherp is moet worden vermeld dat de positie van de Sabena, ten opzichte van het geheel van de vervoerders die bij deze trafiek betrokken zijn, heeft vertegenwoordigd :

les lignes long-courriers qui sont les plus rentables : le Japon, l'Inde, l'Amérique centrale, le Chili, le Brésil, l'Argentine, le Nigeria, etc.

— Ouverture de nouvelles lignes ou escales : Bruxelles-Lagos-Abidjan, Bruxelles-Entebbe-Dar es Salaam, Bruxelles-Tunis, Bruxelles-Salonique.

— Etude permanente, à l'intervention d'un centre d'organisation, des possibilités d'accroissement du rendement de la main-d'œuvre.

Au cours des cinq dernières années, la production par agent a évolué de la manière suivante :

En milliers de tonnes-km-offertes.

1961	...	32
1962	...	34
1963	...	38,1
1964	...	36,6
1965	...	40,4

— Nouvelle organisation en vue de l'extension du fret aérien : un nouvel immeuble, situé à Bruxelles-National, a été loué à cette fin par la R. V. A. et la mécanisation y a été fortement développée.

— Renouvellement de la flotte : 4 Boeings 727 ont été commandés et leur livraison aura lieu en 1967.

— Ouverture de nouveaux bureaux de vente : 27 nouveaux bureaux ont été ouverts depuis 1962.

Troisième critique : Qu'en est-il à la Sabena des réformes judicieuses et énergiques auxquelles les compagnies étrangères (Air France, B. O. A. C., K. L. M.) ont eu recours ?

Pour s'en tenir aux dernières années, on n'a connaissance d'aucune réforme importante, ni à la compagnie Air France, ni à la B. O. A. C.

En ce qui concerne la K. L. M., cette compagnie a mené systématiquement, dans l'immédiat après-guerre, une politique « de présence » à l'échelle mondiale, politique qui était donc conçue et orientée autrement que celle « d'expansion modérée », pour laquelle avait opté la Sabena.

Les dimensions de la K. L. M. étaient donc trop grandes par rapport à son potentiel national.

La réorganisation de cette société s'est caractérisée par une réduction importante de la production et par des licenciements massifs. Ceux-ci ont été favorisés par les possibilités de reclassement immédiat du personnel dans d'autres entreprises néerlandaises et également par l'aide financière importante accordée par le gouvernement néerlandais.

En ce qui concerne les résultats productifs, il convient de noter que le Parlement néerlandais a voté une loi autorisant le gouvernement à couvrir pendant les cinq prochaines années les pertes éventuelles de la K. L. M. à concurrence de 375 millions de florins.

Quatrième critique : La Sabena ne participe pratiquement pas à l'énorme expansion de l'aviation mondiale.

Cette question se rapproche en partie de la première critique émise.

En ce qui concerne plus particulièrement le marché Nord Atlantique, où la concurrence est très vive, il faut noter que, par rapport à l'ensemble des transporteurs prenant part à ce trafic, la position de la Sabena représentait :

in 1961	... ..	2,9 %
in 1962	... ..	3,3 %
in 1963	... ..	2,9 %
in 1964	... ..	3,0 %
in 1965	... ..	2,8 %

Tijdens dezelfde periode is de trafiek van de Sabena, in absolute waarde gestegen van 66 600 000 tot 116 800 000 ton/km.

4. — Besluiten.

De bovengenoemde toevallige en tijdelijke moeilijkheden kunnen grotendeels verholpen worden en de Minister zal zich samen met de leiding van Sabena daartoe bijzonder inspannen.

Men moet ertoe komen zulkdanige maatregelen van organisatorische, verkeers-economische, budgettaire en ook van financiële aard te treffen dat de exploitatierekening voor 1967 evenwichtiger kan worden afgesloten dan in 1966 het geval was.

De bedoelde maatregelen strekken ertoe :

1° de betrekkingen tussen de Sabena en de Staat, die 65 % van de aandelen in handen heeft, te verbeteren;

2° de statuten van de maatschappij aan te passen aan de gewijzigde toestanden o.m. ingevolge de terugtrekking van het Kongolees kapitaal uit de Sabena;

3° het financieel regime van de Sabena geleidelijk gezonder te maken, ten einde meteen de tussenkomsten van de Staat te verminderen en uiteindelijk af te schaffen;

4° verdere wijzigingen aan te brengen in de structuur en de organisatie van de maatschappij;

5° controle uit te oefenen op de evolutie van het personeelseffectief en door verdere rationalisatie, de productiviteit van de diensten op te voeren.

De Minister is reeds in het bezit van concrete gegevens die het o.m. mogelijk zullen maken zeer binnenkort de betrekkingen tussen de Staat en de Maatschappij duidelijker af te lijnen en in nieuwe banen te leiden.

Het verslag over de sanering, de programmatie en de rationalisatie van de maatschappij zal in januari 1967 aanvullend worden onderzocht in een deskundige werkgroep, zodat de hoop gewettigd is dat het geheel van de beoogde maatregelen eerlang in toepassing zal kunnen worden gebracht.

De Regie der Luchtwegen.

In 1967 zal een ernstige inspanning worden gedaan om de R. L. W. voor haar gewone begroting geleidelijk onafhankelijk te maken van staatsinterventie.

Deze staatsinterventie werd van 83 600 000 F in 1966 teruggebracht op 69 230 000 F voor 1967.

Voor 1967 worden derhalve 30 miljoen F nieuwe ontvangsten voorzien. Het daartoe nodige koninklijk besluit trad in werking op 1 januari 1967.

In het raam van de sedert jaren door het Departement vastgelegde politiek inzake exploitatie der luchthavens, en mede om dwingende budgettaire redenen, is de Minister voornemens de uitbating van de luchthavens van Spa en Gent in 1967 in handen te geven van de lokale overheden of van de plaatselijke vliegclubs.

Hij is inderdaad van oordeel dat het in de huidige omstandigheden aangewezen is de luchthavens die uitsluitend dienen voor zakenverkeer, sport- en toerismeluchtvaart, door lokale of regionale overheden in bedrijf te laten nemen.

en 1961	... ..	2,9 %
en 1962	... ..	3,3 %
en 1963	... ..	2,9 %
en 1964	... ..	3,0 %
en 1965	... ..	2,8 %

Au cours de la même période, le trafic de la Sabena est passé en valeur absolue de 66 600 000 à 116 800 000 tonnes/km.

4. Conclusions.

Il peut être remédié aux difficultés fortuites et temporaires dont question ci-dessus; le Ministre s'attachera tout particulièrement à résoudre ce problème, en collaboration avec la direction de la Sabena. Il s'agit de prendre, sur le plan de l'organisation, de l'économie des transports, du budget ainsi que des finances, des mesures telles qu'il soit possible de clôturer les comptes d'exploitation pour 1967 d'une manière plus équilibrée qu'en 1966.

Les mesures visées tendent :

1° à améliorer les relations entre la Sabena et l'Etat, détenteur de 65 % des actions;

2° à adapter les statuts de la Société aux situations qui se sont modifiées, notamment à la suite du retrait des capitaux congolais de la Sabena;

3° à assainir progressivement le régime financier de la Sabena afin de diminuer également les interventions de l'Etat et de les supprimer finalement;

4° à apporter d'autres modifications à la structure et à l'organisation de la Société;

5° à exercer un contrôle sur l'évolution de l'effectif du personnel et à promouvoir, par une rationalisation ultérieure, la productivité des services.

Le Ministre est déjà en possession d'éléments concrets qui, très prochainement, permettront de définir, avec plus de précision, les relations entre l'Etat et la Société et d'orienter celles-ci sur des voies nouvelles.

Le rapport sur l'assainissement, la programmation et la rationalisation de la Société fera l'objet d'un examen complémentaire au mois de janvier 1967 au sein d'un groupe d'experts, de sorte qu'il est permis d'espérer qu'il sera possible de mettre incessamment en application l'ensemble des mesures envisagées.

La Régie des Voies aériennes.

En 1967, un effort sérieux sera fait en vue de rendre la R. V. A. progressivement indépendante de l'intervention de l'Etat en ce qui concerne son budget ordinaire.

Cette intervention de l'Etat a été ramenée de 83 millions 600 000 F, en 1966, à 69 230 000 F, pour 1967.

En conséquence, des recettes nouvelles de l'ordre de 30 millions de F sont prévues pour 1967. L'arrêté royal nécessaire à cet effet est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1967.

Agissant dans le cadre de la politique établie depuis des années par le Département en matière d'exploitation des aéroports, et pour des motifs d'ordre budgétaire impérieux, le Ministre envisage dès 1967 de confier l'exploitation des aéroports de Spa et de Gand aux autorités locales ou aux aéro-clubs locaux.

Il estime, en effet, que dans les circonstances présentes il est opportun de concéder aux autorités locales ou régionales l'exploitation des aéroports servant exclusivement aux voyages d'affaires ainsi qu'aux vols touristiques et sportifs.

Dat brengt voor die overheden trouwens versoepeling op het gebied van de exploitatie mee.

Wat het door de Regie der Luchtwegen uit te voeren werkprogramma betreft dient vermeld dat de hoofdlandingsbaan van de luchthaven te Zaventem moet verlengd worden tot 3 000 meter. Deze verlenging veronderstelt het voorafgaand bouwen van een tunnel voor het verkeer op de rijksweg van Mechelen naar Tervuren. Deze tunnel zal vermoedelijk afgewerkt zijn einde 1967, zodat met de verlenging van de landingsbaan begin 1968 een aanvang zal kunnen worden gemaakt.

Op de nationale luchthaven stelt zich voor de komende jaren ook het probleem van de aanpassing der gebouwen aan het steeds toenemende passagiers- en vliegtuigenverkeer.

Er moet in bijkomende stationeerplaatsen voor vliegtuigen worden voorzien, terwijl ook maatregelen moeten worden getroffen om de grote toeloop van passagiers voor grotere vliegtuigen beter te kunnen kanaliseren.

Al deze behoeften worden momenteel bestudeerd in samenwerking tussen de Regie der Luchtwegen en de Sabena.

Op de luchthaven van Oostende wordt de voltooiing van het nieuw gebouwencomplex normaal voortgezet. Het nieuw vrachtgebouw is afgewerkt terwijl er naar gestreefd wordt het stationsgebouw voor het seizoen 1968 in exploitatie te nemen.

In de loop van het jaar 1967 zullen de toegangswegen naar het stationsgebouw worden aangelegd.

Het verkeer op deze luchthaven heeft zich thans gestabiliseerd; in de vluchten is een tendens ingetreden om de luchtbrug tussen Groot-Brittannië en het Vasteland op twee verschillende wijzen te verzekeren :

1. de korte vluchten met landing te Oostende vooral dan voor passagiers die aan de Belgische kust willen vertoeven;
2. vluchten naar verder op het vasteland gelegen landingsplaatsen.

Om een gedeelte van deze laatste trafiek te kunnen opvangen zullen op de luchthaven van Luik de nodige veiligheidsinstallaties worden aangebracht en andere vereiste schikkingen worden genomen. De luchthaven van Luik is inderdaad zeer goed gelegen voor Engelse toeristen die vandaar uit verder wensen te reizen per autocar of met eigen wagen.

Wat Deurne-Antwerpen betreft, wordt een toenemende activiteit van het zakenverkeer vastgesteld; dit is des te meer verheugend daar men te Antwerpen eindelijk begrepen heeft dat de ontwikkeling van een specifiek voor Antwerpen bestemde luchthaven afhankelijk is van het dynamisme dat door de Antwerpse zakenkringen zelf aan de dag wordt gelegd.

Aan de Antwerpse kringen werd andermaal beloofd dat het Departement deze luchthaven volledig bedrijfsklaar zal houden zolang geen goede en snelle wegverbinding met Zaventem tot stand is gekomen.

Het probleem van een dergelijke luchthaven in het Antwerpse voor zakenverkeer, en sport- en toerismeluchtvaart moet echter op het ogenblik van het aanleggen van deze verbinding langs de weg opnieuw ter hand worden genomen, om uit te maken op welke plaats die luchthaven het best kan gevestigd worden.

Eurocontrol, organisme dat in Europa belast is met het verzekeren van de veiligheid van het luchtverkeer in de hogere luchtlagen, heeft een aanvang gemaakt met het bouwen van een controlecentrum te Beek-Maastricht, dat in die hogere luchtlagen het verkeer zal regelen in de Benelux-landen en in Noord-Duitsland.

D'une telle mesure résultera d'ailleurs, pour ces autorités, un assouplissement sur le plan de l'exploitation.

Dans le programme de travail que la Régie des Voies aériennes sera tenue d'exécuter, il convient de mentionner que la longueur de la principale piste d'atterrissage de Zaventem sera portée à 3 000 mètres. Cette prolongation suppose la construction d'un tunnel destiné au trafic sur la route de l'Etat de Malines à Tervuren. Ledit tunnel sera probablement terminé à la fin de 1967, de sorte que la prolongation de la piste d'atterrissage pourra être entamée au début de 1968.

Dans les années à venir se posera aussi pour l'aéroport national un problème d'adaptation des bâtiments au trafic toujours croissant des passagers et des avions.

Il convient de prévoir des emplacements supplémentaires destinés au stationnement des avions, et il s'agit de prendre des mesures en vue de mieux canaliser l'affluence considérable des passagers vers des avions plus grands.

La Régie des Voies aériennes et la Sabena examinent actuellement en commun l'ensemble de ces besoins.

L'achèvement du nouveau complexe de bâtiments de l'aéroport d'Ostende se poursuit normalement. Le nouveau bâtiment destiné au fret est achevé et les efforts tendent actuellement à mettre en exploitation l'aérogare pour la saison 1968.

Les voies d'accès à l'aérogare seront aménagées dans le courant de l'année 1967.

Le trafic de cet aéroport s'est actuellement stabilisé; en ce qui concerne les vols, on constate la mise sur pied d'un pont aérien entre la Grande-Bretagne et le continent qui se développe de deux manières différentes :

1. vols à courte distance comportant l'atterrissage à Ostende et destinés surtout aux passagers désireux de séjourner au littoral belge;
2. vols à destination de lieux d'atterrissage situés plus à l'intérieur du continent.

Pour pouvoir capter une partie de ce dernier trafic, les installations de sécurité requises seront aménagées sur l'aéroport de Liège et d'autres mesures utiles sont également prises. En effet, l'aéroport de Liège est très bien situé du point de vue des touristes anglais désireux de poursuivre leur voyage en autocar ou avec leur propre voiture.

En ce qui concerne Deurne-Anvers, on constate une activité croissante dans le domaine du trafic commercial; cet accroissement est d'autant plus réjouissant qu'on semble enfin avoir compris à Anvers que le développement d'un aéroport destiné spécialement à Anvers dépend du dynamisme dont feront preuve les milieux commerciaux anversois eux-mêmes.

Le Département s'est à nouveau engagé vis-à-vis de ces milieux anversois à entretenir l'aéroport en parfait état aussi longtemps qu'une liaison rapide par route n'aura pas été réalisée avec Zaventem.

Le problème de l'existence dans la région anversoise d'un aéroport convenant aux voyages d'affaires ainsi qu'aux vols sportifs et touristiques, devra être examiné à nouveau au moment où cette liaison routière sera réalisée, afin de déterminer l'endroit le plus approprié à l'implantation d'un tel aéroport.

Eurocontrol, l'organisme chargé d'assurer, en Europe, la sécurité du trafic aérien dans les couches supérieures de l'atmosphère, a entamé à Beek-Maastricht la construction d'un centre de contrôle qui réglera le trafic dans ces couches supérieures au-dessus des pays du Benelux et de l'Allemagne du nord.

Alhoewel dit internationaal organisme moeilijk van stapel is gelopen, mag nu gezegd worden dat langzaam maar zeker eenheid wordt gebracht in de zo noodzakelijke veiligheidsmaatregelen in het zeer druk verkeersruim van West-Europa.

Vragen en antwoorden.

Vraag n° 1. — Taaltoestanden bij de Sabena.

Een lid vraagt aandacht voor de vele klachten inzake taaltoestanden bij de Sabena.

Antwoord :

Het taalprobleem bij de Sabena hangt samen met het uitvaardigen van het koninklijk besluit dat bij toepassing van artikel 48 van de gecoördineerde wetten op het gebruik der talen in bestuurszaken zal genomen worden.

Een werkgroep werd belast met de studie van het aldus gestelde probleem.

Deze werkgroep heeft op het einde van de maand december 1966 aan de Minister een voorafgaand verslag overgemaakt waarin een aantal vragen worden gesteld over de juridische aspecten van dit probleem en voornamelijk over de draagwijdte van het bedoelde artikel van de taalwetten.

Met het oog op overleg op het regeeringsniveau, heeft de Minister gemeend er goed aan te doen dit verslag ter kennis te brengen van zijn collega van Binnenlandse Zaken.

Vraag n° 2. — Samenwerking op luchtvaartgebied tussen K. L. M. en Sabena.

Een lid vraagt of het niet mogelijk is, om alle door de Minister opgesomde moeilijkheden van structurele en financiële aard en naar het voorbeeld van andere landen (S. A. S.) en maatschappijen, zonder van fusie te spreken, toch tot samenwerking te komen tussen Sabena en K. L. M.

Antwoord :

De Minister is de mening toegedaan dat beide maatschappijen er belang zouden bij hebben om tot betere samenwerking te komen.

Hij heeft aan zijn diensten opdracht gegeven te onderzoeken op welke punten en volgens welke modaliteiten de bedoelde samenwerking een eerste concrete vorm zou kunnen krijgen met het oog op het voeren van besprekingen met de bevoegde Nederlandse overheden.

Vraag n° 3. — Luchthaven van Gent.

Betreffende de Regie der Luchtweegen, heeft de Minister verklaard dat hij om dwingende budgettaire redenen voornemens is de uitbating van de luchthavens van Spa en Gent dit jaar in handen te geven van de lokale overheden of van de plaatselijke vliegclubs.

Wat de luchthaven van Gent betreft, kan de vraag gesteld worden of het wel opgaat deze in één adem te vernoemen met de luchthaven van Spa en ze op gelijke voet te behandelen. Het ziet er immers naar uit dat een luchthaven te Gent, gezien de enorme economische en industriële expansie der jongste jaren, — en welke pas haar volle uitwerking zal krijgen over een paar jaren wan-

Bien que cet organisme international ait connu des débuts difficiles, il est permis d'affirmer à présent que l'unification des mesures de sécurité, tellement indispensables au trafic très intense dans l'espace aérien de l'Europe occidentale, se fait lentement mais sûrement.

Questions et réponses.

Question n° 1. — Situation linguistique à la Sabena.

Un membre attire l'attention sur les nombreuses plaintes relatives à la situation linguistique à la Sabena.

Réponse :

Le problème linguistique qui se pose à la Sabena est lié à la publication de l'arrêté royal qui sera mis en application de l'article 48 des lois coordonnées sur l'emploi des langues en matière administrative.

Un groupe de travail a été chargé de l'étude de ce problème.

À la fin du mois de décembre 1966, ce groupe de travail a transmis au Ministre un rapport préalable qui contient un certain nombre de questions relatives aux aspects juridiques de ce problème et principalement à la portée de l'article précité des lois linguistiques.

En vue de la discussion au niveau gouvernemental, le Ministre a estimé bien faire en portant ce rapport à la connaissance de son collègue de l'Intérieur.

Question n° 2. — Collaboration entre la K. L. M. et la Sabena dans le domaine de la navigation aérienne.

Un membre demande si, pour résoudre toutes les difficultés de nature structurale et financière énumérées par le Ministre, il ne serait pas possible de réaliser, à l'exemple d'autres pays (S. A. S.) ou sociétés, une collaboration entre la Sabena et la K. L. M., sans qu'il soit question de fusion.

Réponse :

Le Ministre est d'avis que les deux sociétés auraient intérêt à resserrer leur collaboration.

Il a chargé ses services d'examiner sur quels points et suivant quelles modalités il serait possible de donner à cette collaboration une première forme concrète, avant d'entamer des négociations avec les autorités néerlandaises compétentes.

Question n° 3. — Aéroport de Gand.

Au sujet de la Régie des Voies aériennes, le Ministre a déclaré que, pour des raisons impératives d'ordre budgétaire, il a l'intention de remettre cette année l'exploitation des aéroports de Spa et de Gand entre les mains des autorités locales ou des aéro-clubs du lieu.

En ce qui concerne l'aéroport de Gand, il est permis de se demander s'il est opportun d'assimiler celui-ci à l'aéroport de Spa et de traiter ces aéroports d'une manière identique. Il semble en effet qu'un aéroport est appelé à remplir à Gand un rôle de loin plus important que ce n'a été le cas jusqu'à présent, étant donné l'énorme expansion industrielle et économique que Gand a connue ces dernières années et

neer de nieuwe zeesluis in gebruik zal zijn en de nieuwe industrieën op de beide kanaaloevers, evenals in de industriezone van de Ringvaart een normaal productiepeil zullen bereikt hebben — meer dan ooit tevoren het geval is geweest, geroepen zal zijn om een optimale rol te vervullen.

Ziet de Minister de mogelijkheid om de uitbating van een vlieghaven te Gent op doelmatige wijze te laten verzekeren door een vliegclub of door de lokale overheid op wiens grondgebied de vlieghaven thans gelegen is? Zo niet, is de Regering bereid de voorwaarden te scheppen welke zouden moeten toelaten aan een ander ondergeschikt bestuur die vlieghaven in optimale omstandigheden te exploiteren ten bate van handel en industrie?

Antwoord :

De Minister is het eens met de opvatting dat Gent een luchthaven voor zakenverkeer, sport- en toerismeluchtvaart nodig heeft.

Een dergelijke luchthaven bezit uiteraard een lokaal of regionaal karakter en, om deze reden alleen reeds, zou het aangewezen zijn haar door lokale of regionale overheden of vliegclubs te laten beheren.

Dit plan stemt overeen met de politiek die sedert jaren door het Departement werd vastgelegd. De uitvoering ervan wordt thans bespoedigd door het feit dat er van dit jaar af, ingevolge een beslissing van het Begrotingscomité, geen kredieten voor personeelsuitgaven op de luchthavens van Gent en van Spa meer uitgetrokken zijn.

Hij is er vast van overtuigd dat de beoogde maatregel niet alleen besparingen zal meebrengen voor de Regie der Luchtwezen, maar dat de gebruikers van de luchthaven er eveneens baat zullen bij vinden.

Een exploitatie door een privé-organisme is inderdaad niet gebonden aan het aantal personeelsleden en aan de beperkte openingsuren die er het gevolg van zijn, noch aan allerhande lasten die een staatsdienst normaal op de gebruikers moet laten wegen.

Het voorbeeld van vliegclubs die elders in het land in identieke en meestal zelfs minder voordelige omstandigheden een luchthaven exploiteren sterkt de Minister in de overtuiging dat de geplande maatregel, mits het vereiste dynamisme, de voorwaarden schept om de Gentse luchthaven tot nieuw leven te brengen en haar activiteiten uit te breiden.

VIII. — Het zeewezen en de binnenvaart.

Uiteenzetting vanwege de Minister.

Koopvaardij.

Op 1 januari 1966 bestond de Belgische koopvaardijvloot uit 97 schepen met een gezamenlijke brt van 760 502.

De cijfers der vorige jaren zijn :

1 januari 1960 : 98 schepen met 629 025 brt;
1 januari 1961 : 97 schepen met 676 791 brt;
1 januari 1962 : 91 schepen met 625 767 brt;
1 januari 1963 : 97 schepen met 667 573 brt;
1 januari 1964 : 99 schepen met 697 722 brt;
1 januari 1965 : 100 schepen met 727 851 brt;
1 december 1966 : 92 schepen met 782 892 brt.

De gemiddelde tonnemaat per schip bedraagt 8 500 ton.

De aanwinst gedurende het jaar 1965 bestond uit 6 eenheden met een totaal van 98 891 brt. Tijdens hetzelfde jaar werden 9 vaartuigen met 65 770 brt aan den

qui n'aura son plein effet que dans quelques années, lorsque la nouvelle écluse maritime sera mise en service et lorsque les nouvelles industries situées sur les deux berges du canal et dans le zoning industriel du Ringvaart auront atteint un niveau normal de production.

Le Ministre croit-il qu'il soit possible de faire exploiter efficacement un aéroport par un aéro-club ou par les autorités locales sur le territoire desquels l'aéroport est situé? Sinon, le Gouvernement est-il prêt à créer les conditions qui devraient permettre à un autre pouvoir subordonné d'exploiter cet aéroport dans des conditions optimales pour le plus grand profit du commerce et de l'industrie?

Réponse :

Le Ministre partage également l'opinion selon laquelle Gand a besoin d'un aéroport pour les affaires, le sport et le tourisme.

Un aéroport de ce genre a un caractère essentiellement local ou régional et, pour cette unique raison, il serait déjà indiqué d'en confier la gestion à des autorités locales ou régionales ou à des aéro-clubs des environs.

Ce plan correspond à la politique appliquée depuis des années par le Département. Son exécution est accélérée en raison du fait qu'à partir de cette année, par suite d'une décision du Comité du Budget, aucun crédit n'a été inscrit pour les dépenses de personnel aux aéroports de Gand et de Spa.

Il est fermement convaincu que la mesure en question, non seulement entraînera des économies pour la Régie des Voies aériennes, mais que les usagers de l'aéroport y trouveront également avantage.

L'exploitation assurée par un organisme privé n'est en effet pas tenue à un effectif déterminé en matière de personnel, ni aux heures d'ouvertures réduites qui en seraient la conséquence, pas plus d'ailleurs qu'à toutes sortes de charges qu'un service d'Etat doit normalement faire peser sur les usagers.

L'exemple des aéro-clubs, en d'autres endroits du pays, exploitent un aéroport dans des conditions identiques et même le plus souvent moins favorables, renforce le Ministre dans sa conviction que les mesures projetées — moyennant le dynamisme voulu — créent les conditions qui permettront de rendre une vie nouvelle à l'aéroport de Gand et d'en élargir les activités.

VIII. — Navigation maritime et navigation intérieure.

Exposé du Ministre.

Marine marchande.

Au 1^{er} janvier 1966, la marine marchande belge comprenait 97 unités, totalisant 760 502 tjb.

Les chiffres des années précédentes étaient les suivants :

1^{er} janvier 1960 : 98 navires totalisant 629 025 tjb;
1^{er} janvier 1961 : 97 navires totalisant 676 791 tjb;
1^{er} janvier 1962 : 91 navires totalisant 625 767 tjb;
1^{er} janvier 1963 : 97 navires totalisant 667 573 tjb;
1^{er} janvier 1964 : 99 navires totalisant 697 722 tjb;
1^{er} janvier 1965 : 100 navires totalisant 727 851 tjb;
1^{er} décembre 1966 : 92 navires totalisant 782 892 tjb.

Le tonnage moyen par navire s'élève à 8 500 tonnes.

Pour l'année 1965, l'accroissement était de 6 unités, totalisant 98 891 tjb. Au cours de la même année, 9 navires, totalisant 65 770 tjb, ont été vendus à l'étranger.

vreemde verkocht. In 1965 is er dus, vergeleken met 1964, een vermindering met 3 eenheden, maar een uiteindelijke vermeerdering met 32 651 brt.

De Belgische tankvloot bestaat uit 14 eenheden met 248 889 brt. en 403 750 ton laadvermogen.

Er dient verder opgemerkt te worden dat de Belgische rederijen samen 12 schepen met een globaal laadvermogen van 291 210 ton in bestelling hebben, waaronder :

1 tanker van 72 000 tdw. te bouwen op vreemde werf;

4 koelschepen van ieder 5 980 tdw.,

1 ertsschip van 59 150 tdw.,

en 1 bulkcarrier van 65 000 tdw. te bouwen op Belgische werf.

Met uitsluiting van de tanker op vreemde werf, worden al deze schepen gebouwd met toekenning van een scheepskrediet in het kader van de wet van 23 augustus 1948. Aldus wordt de verjongingspolitiek van onze vloot in de hand gewerkt. 41,24 % van onze schepen zijn minder dan 5 jaar oud (voor de wereldvloot is dit cijfer slechts 21,94 %).

Tijdens het jaar 1965 werd een bedrag van 313 827 300 F aan kredieten voor de koopvaardij toegestaan door de gemachtigde kredietinstellingen en voor een bedrag van 488 217 300 F door het « Fonds voor het Uitreiden en Aanbouwen van zeeschepen ».

In 1966 werden tot einde november kredieten verleend voor een totaal bedrag van 1 100 576 300 F.

Wegens het toenemen van de kredietverleningen en vooral de aangroei van de kredietbedragen beliep de staatssenkost in de interesten gedurende het jaar 1965 : 73 960 923 F (in 1964 : 66 837 442 F).

In het raam van de verdere expansie van onze koopvaardijvloot zal zich binnen afzienbare tijd het probleem stellen van het « plafond » van 2 miljard voor het Fonds, zoals bepaald bij de voornoemde wet van 23 augustus 1948. Ten einde te kunnen voldoen aan de nieuwe en belangrijke kredietaanvragen voor scheepsbouw waaraan men zich in de onmiddellijke toekomst nog mag verwachten en tevens over een voldoende marge te kunnen beschikken, ligt het in de bedoeling eerlang een wetsontwerp in te dienen tot verhoging van het plafond van 2 miljard tot 4 miljard. Voorafgaand overleg hieromtrent is thans met de Minister van Financiën begonnen.

Voor het dienstjaar 1965 werden aan 3 kustvaartredereien, bezittende ieder één schip met een gezamenlijke brutotonnenmaat van 1 887 brt voor 2 001 137 F terugvorderbare voorschotten verleend, teneinde hen in de mogelijkheid te stellen hun bedrijvigheid in de huidige conjunctuur te handhaven en aan de buitenlandse concurrentie het hoofd te bieden.

Visserij.

Gedurende het jaar 1965 is het aantal vissersvaartuigen met 5 eenheden verminderd en bedroeg op 1 januari 1966 383 vaartuigen. De globale drijfkracht is met 3 893 P. K. vermeerderd en bedraagt thans in totaal 85 901 P. K.

In 1965 werd voor een bedrag van 36 331 000 F aan kredieten voor de visserij toegekend, waarvan 21 381 500 F door de N. M. K. N. in samenwerking met de A. S. L. K. en 14 949 500 F door het « Fonds ».

De verjonging van de visserijvloot wordt verder in de hand gewerkt door het toekennen van slooppremies.

In 1965 werd een totaal bedrag van 2 448 200 F aan slooppremies toegekend d.i. voor 6 vissersvaartuigen met een totale brt van 489,64. In dit verband blijft de

En 1965 il y a donc, par rapport à l'année 1964, une diminution de 3 unités mais, en fin de compte, une augmentation de 32 651 tjb.

La flotte pétrolière belge se compose de 14 unités, totalisant 248 889 tjb et d'une capacité de charge de 403 750 tonnes.

Il y a lieu de noter encore que les commandes globales des armements belges portent sur 12 navires d'une capacité de charge globale de 291 210 tonnes, parmi lesquels :

1 navire-citerne de 72 000 tdw., à construire sur chantier étranger;

4 navires frigorifiques de 5 980 tdw. chacun;

1 minéralier de 59 150 tdw.,

et 1 bulkcarrier de 65 000 tdw., qui sera construit sur des chantiers belges.

A l'exclusion du navire-citerne construit sur un chantier étranger, tous ces navires sont construits à l'aide d'un crédit naval accordé dans le cadre de la loi du 23 août 1948. La politique de rajeunissement de notre flotte est ainsi encouragée. 41,24 % de nos navires ont moins de 5 ans (pour la flotte mondiale, ce taux n'est que de 21,94 %).

En 1965, les crédits accordés à la marine marchande par les institutions de crédits autorisées ont atteint 313 millions 827 300 F et ceux qui l'ont été par le « Fonds de l'armement et des constructions maritimes » s'élèvent à 488 217 300 F.

En 1966, les crédits accordés jusqu'à la fin du mois de novembre s'élèvent à 1 100 576 300 F.

En raison de l'augmentation du nombre de crédits et surtout du fait de l'accroissement des montants de ces crédits, l'intervention de l'Etat en matière d'intérêts a été en 1965 de 73 960 923 F (en 1964 : 66 837 442 F).

Dans le cadre de l'expansion ultérieure de notre marine marchande, le problème du « plafonnement » du Fonds à 2 milliards, prévu par la loi précitée du 23 août 1948, se posera à bref délai. En vue de pouvoir répondre aux nouvelles et importantes demandes de crédit pour la construction navale, auxquelles il faut encore s'attendre dans un avenir immédiat, et aussi en vue de pouvoir disposer d'une marge suffisante, il entre dans les intentions du Ministre de déposer sous peu un projet de loi portant ledit plafond de 2 à 4 milliards. Des consultations préalables sont actuellement en cours avec le Ministre des Finances.

Pour l'exercice 1965, des avances récupérables de 2 millions 1 137 F ont été accordées pour un tonnage brut global de 1 887 tjb à 3 armements de cabotage possédant chacun un navire, en vue de leur permettre de maintenir leur activité dans la conjoncture actuelle et de faire face à la concurrence étrangère.

Pêche.

Au cours de l'année 1965, le nombre de bateaux de pêche a diminué de 5 unités; au 1^{er} janvier 1966, il était de 383 bateaux. La force motrice globale s'est accrue de 3 893 C. V. et s'élève actuellement à 85 901 C. V.

En 1965, un montant global de 36 331 000 F a été octroyé sous forme de crédits en faveur de la pêche; sur ce montant, 21 381 500 F proviennent de la S. N. C. I., coopérant avec la C. G. E. R., et 14 949 500 F ont été fournis par le « Fonds ».

Le rajeunissement de la flotte de pêche est également favorisé par l'octroi de primes de démolition.

En 1965, le total des primes de démolition ainsi octroyées s'est élevé à 2 448 200 F, pour 6 bateaux de pêche jaugeant ensemble 489,64 tjb. A cet égard reste posée la question de

kwestie van de verhoging van de premie tot 6 000 F per gesloopte ton (i.p.v. 5 000 F nu) gesteld als zijnde een determinerende factor om de noodzakelijke verjonging van de vissersvloot nog te bespoedigen. In deze zal niet worden nagelaten te gepasten tijde bij de bevoegde Minister aan te dringen.

Ostende-Doverlijn.

a) Het reizigersverkeer met de pakkethoten nam de jongste jaren als volgt toe :

1963 : 8 % meer passagiers dan in 1962;
1964 : 10 % meer passagiers dan in 1963;
1965 : 13 % meer passagiers dan in 1964;
(in 1965 in het totaal 1 378 143 reizigers).

Tijdens het jaar 1966 was een lichte achteruitgang vast te stellen in de reizigerstrafiek « pakkethoten ». Samen met de carferries werden in totaal echter nog meer reizigers vervoerd dan in 1965.

De nieuwe pakketboot « Prinses Paola » die in dienst werd gesteld in juni 1966 laat toe de verkeerstoename van de laatste jaren op te sloppen en de diensten op normale wijze te exploiteren. Anderzijds moet nochtans zo spoedig mogelijk overgegaan worden tot de vervanging van de pakketboot « Prins Albert » die sedert 1937 in dienst is. Daartoe zullen de nodige kredieten op de begroting 1968 worden uitgetrokken.

b) Wat de carferries betreft, kende de trafiek de jongste jaren de volgende aangroei :

1963 : 30 % meer dan in 1962;
1964 : 20 % meer dan in 1963;
1965 : 16 % meer dan in 1964;
(in 1965 : 180 283 personenwagens;
1 828 autocars;
2 201 caravans).

Tegelijkertijd vervoerden de carferries in 1965 558 851 reizigers.

Tijdens het jaar 1966 bedraagt de aangroei $\pm 12\%$ tegenover 1965. Mede door de steeds toenemende democratisering van het bezit van een eigen wagen, wordt verwacht dat die verkeersrevolutie ook in de eerstvolgende jaren nog zal aanhouden. Rekening houdend met die evolutie en met het feit dat de vier huidige carferries in de zomermaanden van 1967 op hun maximumrendement zullen benut worden, moet onverwijld een nieuwe carferry (leveringstermijn 1 $\frac{1}{2}$ à 2 jaar) worden besteld. Deze nieuwe eenheid zal zodanig worden opgevat dat zij beter beantwoordt aan de behoeften van een nieuwe trafiek waarmee sinds einde 1965 gestart werd en die belangrijke toekomstmogelijkheden biedt nl. het vervoer van geladen vrachtwagens.

De bestelling van deze nieuwe carferry die geraamd wordt op 275 000 000 F zal gebeuren begin 1967.

Loodswezen.

Voor de loodsdiensten op de Westerschelde en haar mondingen en op het kanaal Gent-Terneuzen, die in gemeenschap met Nederland op grond van het Traktaat van 19 april 1839 worden geëxploiteerd, kan worden aangestipt dat de regeling overeengekomen tussen België en Nederland op 5 juli 1950, tot afschaffing van de concurrentie tussen beide loodsdiensten, met ingang van 1 juli 1966 werd ver-

l'augmentation de la prime en vue de porter celle-ci à 6 000 F par tonne démolie (au lieu de 5 000 F actuellement); elle constitue un facteur déterminant en vue d'accélérer l'indispensable rajeunissement de la flotte de pêche. Il sera insisté en temps utile auprès du Ministre compétent pour que cette augmentation soit accordée.

Ligne Ostende-Douvres.

a) Le trafic voyageurs par paquebots a augmenté comme suit au cours des dernières années :

1963 : 8 % de passagers de plus qu'en 1962;
1964 : 10 % de passagers de plus qu'en 1963;
1965 : 13 % de passagers de plus qu'en 1964;
(nombre global de passagers transporté en 1965 : 1 378 143).

Au cours de l'année 1966, un léger fléchissement a été constaté en ce qui concerne le trafic voyageurs par paquebots. Toutefois, en y ajoutant le trafic par carferries, le total des passagers transportés en 1966 reste supérieur à celui de 1965.

Le nouveau paquebot « Prinses Paola », mis en service en juin 1966, permet d'absorber l'accroissement de trafic des dernières années et d'exploiter les services d'une manière normale. Par ailleurs, il y a lieu de procéder, aussi rapidement que possible, au remplacement du paquebot « Prins Albert », en service depuis 1937. A cet effet, les crédits nécessaires seront inscrits au budget pour 1968.

b) En ce qui concerne les carferries, le trafic témoigne, au cours des dernières années, de l'accroissement suivant :

1963 : 30 % de plus qu'en 1962;
1964 : 20 % de plus qu'en 1963;
1965 : 16 % de plus qu'en 1964;
(en 1965 : 180 283 voitures privées;
1 828 autocars;
2 201 caravanes).

Simultanément, les carferries ont transporté 558 851 passagers en 1965.

Pour 1966, l'accroissement est de $\pm 12\%$ par rapport à 1965. La possession d'une voiture automobile se généralisant toujours davantage, il est permis d'espérer que cette évolution du trafic persistera durant les prochaines années. Compte tenu de cette évolution et du fait que les quatre carferries existants seront utilisés à leur rendement maximum au cours des mois d'été de 1967, il y a lieu de commander sans délai un nouveau carferry (délai de livraison : 1 $\frac{1}{2}$ à 2 ans). Cette nouvelle unité sera conçue de manière à mieux répondre aux nécessités d'un trafic nouveau ayant débuté à la fin de 1965 et offrant d'importantes possibilités d'avenir : il s'agit du transport de camions chargés.

La commande de ce nouveau carferry, évalué à 275 000 000 de F, sera passée au début de 1967.

Pilotage.

Pour les services de pilotage sur l'Escaut occidental et ses embouchures ainsi que sur le canal Gand-Terneuzen, exploités en commun avec les Pays-Bas en vertu de la Convention du 19 avril 1839, il convient de signaler que le règlement intervenu le 5 juillet 1950 entre la Belgique et les Pays-Bas et tendant à supprimer la concurrence entre les deux services de pilotage, a été remplacé à partir du

vangen door een nieuwe regeling, waarvan de bepalingen toelaten tot een meer efficiënte gemeenschappelijke organisatie van deze belangrijke diensten over te gaan.

Te noteren valt dat op grond van een op 27 april 1965 tussen beide landen gesloten overeenkomst, de loodsgeldtarieven met betrekking tot de loodsprestaties op de reeds genoemde loodsgebieden met 30 % werden verhoogd, waarvan 15 % met ingang van 1 oktober 1965 en 15 % met ingang van 1 april 1966. Dezelfde verhogingen werden op dezelfde data toegepast op de loodsgeldtarieven van alle Nederlandse havens en wateren. Dit is de bijzonderste oorzaak van de toeneming van de loodsontvangsten die als volgt evolueren :

1964 : 118 000 000 F.
1965 : 124 500 000 F.
1966 : 154 000 000 F (raming).
1967 : 159 500 000 F (raming).

Naar analogie met deze verhogingen werden de loodsgeldtarieven voor prestaties in de kusthavens, de kustwateren, de rede van Antwerpen en de Bovenschelde (uitsluitend Belgisch beheer), per 1 juni 1966 in eens met 30 % verhoogd. Het betreft hier weinig belangrijke diensten, waarvan de inkomsten begrepen zijn in de hierboven vermelde cijfers van ontvangsten. Vermeldenswaard is nog dat, met de ingebruikneming van de Zandvlietluis te Antwerpen, die op 1 september 1967, wordt verwacht, de plaatselijke organisatie van de loodsdienstadministratie te Antwerpen zal dienen te worden aangepast.

De tonnenlegger Lillo is in mei 1966 in dienst genomen. Alleen de eindverrekening en de waarborgtermijn dienen nog vereffend.

Ook de laatste der drie tolbootjes voor de binnenhaven van Antwerpen is geleverd zodat de dienst der douanen nu met modern vlottend materieel is uitgerust.

Een nieuwe loodsboot werd zopas besteld. Een sleepboot zal in het voorjaar 1967 worden besteld. De bouwrijden zullen 18, respectievelijk 15 maanden duren. De raming belooft 40 000 000 voor de loodsboot en 20 000 000 voor de sleepboot.

Binnenvaart.

Reglementering van de bevrachtingen en het slepen in binnenlands verkeer.

Op dit gebied gaat de aandacht van het Departement naar het probleem van de versoepeling van de reglementering van de bevrachtingen en van het slepen, waarbij gestreefd wordt zoveel mogelijk aan de behoeften van handel en nijverheid tegemoet te komen en tevens recht te doen wedervaren aan de gewettigde verlangens van de vervoerders op het stuk van de organisatie van het bedrijf. Het wetsontwerp dat te dien einde ter studie ligt zal de organisatie van het vervoer te water aan de behoeften van het ogenblik aanpassen, daarbij rekening houdend met de diverse aspecten van de uitbouw van een gemeenschappelijke vervoerpolitiek in het kader van de Europese Economische Gemeenschap. Aan de nieuwe technieken op het gebied van het vervoer te water zullen de best mogelijke kansen worden geboden om in ons land tot ontplooiing te komen. Wat meer bepaald de Belgische Sleepvaartgroepering betreft, werd beslist deze dienst af te schaffen met ingang van 1 januari 1968. Gezien praktisch de volledige binnenvaartvloot gemotoriseerd werd is deze dienst financieel niet meer leefbaar en verkeerseconomisch niet meer te verantwoorden.

1^{er} juillet 1966 par un autre règlement dont les dispositions permettent une organisation commune plus efficace de ces importants services.

Il convient de noter qu'en vertu d'une convention intervenue conclue le 27 avril 1965 entre les deux pays, les tarifs des droits de pilotage relatifs aux prestations de pilotage dans les zones de pilotage précitées ont été augmentés de 30 %, dont 15 % à partir du 1^{er} octobre 1965 et 15 % à partir du 1^{er} avril 1966. Les mêmes augmentations ont été appliquées, aux mêmes dates, aux tarifs des droits de pilotage de l'ensemble des ports et eaux territoriales des Pays-Bas. Telle est la cause principale de l'accroissement des recettes des services de pilotage, dont l'évolution est la suivante :

1964 : 118 000 000 F.
1965 : 124 500 000 F.
1966 : 154 000 000 F (estimation).
1967 : 159 500 000 F (estimation).

Par analogie avec ces augmentations, les tarifs des droits de pilotage pour les prestations dans les ports maritimes, les eaux côtières, la rade d'Anvers et le Haut-Escaut (gestion belge exclusivement) ont été augmentés d'emblée de 30 % à partir du 1^{er} juin 1966. Il s'agit de services peu importants, dont les recettes sont comprises dans les chiffres cités ci-dessus. Il y a également lieu de signaler qu'à la suite de la mise en service de l'écluse de Zandvliet à Anvers, escomptée pour le 1^{er} septembre 1967, l'organisation locale de l'administration des services de pilotage à Anvers devra être adaptée.

Le baliseur Lillo a été mis en service au mois de mai 1966. Seuls restent à liquider le décompte final et le délai de garantie.

La dernière des trois vedettes des douanes destinées à l'intérieur du port d'Anvers a été livrée, de sorte que le service des douanes dispose dorénavant d'un matériel flottant moderne.

Il vient d'être passé commande d'un nouveau bateau-pilote. Un remorqueur sera commandé au début de l'année 1967. Les délais de construction seront respectivement de 18 et de 15 mois. L'estimation atteint 40 000 000 pour le bateau-pilote et 20 000 000 pour le remorqueur.

Navigation intérieure.

Réglementation de l'affrètement et du remorquage en trafic intérieur.

L'attention du Département se porte en ce domaine sur le problème de l'assouplissement de la réglementation de l'affrètement et du remorquage, tout en s'efforçant de répondre, dans la mesure du possible, aux besoins du commerce et de l'industrie et en faisant droit aux vœux légitimes des transporteurs dans le domaine de l'organisation de l'entreprise. Le projet de loi dont l'étude est en cours dans ce but adaptera l'organisation du transport par eau aux nécessités du moment, en tenant compte des divers aspects de l'élaboration d'une politique commune des transports dans le cadre de la Communauté économique européenne. Les techniques nouvelles en matière de transport par eau se verront offrir le plus de chances possible de s'épanouir dans notre pays. En ce qui concerne plus particulièrement le Groupement belge du Remorquage, il a été décidé de supprimer ce service à la date du 1^{er} janvier 1968. Étant donné que la quasi-totalité de la flotte de navigation intérieure est motorisée, ce service n'est plus viable du point de vue financier et ne se justifie plus du point de vue de l'économie des transports.

Ondersteuning van de Rijnvaart van de Belgische zeehavens.

Het verdrag met Nederland betreffende de Schelde-Rijnverbinding, in Den Haag op 13 mei 1963 ondertekend, voorziet in de afschaffing van het huidige regime van steun aan de Rijnvaart wanneer de nieuwe verbinding zal verwezenlijkt zijn. Ondertussen kan het regime zoals het nu toegepast wordt niet meer gewijzigd worden. In 1965 werden in totaal 56 927 733 F aan Rijnvaartpremies uitgekeerd.

Dit bedrag zal in 1966 vermoedelijk 62 000 000 F bedragen.

Modernisering van de vloot.

Onder de huidige omstandigheden dient het streven niet zozeer op een uitbreiding van de vloot gericht dan wel op de aanpassing van het bestaand materieel aan de reeds voltooide en de in aanbouw zijnde of geplande nieuwe waterwegen. De ontwikkeling van nieuwe vervoerstechnieken wordt met aandacht gevolgd. Er wordt actief deelgenomen aan de internationale onderhandelingen die de basis dienen te leggen voor een economisch en technisch verantwoorde standardisatie van de waterwegen en van het varend materieel in dit deel van Europa.

Europese integratie.

Het Departement is actief betrokken bij de internationale onderhandelingen die ertoe strekken de principes en de regels uit te werken volgens welke de doelstellingen van de Europese integratieorganismen op het stuk van de planning en verwezenlijking van een gemeenschappelijke vervoerspolitiek moeten worden nagestreefd.

Vragen en antwoorden.

Vraag n° 1. — Zeevizen : buitengewone begroting.

Een lid heeft vastgesteld dat vastleggingskredieten uitgetrokken zijn voor een bedrag van 350 miljoen, waarvan 52 miljoen als eventualiteitsprogramma.

Hij vroeg wat door dat bedrag van 52 miljoen is gedekt.

Antwoord :

Het eventualiteitsprogramma omvat :

Art. 73.01. Gebouwen en werken	3 miljoen
Art. 74.07. Inrichting van een radarketen langs de Schelde : (N. B. 5 miljoen is voorzien in het basisprogramma)	45 miljoen
Art. 81.02. Motorpakketboten en car-ferry's-aankoop van pneumatische vlotten	4 miljoen
	52 miljoen

Hieraan moet worden toegevoegd dat de verdeling van het globaal eventualiteitsprogramma (500 miljoen) over de verschillende sectoren van het Departement slechts geldt als aanwijzing. Het is namelijk zo verstaan dat de verdeling vervat in de uiteenzetting van de begroting kan gewijzigd worden in functie van de behoeften en rekening houdend met de graad van verwezenlijking der verschillende programma's van de beschouwde sectoren.

Aide à la navigation rhénane au départ des ports maritimes belges.

Le traité avec les Pays-Bas relatif à la liaison Escaut-Rhin, signé à La Haye le 13 mai 1963, prévoit la suppression du régime actuel d'aide à la navigation rhénane, après la réalisation de la nouvelle liaison. Entre-temps, le régime qui est appliqué actuellement ne peut plus être modifié. En 1965, les primes à la navigation rhénane se sont élevées à 56 927 733 F.

En 1966, elles atteindront vraisemblablement 62 000 000 de F.

Modernisation de la flotte.

Plutôt que vers l'extension de la flotte, nos efforts doivent, dans les circonstances actuelles, tendre vers l'adaptation du matériel existant aux nouvelles voies navigables qui sont déjà achevées ou dont l'aménagement est en cours ou en projet. Le développement de nouvelles techniques de transport est suivi attentivement. Nous participons activement aux négociations internationales qui ont pour objet de jeter les bases d'une standardisation économiquement et techniquement justifiée des voies navigables et du matériel navigant dans cette partie de l'Europe.

Intégration européenne.

Le Département est associé activement aux négociations internationales qui ont pour but d'élaborer les règles et les principes selon lesquels il convient de réaliser les objectifs des organismes européens d'intégration en matière de programmation et de mise sur pied d'une politique communautaire des transports.

Questions et réponses.

Question n° 1. — La Marine : budget extraordinaire.

Un membre a constaté l'inscription de crédits d'engagement pour un montant de 350 millions, dont 52 millions en tant que programme d'éventualité.

Il a demandé ce que couvre la somme de 52 millions.

Réponse :

Le programme d'éventualité comprend :

Art. 73.01. Bâtiments et travaux	3 millions
Art. 74.07. Etablissement d'une chaîne de radar le long de l'Escaut : (N. B. 5 millions sont prévus dans le programme de base)	45 millions
Art. 81.02. Construction de paquebots à moteurs et de car-ferries - achat de radeaux pneumatiques	4 millions
	52 millions

Il convient d'y ajouter que la répartition du programme global d'éventualité (500 millions) entre les différents secteurs du Département ne vaut qu'à titre d'indication. En effet, il est entendu que la répartition prévue dans l'exposé du budget peut être modifiée en fonction des besoins et en tenant compte du degré de réalisation des différents programmes des secteurs envisagés.

Naar aanleiding van deze vraag, wordt ook nog gewezen op de nadelige weerslag die uit de onvermijdelijke aan de aanbesteding voorafgaande uittrekking van een krediet, bvb. voor de bouw van een eenheid van de Oostende-Doverlijn, voor de te bedingen prijs voortvloeit, wat veelal tot moizame onderhandelingen met de betrokken firma's aanleiding geeft.

Vraag n° 2. — Oostende-Doverlijn. — 1.

Verscheidene leden hebben aangedrongen op grotere autonomie en commerciële exploitatie van de Oostende-Doverlijn.

In dit verband herinneren wij eraan dat van de conclusies die destijds door een werkgroep daaromtrent werden opgesteld, niets is terecht gekomen.

Een reorganisatie op een meer commerciële basis is nochtans dringend geboden omdat de strakke regelen die de Staatsadministratie beheersen ten aanzien van de evolutie van het Kanaalverkeer en de toenemende concurrentie niet meer volstaan.

Antwoord :

Er werd destijds inderdaad aan de Minister een verslag overgemaakt betreffende de mogelijkheid een autonoom statuut te verlenen aan de Oostende-Doverlijn.

Sindsdien is de opgang van de Oostende-Doverlijn echter steeds merkwaardig geweest.

Daarbij dient nog gevoegd de mogelijke bouw van een tunnel onder het Kanaal en daaraan verbonden de onzekerheid in verband met de ontwikkeling van de trafiek tussen Engeland en het Vasteland. Om die reden is er voorlopig nog geen beslissing in deze aangelegenheid getroffen.

In het kader van de mogelijkheden binnen de administratieve inrichting werden nochtans enkele aanpassingen tot versoepeling van de exploitatie doorgevoerd.

Vraag n° 3. — Oostende-Doverlijn. — 2.

Betreffende de Staatspakkethoten verdient de toestand van de commandanten der schepen de aandacht. Op dit ogenblik zijn er dertien benoemde commandanten, terwijl er daarnaast ongeveer dertien 1^{ste} luitenanten zijn die regelmatig de functie van commandant waarnemen.

Deze waarnemende commandanten, die totaal dezelfde verantwoordelijkheid hebben als de benoemde commandanten, schijnen tewerkgesteld te worden als een soort goedkope arbeidskrachten. Zij ontvangen immers de wedde niet die met hun taak overeenstemt, doch alleen een bijkomende biënnale van hun eigen wedde, terwijl bovendien dan nog de tijd die zij als waarnemend commandant hebben doorgebracht, slechts voor de helft in aanmerking komt voor hun verdere loopbaan, alsof ze nooit de functie van commandant zouden gehad hebben.

Deze toestand lijkt in geen enkel opzicht verdedigbaar en een wijziging daarvan dringt zich op.

Antwoord :

Het kader van de Dienst der Pakkethoten voorziet inderdaad in 13 betrekkingen van commandant + 1 van kapitein van wie er verleden zomer echter slechts 12 in werkelijke dienst waren. 11 commandanten plus 1 kapitein is evenwel onvoldoende om het hoofd te bieden aan de drukke trafiek

Toujours dans le même ordre d'idées, il convient encore de souligner l'incidence défavorable exercée sur le prix à convenir par l'inscription inévitable d'un crédit préalable à la soumission, p. ex. pour la construction d'une unité de la ligne Ostende-Douvres, ce qui donne fréquemment lieu à des négociations difficiles avec les firmes intéressées.

Question n° 2. — Ligne Ostende-Douvres. — 1.

Plusieurs membres ont insisté pour qu'une plus grande autonomie soit accordée à la ligne Ostende-Douvres et pour que celle-ci soit exploitée commercialement.

A ce propos, ils rappellent que les conclusions élaborées naguère par un groupe de travail n'ont abouti à aucun résultat concret.

Une réorganisation sur une base plus commerciale s'impose cependant d'urgence parce que les règles strictes régissant l'administration de l'État ne suffisent plus en présence de l'évolution du trafic dans la Manche et de la concurrence grandissante.

Réponse :

Un rapport a, en effet, été transmis naguère au Ministre au sujet de la possibilité d'accorder un statut autonome à la ligne Ostende-Douvres.

Depuis lors, la ligne Ostende-Douvres a enregistré des succès remarquables.

Ajoutons que la construction d'un tunnel sous la Manche reste toujours possible et que, dès lors, le développement du trafic entre l'Angleterre et le continent demeure aléatoire. C'est pour cette raison qu'aucune décision en ce domaine n'a été prise jusqu'à présent.

Dans le cadre des possibilités qu'offre l'organisation administrative existante, quelques aménagements ont cependant été réalisés en vue d'assouplir l'exploitation.

Question n° 3. — Ligne Ostende-Douvres. — 2.

La situation des commandants de navire sur les paquebots de l'État mérite d'être examinée avec attention. En ce moment, treize commandants sont nommés alors qu'il y a, en outre, environ treize premiers lieutenants assumant régulièrement les fonctions de commandant.

Ces commandants faisant fonction, qui assument des responsabilités absolument identiques à celles des commandants nommés, semblent être employés en quelque sorte comme de la main d'œuvre à bon marché. En effet, ils ne touchaient pas le traitement correspondant à leur tâche, mais uniquement une biennale supplémentaire dans leur propre barème; en outre, la période accomplie par eux en qualité de commandant faisant fonction n'entre en ligne de compte que pour moitié pour leur carrière ultérieure, comme s'ils n'avaient jamais exercé la fonction de commandant.

Cette situation n'est défendable à aucun point de vue et une modification s'impose.

Réponse :

Le cadre du Service des paquebots prévoit en effet 13 emplois de commandant et 1 de capitaine. Au cours de l'été écoulé, 12 seulement de ces emplois étaient effectivement occupés. Onze commandants et un capitaine ne suffisaient cependant pas à assurer le trafic intense existant sur

op de Oostende-Doverlijn tijdens de zomer en rond Pasen en Kerstmis. Om deze reden worden alsdan 1^{ste} luitenanten aangesteld om het bevel te voeren over schepen van de Oostende-Doverlijn.

De totale minimum behoeften aan bevelhebbers tijdens het drukste van de zomer 1966 bedroegen 22 eenheden; tijdens de zomer 1967 zal dit 23 zijn. Indien het kader volledig is zullen dus een tiental 1^{ste} luitenanten als dd. commandant moeten varen van wie sommige slechts voor zeer korte periodes.

Hiervoor ontvangen de belanghebbenden thans 329 F om tijdens een reis heen en terug het bevel te voeren over een eenheid van de Oostende-Doverlijn. Voorstellen zijn op dit ogenblik ingediend om de loodspremie te verhogen, waardoor deze vergoeding nog gevoelig zou worden opgevoerd. Er kan dus bezwaarlijk beweerd worden dat het Bestuur van het Zeewezen zijn toevlucht neemt tot de aanstelling van waarnemende commandanten om te beschikken over goedkope arbeidskrachten.

Het spreekt vanzelf dat de tijd die de belanghebbenden als waarnemend commandant hebben doorgebracht in hun verdere loopbaan volledig in aanmerking komt als dienstancienniteit. Voor de berekening van de wedde in geval van bevordering tot commandant laat echter geen enkele reglementaire bepaling toe de bewezen diensten als waarnemend commandant te beschouwen als gelijkwaardige diensten.

Vraag n° 4. — De landingsbrug voor de carferry.

De landingsbrug voor de carferry die in 1953 in dienst kwam, bereikt stilaan het peil van verzadiging, gezien de enorme aangroei van het carferry-verkeer te Oostende.

Iedereen vreest dat er iets zou haperen met deze landingsbrug in volle seizoenbedrijvigheid. Terloops zou men de vraag dienen te stellen of het niet wenselijk ware dat er een geschoold elektriker belast wordt met de bediening van deze belangrijke installatie.

Gezien evenwel de kredieten uitgetrokken zijn voor de bouw van een nieuwe carferry en gezien de enorme diensten welke van de huidige landingsbrug geleverd werden en nog zullen geleverd worden en de mogelijkheden van toename van het roll-on roll-off-systeem, is iedereen in de betrokken kringen overtuigd van de dringende noodzakelijkheid van de bouw van een nieuwe landingsbrug.

Antwoord :

Het is niet nodig de bediening door een geschoold elektriker te laten geschieden, maar wel door een geschoold werkman. Met de vereiste kaderuitbreiding werd inmiddels een aanvang gemaakt. Het spreekt vanzelf dat in de dienstregeling is voorzien dat steeds een elektriker op zeer korte tijd ter plaatse kan aanwezig zijn.

Wat de inschakeling van een tweede landingsbrug betreft, wordt door mijn diensten de noodzakelijkheid daarvan onderzocht. De keuze van de daartoe meest geschikte plaats is nochtans afhankelijk van verscheidene factoren. Op het gepaste ogenblik zullen de vereiste kredieten — geraamd op 60 miljoen — op de begroting worden uitgetrokken.

Vraag n° 5. — Het Oosterstaketsel te Oostende.

Vóór enkele maanden verscheen in de pers een bericht naar luid waarvan de tijdsinpost op het Oosterstaketsel zou

de lijn Oostende-Douvres tijdens de zomer en rond Pasen en Kerstmis. Om deze reden worden alsdan 1^{ste} luitenanten aangesteld om het bevel te voeren over schepen van de Oostende-Doverlijn.

Le total de l'effectif minimum indispensable de commandants durant la période de pointe de l'été 1966 était de 22 unités; au cours de l'été 1967, il se chiffrera à 23. Si le cadre est complet, il faudra donc qu'une dizaine de premiers lieutenants prennent la mer comme commandants faisant fonction, certains ne devant exercer ces fonctions que pendant des laps de temps fort brefs.

Les intéressés reçoivent actuellement 329 francs pour assumer le commandement d'une unité de la ligne Ostende-Douvres au cours d'un voyage aller et retour. Actuellement viennent d'être déposées des propositions d'augmentation de la prime de pilotage, qui visent à augmenter encore sensiblement cette indemnité. Il serait donc difficile de prétendre que l'Administration de la Marine a recours au commissionnement des commandants faisant fonction afin de disposer de main-d'œuvre à bon marché.

Il va de soi que la période que les intéressés ont accompli en qualité de commandant faisant fonction entre intégralement en ligne de compte, au cours de leur carrière ultérieure, à titre d'ancienneté de service. Aucune disposition réglementaire ne permet cependant de considérer les services effectués en qualité de commandant faisant fonction comme services équivalents pour le calcul du traitement en cas de promotion au grade de commandant.

Question n° 4. — Le débarcadère du car-ferry.

Le débarcadère du car-ferry mis en service en 1953 atteint peu à peu son point de saturation, en raison de l'accroissement considérable du trafic par car-ferry à Ostende.

Chacun craint que ce débarcadère ne vienne à être défectueux en pleine activité de saison. Incidemment, il y a lieu de se demander s'il ne serait pas souhaitable qu'un électricien qualifié assure le service de cette importante installation.

Etant donné cependant que des crédits ont été prévus pour la construction d'un nouveau car-ferry et considérant les services énormes qui ont été et continueront à être exigés du débarcadère actuel, ainsi que les possibilités d'accroissement du système « roll-on, roll-off », les milieux intéressés sont unanimement persuadés de l'urgence nécessaire de la construction d'un nouveau débarcadère.

Réponse :

Il n'est pas nécessaire de confier le service du débarcadère à un électricien qualifié, mais bien à un ouvrier qualifié. L'extension de cadre requise a reçu entre-temps un commencement d'exécution. Il va de soi que, dans le règlement de service, il est prévu qu'un électricien puisse toujours être présent sur place à très bref délai.

Quant à la mise en activité d'un second débarcadère, les services du Département en examinent actuellement la nécessité. Le choix de l'endroit le plus indiqué dépend toutefois de divers facteurs. Les crédits nécessaires — évalués à 60 millions — seront inscrits au budget en temps requis.

Question n° 5. — L'estacade Est d'Ostende.

Il y a quelques mois, la presse a publié un avis indiquant que le poste de signalisation des marées, situé sur l'estacade

weggenomen worden of de tijseiners daar zouden weggetrokken en vervangen worden door een systeem van signalisatie dat in het loodsengebouw in de binnenhaven zou bediend worden.

Dit wellicht voorbarig bericht heeft heel wat beroering gewekt in de kringen van de Yachting en de kustvisserij.

Het lijkt geen twijfel dat de op het Oosterstaketsel gebouwde seipost tevens een uitzonderlijke uitzichtpost betekent over een enorme kuststrook, wat reeds heel dikwijls geleid heeft tot snel ingrijpen van de reddingsdiensten bij ernstige voorvallen in de kustwateren en die zonder de uitkijkpost der tijseiners zeker dodelijke gevolgen zouden gehad hebben.

Het zou dan ook een geruststelling zijn moest de Minister het behoud van die tijseindienst op het Oosterhoofd bevestigen.

Antwoord :

Het Departement kan niet verantwoordelijk gesteld worden voor wat door de pers wordt medegedeeld.

Het ligt in ieder geval niet in de bedoeling de uitkijkdienst op de top van het Oosterstaketsel van de haven Oostende, af te schaffen.

Vraag n° 6. — Exploitatievoorwaarden van de binnenscheepvaart.

Een lid heeft de aandacht gevraagd voor het feit dat de exploitatievoorwaarden van de binnenscheepvaart het steeds moeilijker maken om deze vervoertak in normale omstandigheden te laten werken.

Hij dringt aan opdat deze bij zijn bevoegde Collega zou tussenbeide komen om een moratorium toe te staan.

Antwoord :

De binnenscheepvaart maakt op dit ogenblik inderdaad een moeilijke periode door die echter niet kenschetsend is voor ons land alleen. Ook in de naburige landen stellen zich heel wat problemen.

De bespreking van die moeilijkheden met de betrokken kringen en het gezamenlijk zoeken naar de meest aangewezen oplossing wordt echter sterk bemoeilijkt door de grote spreiding in de binnenvaart.

Het ligt in de bedoeling van de Minister eerstdaags een aantal personen uit de meest representatieve sectoren van de binnenvaart uit te nodigen ten einde met hen de huidige toestand te bespreken. Bij die gelegenheid zal tevens worden onderzocht of het gewenst is voetstappen te doen bij de Minister van Financiën om maatregelen te treffen.

Vraag n° 7. — Nationale Commissie ter bevordering van de havenbelangen.

In verband met de Nationale Commissie ter bevordering van de havenbelangen :

1. Heeft deze commissie reeds vergaderd ?

2. Is het vraagstuk van de havenuitbreiding van Antwerpen bij de commissie ahangig ?

Est, serait supprimé ou que les signaleurs de marée se trouvant à cet endroit seraient retirés et remplacés par un système de signalisation commandé à partir de la station de pilotage située dans le port intérieur.

Cet avis, sans doute prématuré, a suscité beaucoup d'émotion dans les milieux de la navigation de plaisance et de la pêche côtière.

Il est certain que le poste de signalisation construit sur l'estacade Est constitue en même temps un poste d'observation exceptionnel, donnant sur une portion considérable du littoral, ce qui a permis très souvent déjà aux services de sauvetage d'intervenir rapidement lors d'accidents graves dans les eaux côtières, qui, sans le poste d'observation des signaleurs de marée, auraient certainement eu des suites mortelles.

Une déclaration du Ministre confirmant le maintien de ce service de signalisation des marées sur l'estacade Est aurait dès lors pour effet de tranquilliser les milieux intéressés.

Réponse :

Le Département ne peut être rendu responsable des déclarations de la presse.

Les services compétents n'ont en aucun cas l'intention de supprimer le service d'observation situé à la pointe de l'estacade Est du port d'Ostende.

Question n° 6. — Conditions d'exploitation dans la navigation intérieure.

Un membre a attiré l'attention sur le fait que les conditions d'exploitation existant dans le secteur de la navigation intérieure rendent de plus en plus malaisé le fonctionnement normal de ce secteur.

Il demande instamment au Ministre des Communications d'intervenir auprès de son collègue compétent afin que ce dernier consente un moratoire.

Réponse :

Il est exact que la navigation intérieure traverse actuellement une période difficile, mais cette dernière ne se limite d'ailleurs pas à notre pays. Les pays voisins affrontent également un grand nombre de problèmes.

La discussion de ces difficultés avec les milieux intéressés et la recherche commune de la solution la plus appropriée sont toutefois rendues plus difficiles par la grande dispersion que présente la navigation intérieure.

Le Ministre a l'intention d'inviter sous peu un certain nombre de personnes appartenant aux secteurs les plus représentatifs de la navigation intérieure en vue de discuter avec elles de la situation actuelle. A cette occasion, on examinera également s'il est souhaitable d'entreprendre des démarches auprès du Ministre des Finances pour qu'il prenne des mesures.

Question n° 7. — Commission nationale pour favoriser les intérêts portuaires.

A propos de la Commission nationale pour favoriser les intérêts portuaires :

1. Cette commission s'est-elle déjà réunie ?

2. La commission a-t-elle été saisie du problème de l'extension du port d'Anvers ?

Antwoord :

Bij gelegenheid van een interpellatie die vóór enkele weken in de Kamer van Volksvertegenwoordigers door de heren Eneman en Schiltz werd gehouden heeft de Minister een uitvoerige uiteenzetting gegeven over de werking van de nationale commissie ter bevordering van de havenbelangen sedert haar oprichting.

De laatste dagen besprak hij de desbetreffende problemen herhaaldelijk met zijn Collega van Openbare Werken zodat de hoop gewettigd is dat de betwistingen inzake bevoegdheid van deze commissie ook eerlang hun beslag zullen krijgen.

In afwachting — gezien de infrastructuurwerken niet konden besproken worden — was het niet mogelijk het vraagstuk van de havenuitbreiding van Antwerpen bij de Commissie aanhangig te maken.

Vraag n° 8. — De slooppremie voor vissersvaartuigen.

Welk globaal bedrag is tot nu toe door de achtereenvolgende begrotingen beschikbaar gesteld als slooppremie van vissersvaartuigen ?

Welk bedrag is tot nu toe toegekend ?

Welk bedrag is tot nu toe uitbetaald ?

Het wordt steeds moeilijker om firma's te vinden die bereid zijn een oud schip te slopen. Dit heeft een dubbel nadeel. De oude schepen blijven liggen en liggen veelal in de weg. Anderzijds, ontbreekt het slopingsattest.

Een lid herinnert ook aan de destijds eenparig geuite wens van de commissie dat de slooppremie van 5 000 F op 6 000 F zou worden gebracht en hoopt dat die verhoging in de loop van 1967 zal worden doorgevoerd.

Antwoord :

1. Globaal bedrag door de achtereenvolgende begrotingen beschikbaar gesteld : 21 001 000 F.

Bedrag toegekend tot op heden : 12 591 272 F.

3. Bedrag uitbetaald tot op heden : 7 821 722 F.

4. Het probleem betreffende de praktische moeilijkheden die zich aan de kust beginnen voor te doen bij het slopen van oude vissersvaartuigen is mij volledig bekend.

De verschillende aspecten van dit vraagstuk worden thans door de bevoegde diensten van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart onderzocht en alles laat verhoppen dat binnen afzienbare tijd een afdoende oplossing zal worden gevonden.

5. De verhoging van de slooppremie is op dit ogenblik niet mogelijk wegens de budgettaire moeilijkheden die men kent.

Vraag n° 9. — Reinheid van de stranden.

Vanuit toeristisch oogpunt is het zuiver houden van onze stranden van het hoogste belang.

De strandbevuiling door ruwe olie is echter nog steeds een regelmatig verschijnsel. Vooral na een noordelijke wind is het met ons strand erg gesteld. Naar verluidt, zou

Réponse :

A l'occasion d'une interpellation développée récemment à la Chambre des Représentants par MM. Eneman et Schiltz, le Ministre a fait un large exposé sur l'activité développée, depuis sa création par la commission nationale pour favoriser les intérêts portuaires.

Ces derniers jours, il a eu, à diverses reprises, des entretiens avec son collègue des Travaux publics, de sorte qu'il est permis d'espérer que les questions de compétence de cette commission seront bientôt réglées.

En attendant, et comme les travaux d'infrastructure n'ont pu être discutés, il n'a pas été possible de saisir la commission du problème de l'extension du port d'Anvers.

Question n° 8. — Prime à la démolition de bâtiments de pêche.

Quel est le montant global des crédits inscrits jusqu'à présent aux budgets successifs, en vue de l'octroi de primes à la démolition de bâtiments de pêche.

Quel est le montant des primes accordées jusqu'à présent ?

Quel est le montant des primes liquidées jusqu'à présent ?

Il devient de plus en plus difficile de trouver des firmes prêtes à démolir un vieux bateau. Cette situation présente un double inconvénient. Les vieux bateaux restent au port et l'encombrent le plus souvent. Par ailleurs, le certificat de démolition manque.

Un membre rappelle également que la Commission a déjà exprimé unanimement le vœu que la prime à la démolition soit portée de 5 000 à 6 000 F et espère que ce vœu sera réalisé dans le courant de 1967.

Réponse :

1. Montant global des crédits mis à la disposition par les budgets successifs : 21 001 000 F.

2. Montant octroyé jusqu'à ce jour : 12 591 272 F.

3. Montant liquidé jusqu'à ce jour : 7 821 722 F.

4. Le Ministre connaît parfaitement le problème relatif aux difficultés pratiques qui commencent à se présenter au littoral lors de la démolition de vieux bâtiments de pêche.

Les divers aspects de ce problème sont actuellement examinés par les services compétents de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure et tout permet d'espérer qu'une solution satisfaisante sera trouvée à bref délai.

5. Augmenter la prime à la démolition est impossible à l'heure actuelle, en raison des difficultés budgétaires que l'on connaît.

Question n° 9. — Propreté des plages.

Du point de vue touristique, la propreté de nos plages est de la plus grande importance.

La pollution des plages par des hydrocarbures est cependant un phénomène qui se produit régulièrement. C'est surtout par vent du Nord que nos plages sont le plus abîmées.

die bevuiling echter minder voortkomen van de olietankers dan wel van de afgewerkte olie der gewone schepen.

Is het juist dat de meeste olietankers nu hun bezinksel eerst scheikundig oplossen vooraleer het in zee te pompen?

Zou het mogelijk zijn daaromtrent een onderzoek in te stellen, de resultaten na te gaan en te zien of daaraan geen uitbreiding kan gegeven worden?

Zou het ook niet mogelijk zijn op internationaal vlak na te gaan welke resultaten het stelsel van de logboeken en de daarmee verband houdende controle heeft opgeleverd?

Antwoord :

De Minister betwijfelt dat de bevuiling minder zou voortkomen van de olietankers dan wel van de afgewerkte olie van de gewone schepen. Gewone schepen hebben in verhouding met tankschepen heel weinig olierestanten te lozen en ze kunnen die kleinere hoeveelheden afgewerkte olie gemakkelijker afzetten in havens waar ze gelost of geladen worden. Tankschepen echter blijven doorgaans minder lang in de havens en reinigen dus hun tanks na de lossing wanneer ze reeds op de terugweg zijn.

Sinds enkele jaren passen de belangrijke oliemaatschappijen, en dit vrijwillig, een systeem toe op hun tankers dat van aard is de bezoedeling van de zee in sterke mate te verminderen. De Minister bedoelt het « Load on top » systeem.

De ondervinding heeft aangetoond dat praktisch in alle gevallen strandbezoedeling te wijten is aan ongevallen — zelfs als deze zich voorgedaan hebben op tientallen mijlen van de kust — aangezien de olie aangevoerd wordt met de zeestromingen.

De veronderstelling dat de meeste tankers hun bezinksel eerst scheikundig oplossen vooraleer het in zee te storten berust waarschijnlijk op een misverstand. Zoals reeds werd gezegd past men nu op tankers het « Load on Top » systeem toe dat als volgt kan worden beschreven : de tanks worden gewassen, de olierestanten drijven boven en worden in een speciale sloptank afgepompt, het waswater dat praktisch geen olie meer bevat die de zee kan verontreinigen wordt over boord gepompt en de olierestanten worden gelost in de laadhavens of in de toegelaten zones welke voor onze kust geen enkel bezwaar opleveren.

Deze methode is doeltreffender dan welk scheikundig procedé ook. Trouwens het is reeds meermaals gebleken dat de scheikundige procedés op dit domein onbetrouwbaar zijn en slechts een tijdelijk resultaat hebben en dan nog op een beperkte schaal.

De algemene technische problemen die verband houden met de oliebezoedeling worden op internationaal vlak aandachtig gevolgd door de Intergouvernementale Maritieme Consultatieve Organisatie. België neemt ook regelmatig deel aan de betreffende besprekingen en wordt dan ook regelmatig gedocumenteerd.

Het lid mag er van verzekerd zijn dat de Minister zijn bekwemmen deelt in verband met de zeer nefaste plaag van de zeebezoedeling. Samen met de « Nationale Commissie voor de Studie van de Verontreiniging van de Zeevaten door Olie » zal hij dan ook niet nalaten het probleem verder op de voet te blijven volgen en zijn steun te verlenen aan alle maatregelen — zulks in coördinatie met alle betrokken openbare diensten — om bezoedeling van de Belgische kust te voorkomen of de gevolgen ervan te beperken of zo mogelijk te doen verdwijnen.

Selon certaines rumeurs, cette pollution serait moins le fait des pétroliers que des hydrocarbures usés provenant des navires ordinaires.

Est-il exact qu'actuellement la plupart des pétroliers diluent d'abord leur dépôt par un procédé chimique avant de l'évacuer en mer?

Serait-il possible de faire à ce sujet une enquête, d'en vérifier les résultats et de voir si cette méthode ne pourrait être étendue?

D'autre part, n'y aurait-il pas moyen de déterminer au niveau international quels ont été les résultats du système des journaux de bord et du contrôle que ceux-ci rendent possible?

Réponse :

Le Ministre met en doute que la pollution soit moins le fait des pétroliers que des hydrocarbures provenant des navires ordinaires. Par rapport aux pétroliers, ceux-ci n'évacuent en effet que de faibles restes d'hydrocarbures et ils sont plus facilement en mesure d'évacuer ces quantités réduites d'hydrocarbures dans les ports de chargement ou de déchargement. Les pétroliers par contre séjournent en général moins longtemps dans les ports et ils nettoient leurs citernes après déchargement, lorsqu'ils sont sur le chemin de retour.

Depuis quelques années les principales sociétés pétrolières appliquent volontairement pour leurs pétroliers un système qui est de nature à réduire considérablement la pollution de la mer. Le Ministre vise le système dit « Load on top ».

L'expérience a montré que, dans quasi tous les cas, la pollution des plages était due à des accidents — même lorsque ceux-ci se sont produits à des dizaines de miles des côtes — et que les hydrocarbures étaient amenés par les courants marins.

L'hypothèse selon laquelle la plupart des pétroliers diluent chimiquement leurs dépôts avant de les déverser en mer, repose vraisemblablement sur un malentendu. Comme il a été dit déjà, le système « Load on Top » est maintenant appliqué aux pétroliers; voici en quoi il consiste : les citernes sont lavées, les hydrocarbures restants flottent à la surface et sont transférés dans une citerne spéciale; l'eau de lavage, qui ne contient quasiment plus d'hydrocarbures pouvant polluer la mer, est pompée par dessus bord et les hydrocarbures restants sont déversés au port de chargement ou dans les zones autorisées qui ne présentent aucun danger pour nos côtes.

Cette méthode est plus efficace que n'importe quel procédé chimique. Il est d'ailleurs apparu à diverses reprises que les procédés chimiques sont incertains en ce domaine et n'ont que des effets passagers qui ne sont efficaces qu'à une échelle limitée.

Les problèmes de technique générale qui concernent la pollution par hydrocarbures sont étudiés attentivement sur le plan international par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime. La Belgique participe régulièrement aux discussions s'y rapportant et reçoit régulièrement la documentation à ce sujet.

Le membre peut avoir l'assurance que le Ministre partage ses préoccupations en ce qui concerne cette plaie que la pollution de la mer. En coopération avec la « Commission nationale pour l'Etude de la Pollution de l'eau de mer par les hydrocarbures » il ne manquera pas de continuer à suivre de très près l'évolution du problème et il soutiendra — en collaboration avec tous les services publics intéressés — toutes les mesures destinées à prévenir la pollution du littoral belge, à en limiter les conséquences ou à éliminer celles-ci.

AFDELING II.

TOERISME.

A. — Uiteenzetting vanwege de Minister-Staatssecretaris.

I. — Belang van het toerisme.

Het toerisme voldoet op het individuele vlak aan een behoefte aan rust en ontspanning, aan intellectuele nieuwsgierigheid of zelfs aan het snobisme van sommigen. Op nationaal en internationaal vlak echter is het toerisme in de eerste plaats een factor van economische welvaart.

Volgens de officiële statistieken van de I. U. O. T. O. (Internationale Unie van Officiële Toeristische Organisaties) bedroegen in 1965 de uitgaven voor toerisme over de hele wereld 2 650 miljard F, hetzij ongeveer 5 % van de verbruiksuitgaven.

Internationaal verkeer.

Het aantal aankomsten van buitenlandse toeristen in de verschillende landen van de wereld steeg in 1965 tot 117 700 000 tegen 110 151 400 in 1964, hetzij een vermeerdering met 7 %.

De ontvangsten die uit het *internationaal toeristenverkeer* voortvloeien zijn eveneens sterk aangegroeid. In 1965 bedroegen zij 573 miljard F, hetzij een stijging van 12 % tegenover 1964.

Europa is nog steeds het deel van de wereld dat het meest toeristen aantrekt (en ook dat het meest toeristen levert) : er werden 84 400 000 aankomsten van buitenlandse toeristen geboekt, hetzij 74,2 % van het wereldtotaal, en de ontvangsten bedroegen 365 miljard F.

De resultaten van het internationaal toerisme in 1965 getuigen ervoor dat de stijging van het toeristenverkeer blijft aanhouden. Het toerisme is bijgevolg een belangrijke economische activiteit geworden, die even solied is als om het even welke andere handelssector. In de periode 1958-1965 is het aantal aankomsten van buitenlandse toeristen gestegen met 107 % en de ontvangsten uit het internationaal toerisme met 105 %.

De uitgaven die over de ganse wereld uit het internationaal toerisme voortvloeien zijn van 1958 tot 1963 gestegen met 75 %; in dezelfde periode is de industriële productie slechts toegenomen met 44 % en de wereldhandel in afgewerkte producten met 45 %. Het toerisme vertoont dus een groeiritme dat aanzienlijk hoger ligt dan dat van de andere takken van de economie (Bron : Informations 24/66-22/65 - I. U. O. T. O.).

Op de conferentie van de Verenigde Naties over het Toerisme te Rome stelde Sir William Hildred, secretaris-generaal van de I. A. T. A. vast dat deze sector in 1962 de belangrijkste was geweest van de wereldhandel.

Tijdens de eerste zes maanden van 1966 werden 1 761 122 passagiers vervoerd tussen Noord-Amerika en Europa door de luchtvaartmaatschappijen die zijn aangesloten bij de I. A. T. A. Dit betekent een stijging van bijna 20 % t. o. v. dezelfde periode in 1965.

Voor talrijke landen is het toerisme een essentiële economische activiteit. In Oostenrijk bedragen de ontvangsten uit het toerisme ongeveer 20 miljard F, in Duitsland ongeveer 30 miljard, in Frankrijk 35 miljard en in Italië 45 miljard. In deze landen behoort het toerisme tot de allerbelangrijkste

SECTION II.

TOURISME.

A. — Exposé du Ministre-Secrétaire d'Etat.

I. — Importance du tourisme.

L'activité touristique satisfait, sur le plan individuel, à un besoin de repos et de détente, à la curiosité intellectuelle, voire même au snobisme de certains. Sur le plan national et international cependant, elle est avant tout un facteur important de prospérité économique.

Selon les statistiques officielles de l'I. U. O. T. O. (Union internationale des organismes officiels de tourisme), les dépenses touristiques mondiales ont atteint 2 650 milliards de francs en 1965, soit environ 5 % des dépenses de consommation.

Mouvement international.

Les arrivées de touristes étrangers dans les différents pays du monde se sont élevées en 1965 à 117 700 000 contre 110 151 400 en 1964, soit un accroissement de 7 %.

Les recettes provenant de ces *mouvements touristiques internationaux* se sont également fort accrues. En 1965, elles atteignaient 573 milliards de francs, soit une augmentation de 12 % par rapport à 1964.

L'Europe continue d'être la partie du monde exerçant le plus d'attrait sur les touristes (elle est aussi la région de départ de la plupart de ceux-ci) : 84 400 000 arrivées de touristes étrangers y ont été enregistrées, c'est-à-dire 74,2 % du total mondial, tandis que les recettes atteignaient 365 milliards de francs.

Les résultats du tourisme international pour 1965 témoignent de la continuité ascensionnelle des mouvements touristiques. Le tourisme est donc devenu une activité économique considérable et aussi importante que n'importe quel autre secteur du commerce. Pendant la période 1958-1965, les arrivées de touristes étrangers ont augmenté de 107 % et les recettes du tourisme international de 105 %.

Les dépenses découlant, dans le monde entier, du tourisme international ont augmenté de 75 % de 1958 à 1963 alors qu'au cours de la même période, la production industrielle n'a augmenté que de 44 % et le commerce mondial d'articles manufacturés de 45 %. Il s'agit donc d'un taux de croissance notablement plus élevé que dans la plupart des autres branches de l'activité économique (Source : Informations 24/66 - 22/65 - I. U. O. T. O.).

Sir William Hildred, secrétaire général de l'I. A. T. A., constatait à la conférence de Rome des Nations-Unies sur le Tourisme qu'en 1962 ce secteur avait été le plus important du commerce international.

Au cours des six premiers mois de 1966, 1 761 122 passagers ont été transportés entre l'Amérique du Nord et l'Europe par les compagnies aériennes membres de l'I. A. T. A., ce qui représente une augmentation de près de 20 % par rapport à la même période de 1965.

Pour de nombreux pays, le tourisme est une activité essentielle : les recettes dues au tourisme en Autriche se chiffrent à près de 20 milliards de francs, celles de l'Allemagne à près de 30 milliards, celles de la France à 35 milliards et celles de l'Italie à 45 milliards. Dans ces pays,

uitvoerartikelen. In Spanje vertegenwoordigt het 42 % van de uitvoer.

In economische en politieke kringen wordt men zich meer en meer van deze toestand bewust. In de Verenigde Staten bv. hebben de presidenten Kennedy en Johnson persoonlijk de bijzondere aandacht van hun landgenoten gevraagd voor het belang van het toerisme voor de economie.

Toeristenverkeer in België — Economisch belang.

Het toerisme van buitenlanders in België is in de periode 1955-1963 gestegen van 3 miljoen overnachtingen tot meer dan 5 miljoen. Daarmee slaat België een goed figuur, alhoewel het natuurlijk achterblijft bij landen die in volle toeristische expansie verkeren zoals bijvoorbeeld Oostenrijk, Griekenland, Spanje, waar in dezelfde periode een stijging met respectievelijk 123 %, 336 %, 244 % van de aankomsten van buitenlanders werd genoteerd.

De positie van België is gunstig te noemen als men er rekening mede houdt dat ons land niet beschikt over de sterke troeven van de landen aan de Middellandse Zee of de streken met wintersport.

In de Belgische rekeningenbalans neemt het toerisme een vooraanstaande plaats in. Niet alleen worden door de Nationale Bank de ontvangsten aan buitenlandse deviezen, voortvloeiend uit het toerisme, geschat op ongeveer 10 miljard F in 1965, maar de ontvangsten uit het toerisme groeien sneller dan de totale uitvoer en hun aandeel hierin is geklommen van 1,17 % in 1952 tot 3 % in 1962.

* * *

Het belang dat aan het toerisme moet worden gehecht, vloeit echter niet alleen voort uit zijn economische aspecten, maar ook uit de steeds belangrijker rol die deze activiteit gaat spelen op het sociale en culturele vlak.

II. — Gewone begroting 1967.

De begroting voor 1967 van het Commissariaat-Generaal voor Toerisme ondergaat geen gevoelige wijziging vergeleken bij het vorige dienstjaar.

In 1966 bedroeg zij 91 781 000 F (art. 12.20 van Doc. Senaat, n° 154 van 28 april 1966) en na aanpassing 92 584 000 F.

De voorstellen voor 1967 werden vastgesteld op een totaal van 95 407 000 hetzij een vermeerdering van minder dan 3 miljoen frank (grosso modo 3 %).

Alhoewel het bedrag voor de toeristische propaganda hierdoor kan worden opgevoerd van 52 500 000 F tot 55 000 000 F, moet toch worden opgemerkt dat de vermeerdering praktisch zal worden opgeslorpt door de prijsstijgingen (edities, publiciteit, pers en divers materiaal).

In de samenstelling van het begrotingsbedrag werden enkele wijzigingen doorgevoerd :

— de overdracht naar de buitengewone begroting van een deel van het krediet dat in 1966 onder artikel 43.01 stond en dat overeenkwam met het bedrag van 12 000 000 F dat was uitgetrokken voor de regionale toeristische uitrusting;

— de inschrijving van een nieuw artikel 51.01 onder de benaming « Premies voor de modernisatie van hotel-bedrijven » voor een bedrag van 10 000 000 F.

le tourisme est au premier rang des industries exportatrices. En Espagne, le tourisme représente 42 % des recettes d'exportation.

Les milieux économiques et politiques prennent, de plus en plus, conscience de cette situation et l'on a vu, aux Etats-Unis par exemple, les présidents Kennedy et Johnson alerter personnellement leurs concitoyens sur l'importance du mouvement touristique pour l'économie.

Trafic touristique en Belgique — Importance économique.

Le nombre des nuitées passées en Belgique par des touristes étrangers a augmenté de 3 millions en 1955 à plus de 5 millions en 1966, de sorte que la situation de notre pays se présente bien tout en n'étant, naturellement, pas comparable à celle des pays où le tourisme est en pleine expansion comme : l'Autriche, la Grèce et l'Espagne, où pendant la même période, le nombre des touristes étrangers a augmenté de 123 %, 336 % et 244 %.

Il est permis de qualifier de favorable la position de la Belgique, compte tenu de ce que notre pays ne possède pas les atouts majeurs des pays méditerranéens ou des régions de sports d'hiver.

Dans la balance des comptes de la Belgique, le tourisme occupe une place primordiale. Non seulement les recettes annuelles en devises étrangères dues au tourisme ont été évaluées par la Banque nationale à près de 10 milliards de F en 1965, mais ces recettes croissent plus rapidement que les exportations totales et leur part dans celles-ci est passée de 1,17 % en 1952 à 3 % en 1962.

* * *

Toutefois, l'intérêt qu'il convient de porter au tourisme n'est pas seulement fondé sur l'aspect économique du problème mais aussi sur le rôle de plus en plus considérable que l'activité touristique joue sur les plans social et culturel.

II. — Budget ordinaire de 1967.

Le budget de 1967 du Commissariat général au Tourisme n'a pas été sensiblement modifié par rapport à l'exercice précédent.

En 1966, il totalisait 91 781 000 F (art. 12.20 du Doc. Sénat, n° 154 du 28 avril 1966) et, après ajustement, 92 584 000 F.

Les propositions pour 1967 atteignent le total de 95 407 000 F soit une augmentation de moins de 3 millions F (grosso modo 3 %).

Il faut noter que si cela permet de porter le montant destiné à la propagande touristique de 52 500 000 F à 55 000 000 F, le supplément sera cependant pratiquement absorbé par certaines hausses de prix (éditions, publicité, presse et matériels divers).

La composition du budget a subi quelques modifications :

— le transfert au budget extraordinaire d'une partie du crédit qui figurait en 1966 à l'article 43.01 et qui correspondait au montant (12 000 000 de F) affecté aux subventions pour l'équipement touristique régional);

— l'inscription d'un article nouveau 51.01 sous le libellé « Primes à la modernisation des établissements hôteliers », pour un montant de 10 000 000 F.

Het hotelwezen is een van de voornaamste elementen van de toeristische uitrusting. Enerzijds kan niet geloofend worden dat de evolutie van de gewoonten, de steeds sneller wordende vervoermiddelen en de ontwikkeling van nieuwe logiesvormen niet gunstig zijn voor de hotelbedrijven. De aanpassing gaat niet zonder horten en stoten. De investeringsmoeilijkheden worden nog verergerd door de lastige exploitatievoorwaarden. De cliënteel wenst overal gunstige prijzen.

Anderzijds worden door de wet van 19 februari 1963 en het koninklijk besluit van 17 juli 1964 houdende statuut van de hotelinrichtingen strengere voorwaarden gesteld voor het verkrijgen van de vergunning om een hotelinrichting uit te baten.

De overgangsmaatregelen bepalen dat de bedrijven die op 1 september 1964 in werking waren, over een termijn van vijf jaar beschikken om zich te schikken naar de nieuwe voorschriften.

Het is dus zeker dat vele exploitanten tot investeringen zullen gedwongen worden om hun bedrijf aan te passen aan de standing van de hotels in de concurrerende toeristische landen. Deze beschikken over een geheel nieuwe uitrusting, die de Belgische en buitenlandse toeristen door ervaring hebben leren kennen.

Het is duidelijk dat, onder die omstandigheden, de Staat dient tussenbeide te komen in de lasten van een modernisering die onontbeerlijk is voor de faam van het Belgische hotelwezen en voor het handhaven van zijn concurrentiële positie.

Wetenschappelijke analyse van de toeristische bedrijvigheid.

De bovenbedoelde wijzigingen in de begroting maken het mogelijk in 1967 een som van 1 400 000 F uit te trekken voor een grondige studie van de toeristische motivering in de verschillende streken, ten einde zodoende een wetenschappelijke basis te kunnen leggen voor de propaganda die zowel in binnen- als buitenland wordt gevoerd.

Het is onontbeerlijk een goed inzicht te hebben in de kenmerken en strekkingen op de toeristische markten en in het personenverkeer, zowel op nationaal als op internationaal vlak.

Zowel op de traditionele markten als t.o.v. de nieuwe mogelijkheden die aan het toerisme geboden worden, moeten de toeristische bedrijven (logies, transport en aanverwante nijverheden) hun activiteit juist kunnen oriënteren, vooral om hun investeringen in allerlei domeinen zo oordeelkundig mogelijk te kunnen verrichten.

Maar het toerisme is een complexe sector; het is geen economische entiteit die gemakkelijk te omschrijven valt: zij omvat heel wat verschillende takken. Er zijn slechts zeer weinig specifieke statistische gegevens beschikbaar en de tendens naar vergemakkelijking van het internationaal verkeer draagt er nog toe bij om de bron van alle statistische informatie te doen uitdrogen omdat zij de afschaffing van allerlei formaliteiten impliceert (bv. controle of inschrijving aan de grens).

Op binnenlands vlak beschikken wij slechts over zeer fragmentaire gegevens over de evolutie van het probleem van de tweede woning, het weekeindtoerisme, de sociale en geografische spreiding van vakantiegangers en niet-vakantiegangers, over de voorkeur, de tendenzen en de financiële middelen van de cliënteel van de toeristische bedrijven.

Cijfergegevens over dit alles zijn nochtans onontbeerlijk om een samenhangende ontwikkelingspolitiek te kunnen voeren.

L'hôtellerie constitue l'un des principaux éléments de l'équipement touristique. D'une part, il est indéniable que l'évolution des coutumes, les moyens de transport de plus en plus rapides et le développement de nouveaux modes d'hébergement ne sont pas profitables aux établissements hôteliers. Leur adaptation ne se fait pas sans accroc. Les difficultés d'investissement sont encore aggravées par des conditions d'exploitation difficiles. La clientèle désire obtenir partout des prix favorables.

D'autre part, la loi du 19 février 1963 et l'arrêté royal du 17 juillet 1964 relatifs au statut des établissements hôteliers ont considérablement renforcé les conditions requises pour obtenir l'autorisation d'exploiter un établissement hôtelier.

Les mesures transitoires stipulent que les établissements en exploitation le 1^{er} septembre 1964 disposent d'un délai de cinq ans pour se conformer aux nouvelles prescriptions.

Il est donc certain que de nombreux exploitants seront obligés d'investir afin d'adapter leurs établissements au standing des hôtels de pays touristiques concurrents. Ces hôtels sont dotés d'un équipement absolument neuf, que les touristes belges et étrangers ont pu découvrir personnellement.

Dans ces conditions, il s'indique que l'Etat intervienne dans les charges d'une modernisation, indispensable au bon renom de l'hôtellerie belge et au maintien de la capacité concurrentielle de cette industrie.

Analyse scientifique de l'activité touristique.

Ces modifications apportées au budget permettent de disposer, en 1967, d'une somme de 1 400 000 F pour procéder à une étude approfondie de la motivation du tourisme dans les différentes régions, afin d'établir les bases scientifiques de la propagande faite tant à l'intérieur du pays qu'à l'étranger.

Il est nécessaire de bien connaître les caractéristiques et les tendances des marchés touristiques et des mouvements de personnes sur les plans national et international.

Tant sur les marchés traditionnels que vis-à-vis des nouvelles possibilités qui s'offrent au tourisme, les entreprises touristiques (hébergement, transports et industries connexes) doivent pouvoir orienter leurs activités, notamment pour effectuer le plus judicieusement possible leurs investissements dans les domaines les plus variés.

Mais le tourisme est un secteur complexe; ce n'est pas une entité économique facile à définir: elle englobe nombre de secteurs différents. On ne dispose que de très peu de données statistiques spécifiques, et la tendance normale à faciliter la circulation internationale, par le fait même qu'elle implique la suppression de toutes sortes de formalités (contrôles ou enregistrements aux frontières par exemple), concourt à réduire encore la source même de toute information statistique.

Sur le plan intérieur, on ne dispose que d'informations tout à fait fragmentaires sur l'évolution du problème de la seconde résidence, sur le tourisme du week-end, sur la répartition sociale et géographique des vacanciers et non-vacanciers, sur les préférences, les tendances et les moyens financiers de la clientèle des industries touristiques.

La connaissance de ces données chiffrées est cependant indispensable pour mener une politique de développement cohérente.

III. — Buitengewone begroting.

De begrotingsvoorstellen (buitengewone uitgaven 1967) voor het toerisme belopen het volgende totaal :

vastleggingskredieten : 130 000 000 F.

onderverdeeld als volgt :

— artikel 51.01 : subsidies ter bevordering van het sociaal toerisme :

- a) 60 000 000 ten voordele van de loontrekkenden;
- b) 10 000 000 ten voordele van de zelfstandigen.

— artikel 51.02 : subsidies voor de ontwikkeling van de regionale toeristische uitrusting : 60 000 000 F.

Ook de Minister van Openbare Werken heeft op zijn begroting een post « toeristische wegen » voor een bedrag van 40 000 000 F uitgetrokken.

Sociaal Toerisme.

Het krediet van 10 000 000 F dat thans voor de eerste maal wordt uitgetrokken ten voordele van de zelfstandigen, zal het mogelijk maken te voldoen aan de bestaande behoefte om gunstige voorwaarden te scheppen voor de ontwikkeling van het toerisme in deze bevolkingsgroep.

Subsidies voor de regionale toeristische uitrusting.

De uitrusting maakt thans het voornaamste toeristische probleem uit, en dit hoofdzakelijk om drie redenen :

— *de uitbreiding van het toerisme* die een snel groeiende capaciteit vergt van de apparatuur voor vervoer, onthaal, logies en ontspanning;

— *de democratisering van het toerisme* die een voortdurende aanpassing vergt van de uitrusting;

— *de buitenlandse concurrentie* die ons dwingt tot een versnelde organisatie van de mogelijkheden tot ontspanning en culturele verrijking en tot een modernisatie van de uitrusting.

Tot nog toe zijn de kredieten waarover het Commissariaat-Generaal voor Toerisme beschikte en die tussen de negen provincies verdeeld werden (12 000 000 F in 1966 op de gewone begroting) volstrekt onvoldoende gebleken ten aanzien van de behoeften in de verschillende delen van het land.

Om goede resultaten te bekomen is het immers nodig dat acties op grote schaal zouden kunnen worden ondernomen om ganse streken toeristisch uit te rusten.

Rekening houdend met de wisselvalligheid van het klimaat in ons land moet bovendien de ontoereikendheid verholpen worden van de infrastructuur voor ontspanning, met name het ontbreken van overdekte ontspanningsgelegenheden, die in de plaats kunnen treden van de ontspanning in open lucht die door de toerist bij voorkeur gezocht wordt.

Met de betrokken departementen (Openbare Werken, Cultuur, Landbouw, Volksgezondheid) zal contact worden opgenomen, ten einde te bereiken dat bij het uitwerken van

III. — Budget extraordinaire.

Les propositions budgétaires (dépenses extraordinaires pour 1967) relatives au tourisme s'établissent comme suit :

crédits d'engagement : 130 000 000 F.

se subdivisant comme suit :

— article 51.01 : subventions pour la promotion du tourisme social :

- a) 60 000 000 au bénéfice des travailleurs salariés;
- b) 10 000 000 au bénéfice des travailleurs indépendants.

— article 51.02 : subventions favorisant le développement de l'équipement touristique régional : 60 000 000 F.

Le Ministre des Travaux publics, de son côté, a inscrit à son budget un poste « routes touristiques » auquel est prévu un crédit de 40 millions de F.

Tourisme social.

Le crédit de 10 000 000 de F, prévu pour la première fois en faveur des travailleurs indépendants, permettra de répondre à la nécessité actuelle de créer des conditions favorables à la promotion du tourisme au sein de cette catégorie de travailleurs.

Subsides à l'équipement touristique régional.

Le problème de l'équipement constitue actuellement le principal problème touristique, essentiellement pour trois raisons :

— *l'expansion du tourisme*, qui requiert une capacité de transport, d'accueil, d'hébergement et de délassement toujours plus grande;

— *la démocratisation du tourisme*, qui implique un équipement constamment adapté;

— *la concurrence étrangère*, qui nous impose une modernisation de l'équipement et une organisation poussée des possibilités de délassement et d'enrichissement culturel de la clientèle.

Jusqu'à présent, les crédits mis à la disposition du Commissariat général au Tourisme et répartis entre les neuf provinces (12 000 000 de F en 1966, au budget extraordinaire) se sont révélés nettement insuffisants, eu égard aux nécessités des différentes régions.

En effet, pour aboutir à des résultats satisfaisants, il faudrait pouvoir entreprendre des actions d'une grande envergure, et pourvoir des régions entières d'un équipement touristique.

De plus, compte tenu de l'instabilité du climat de notre pays, il convient de remédier à l'insuffisance de l'infrastructure de délassement, c'est-à-dire à l'absence d'endroits de délassements couverts pouvant pallier occasionnellement l'impossibilité de pratiquer les distractions de plein air que le touriste recherche cependant de préférence.

Des contacts seront pris avec les Départements intéressés (Travaux publics, Culture, Agriculture, Santé publique), afin d'obtenir que les investissements nécessaires au déve-

plannen en programma's voor ruimtelijke ordening rekening zou worden gehouden met de investeringen die nodig zijn voor de ontwikkeling van het toerisme.

Het Bestuur van Stedebouw en van de Ruimtelijke Ordening is reeds overgegaan tot het uitwerken van streekplannen voor aanleg en ontwikkeling; deze plannen vestigen ook de aandacht op de behoeften op het stuk van de toeristische uitrusting.

Het wereldjaar van het toerisme.

Het jaar 1967 wordt voor het toerisme bijzonder belangrijk.

De Verenigde Naties hebben de sociale en economische waarde van het toerisme op plechtige wijze willen erkennen evenals de grote rol die het speelt bij de bevordering van de samenwerking tussen de volkeren. Daarom heeft de U. N. O. het jaar 1967 uitgeroepen tot « wereldjaar van het toerisme ».

De praktische verwezenlijking van dit objectief werd toevertrouwd aan de Internationale Unie van de officiële diensten voor toerisme waarvan België het voorzitterschap waarnemt.

In België, zoals in tal van landen over de gehele wereld, wordt een uitgebreid programma van manifestaties georganiseerd om aan dit initiatief een ruime weerklank te geven; tevens zal een bijzondere inspanning gedaan worden om de formaliteiten te versoepelen die het internationaal verkeer nog belemmeren, om de nationale toeristische politiek te harmoniseren, om het jeugdtoerisme en de voorlichting van het publiek te ontwikkelen, enz...

B. — Algemene beraadslaging.

Naar aanleiding van de uiteenzetting vanwege de Minister-Staatssecretaris voor het Toerisme werden in de Commissie talrijke opmerkingen geformuleerd en vragen gesteld die uw verslaggever gemeend heeft als volgt te kunnen samenvatten :

1. — Sociaal toerisme en jeugdtoerisme.

Een lid wenst de Minister geluk met de verruimde mogelijkheden die hij ter ondersteuning van de toeristische activiteit bekomen heeft.

Een lid onderstreept het toenemend belang van het sociaal toerisme, nu de vrije tijdsbesteding een van de grote vraagstukken van het ogenblik aan het worden is.

Hij spreekt dan ook de hoop uit dat de kredieten voor het Toerisme, overeenkomstig die groeiende behoeften, in de loop van de komende jaren zullen kunnen worden aangepast.

* * *

Vraag n° 1. — Sociaal toerisme ten bate van de zelfstandigen.

In dezelfde gedachtengang verheugen verscheidene leden zich erover dat een krediet van 10 miljoen frank ten bate van het sociaal toerisme van de zelfstandigen werd uitgetrokken.

Zij wensen te vernemen op welke wijze dit krediet zal worden verdeeld.

loppement touristique soient pris en considération dans l'élaboration des plans et des programmes d'aménagement du territoire.

L'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire a déjà procédé à l'élaboration de plans régionaux d'aménagement et de développement; ces plans attirent aussi l'attention sur les besoins en matière d'équipement touristique.

L'année internationale du tourisme.

L'année 1967 revêtra, sur le plan touristique, une importance toute particulière.

Soucieuses de consacrer solennellement la valeur sociale et économique du tourisme — tout autant que son rôle précieux dans l'établissement de la coopération entre les peuples — les « Nations-Unies » ont en effet décrété l'année 1967 « année internationale du tourisme ».

La réalisation pratique en a été confiée à l'Union internationale des organismes officiels de tourisme (U.I.O.O.T.), dont le Commissariat général au Tourisme belge assume la présidence.

C'est dire qu'en Belgique, comme dans tous les pays du monde, un vaste programme de manifestations est prévu, afin de donner à cette initiative tout son retentissement, cependant que des efforts particuliers seront faits pour assouplir encore les formalités qui entravent la circulation entre Etats, pour harmoniser la politique touristique nationale et pour développer le tourisme des jeunes, l'information du public, etc.

B. — Discussion générale.

A l'occasion de l'exposé du Ministre-Secrétaire d'Etat au Tourisme, de nombreuses observations et questions ont été formulées en Commission. Votre rapporteur a estimé pouvoir les résumer comme suit :

1. — Le tourisme social et le tourisme des jeunes.

Un membre félicite le Ministre pour l'extension des possibilités qu'il a pu obtenir en faveur de l'activité touristique.

Un membre souligne l'importance croissante du tourisme social, à un moment où l'occupation des loisirs devient progressivement l'un des problèmes les plus importants du moment.

Il exprime dès lors l'espoir que les crédits prévus pour le Tourisme pourront, au cours des prochaines années, être adaptés à ces besoins croissants.

* * *

Question n° 1. — Le Tourisme social des travailleurs indépendants.

Dans le même ordre d'idées, plusieurs membres se réjouissent du crédit de 10 millions de francs inscrit en faveur du tourisme social des travailleurs indépendants.

Ils souhaitent connaître le mode de répartition de ce crédit.

Antwoord :

Dit krediet dat, gezien zijn beperkte omvang, nog eerder symbolisch is, maar in de komende jaren aan de hand van de opgedane ervaring eventueel zal kunnen worden opgevoerd, zal worden verdeeld volgens een analoge formule als die geldend voor het sociaal verlof van de loonarbeiders; dit wil zeggen dat, in het geval van de zelfstandigen, die verdeling dus zal geschieden in overleg met de beroepsorganisaties die voorstellen zullen kunnen doen.

Vraag n° 2. — Jeugdtoerisme.

Een lid vraagt naar hetgeen dit jaar zal worden gedaan op gebied van het jeugdtoerisme.

Antwoord :

Het krediet van tien miljoen dat vorig jaar voor het jeugdtoerisme werd bestemd, zal dit jaar ingevolge een kredietoverdracht kunnen behouden blijven.

*2. — Toeristische uitrusting.**Vraag n° 3. — De mogelijkheden.*

De verruimde mogelijkheden op het gebied van de Staatstussenkomsten in de ontwikkeling van de regionale toeristische uitrusting (60 miljoen plus 40 miljoen op de begroting van Openbare Werken) doen de vraag stellen naar het gebruik dat men van die mogelijkheden zal maken. Men mag hierbij niet lukraak tewerk gaan, maar men moet interessante initiatieven steunen.

Spreker vermeldt als voorbeeld de uitrusting van wandelpaden en o.m. de verbetering van de zgn. Driftweg te Den Haan.

Antwoord :

Het geval van de zgn. Driftweg te Den Haan dat door het lid werd aangehaald, is een typisch voorbeeld van een te verbeteren wandelpad, waarbij de tussenkomst van de Staat gewettigd is. Dergelijke tussenkomst ten bate van de Driftweg wordt dan ook overwogen.

Maar in tal van andere gevallen van wandelpaden zowel in de Ardennen als in het Vlaamse land, kunnen door de betrokken V. V. V.'s, door toeristische verenigingen of door de belanghebbende overheden voorstellen worden uitgewerkt en ter subsidiëring worden overgelegd.

Andere voorbeelden nog waarin een financiële tussenkomst om toeristische redenen kan worden overwogen :

De bouw van overdekte zwembaden in toeristische gemeenten voor wie dergelijke omvangrijke onderneming een zware financiële last betekent.

Welnu, in dergelijk geval kan van de kredieten voor het toerisme een bij de normale Rijkssubsidie bijkomende toelage worden opgenomen (10 à 20 %).

Hetzelfde geldt voor de aanleg van recreatiecentra, nautische installaties, culturele centra in toeristische steden en gemeenten, enz.

Réponse :

Ce crédit qui, par son volume limité, est encore plutôt symbolique et qui, au cours des prochaines années, pourra éventuellement être augmenté à la lumière de l'expérience acquise, sera réparti selon une formule analogue à celle qui est d'application en ce qui concerne les vacances sociales des travailleurs salariés, c'est-à-dire que pour les travailleurs indépendants la répartition se fera donc de commun accord avec les organisations professionnelles, lesquelles pourront formuler des propositions.

Question n° 2. — Tourisme des jeunes.

Un membre désire savoir ce qui sera fait cette année sur le plan du tourisme des jeunes.

Réponse :

Le crédit de dix millions destiné l'année dernière au tourisme des jeunes pourra être maintenu cette année, grâce à un transfert de crédits.

*2. — Equipement touristique.**Question n° 3. — Les possibilités.*

L'augmentation des possibilités en ce qui concerne les interventions de l'Etat dans le développement de l'équipement touristique régional (60 millions, auxquels s'ajoutent 40 millions sur le budget des Travaux publics) entraîne la question de savoir quelle utilisation sera faite de ces possibilités. Il ne faut pas se laisser guider par le hasard, mais il convient de soutenir les initiatives intéressantes.

Le même membre cite comme exemple l'aménagement de sentiers et, notamment, la modernisation du sentier, dit Driftweg, à Le Coq.

Réponse :

Le cas du Driftweg à Le Coq, que cite le membre, est l'exemple typique d'un aménagement de sentier pour lequel l'intervention de l'Etat se justifie. Celle-ci peut donc être envisagée dans ce cas précis.

Pour de nombreux autres sentiers, tant dans les Ardennes qu'en pays flamand, les S. I. du lieu, les associations touristiques et les autorités intéressées peuvent toutefois mettre au point des propositions et les présenter en vue d'un subventionnement.

Il y a encore d'autres cas dans lesquels l'intervention financière pour motifs touristiques peut être envisagée :

La construction de piscines couvertes dans des communes touristiques pour lesquelles une entreprise d'une telle envergure représenterait une lourde charge financière.

Or, dans ce cas, une subvention (de 10 à 20 %) complémentaire du subside normal de l'Etat peut être imputée sur les crédits du tourisme.

Il en va de même pour l'aménagement de centres de délassement, d'installations nautiques, de centres culturels dans des villes ou communes touristiques, etc...

Vraag n° 4: Staatssubsidies per provincie.

Een lid wenst de verdeling per provincie van de tussenkomsten van de Staat in de regionale toeristische uitrusting te kennen.

Antwoord :

Tabel met de verdeling per provincie van de Staatssubsidies in de regionale toeristische uitrusting, sedert 1956 :

Question n° 4. — Subsidies de l'Etat, par province.

Un membre désire connaître la répartition, par province, des interventions de l'Etat en faveur de l'équipement touristique.

Réponse :

Tableau donnant la répartition des subsides d'équipement touristique par province, depuis l'année 1956 :

Provincie — Province	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Antwerpen. — Anvers	685 000	750 000	750 000	460 000	1 000 000	1 000 000
Brabant. — Brabant	685 000	750 000	750 000	460 000	1 000 000	1 000 000
Henegouwen. — Hainaut	685 000	750 000	750 000	460 000	1 000 000	1 000 000
West-Vlaanderen. — Flandre occidentale	485 000	750 000	750 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000
Oost-Vlaanderen. — Flandre orientale	685 000	750 000	750 000	460 000	2 500 000	1 500 000
Luik. — Liège	1 746 045	1 500 000	1 500 000	1 000 000	1 000 000	2 000 000
Limburg. — Limbourg	695 625	750 000	750 000	460 000	1 000 000	1 000 000
Luxemburg. — Luxembourg	1 666 665	1 500 000	1 500 000	3 000 000	1 000 000	1 000 000
Namen. — Namur	1 666 665	1 500 000	1 500 000	1 000 000	2 000 000	1 000 000
	9 000 000	9 000 000	9 000 000	8 800 000	12 000 000	11 000 000

Provincie — Province	1962	1963	1964	1965	1966
Antwerpen. — Anvers	900 000	850 000	875 000	1 500 000	1 100 000
Brabant. — Brabant	900 000	925 000	861 000	1 000 000	1 100 000
Henegouwen. — Hainaut	900 000	500 000	1 000 000	1 000 000	1 100 000
West-Vlaanderen. — Flandre occidentale	1 400 000	1 275 000	1 312 500	1 500 000	1 625 000
Oost-Vlaanderen. — Flandre orientale	900 000	850 000	1 312 500	1 000 000	1 100 000
Luik. — Liège	920 000	1 500 000	847 000	1 500 000	1 625 000
Limburg. — Limbourg	900 000	1 275 000	875 000	1 000 000	1 625 000
Luxemburg. — Luxembourg	1 400 000	1 500 000	1 271 000	1 000 000	1 625 000
Namen. — Namur	1 400 000	1 000 000	1 471 000	1 500 000	1 100 000
	9 620 000	9 675 000	9 825 000	11 000 000	12 000 000

Vraag n° 5. — Toeristische centra per provincie.

Een lid wenst te weten, per provincie, welke gemeenten als toeristische centra zijn erkend.

Antwoord :

Gemeenten die de nodige criteria bezitten om als « toeristisch centrum » erkend te worden (voorlopige lijst) :

Antwerpen :

Antwerpen, Kalmthout, Kasterlee, Lier, Mechelen, Mol.

Brabant :

Braine l'Alleud, Brussel, Diest, Hofstade, Keerbergen, Leuven, Nijvel, Villers-la-Ville, Waterloo.

Henegouwen :

Chimay, Bergen, Orroir, Doornik, Virelles.

Luik :

Aywaille, Basse-Bodeux (3 Ponts), Chaudfontaine, Esneux, Eupen, Fosse s/Salm (3 Ponts), Francorchamps, Hamoir, Hoei, Jalhay, Luik, Louveigné (Banneux), Malmédy, Remouchamps, Robertville, Sankt-Vith, Spa, Stavelot (Coo), Tilff, Vieuxville, Wanne (3 Ponts).

Limburg :

Genk, Tongeren, Zolder.

Luxemburg :

Barvaux, Bastenaken, Bomal, Bouillon, Chiny, Corbion, Cugnon, Daverdisse, Durbuy, Erezée, Florenville, Habay-la-Neuve, Herbeumont, Hotton, Houffalize, La Roche, Marche, Nadrin, Ortho, Poupehan, Rochehaut (Frahan), St-Hubert, Ucimont, Vielsalm.

Namen :

Alle, Anhée, Annevoie, Bohan, Dinant, Godinne, Han s/Lesse, Hastière-Lavaux, Hastière-par-delà, Houyet, Lustin, Namen, Nismes, Profondeville, Rochefort, Spontin, Vresse, Waulsort, Wépion, Yvoir.

Oost-Vlaanderen :

Gent, Oudenaarde, Ruien (Kluisberg), Uitbergen, Waasmunster.

West-Vlaanderen :

Blankenberghe, Bredene, Brugge, Damme, De Panne, Diksmuide, Heist, Ieper, Kemmel, Klemskerke (De Haan), Knokke, Koksijde, Lombardsijde, Middelkerke, Nieuwpoort, Oostduinkerke, Oostende, Veurne, Vlissegem (De Haan), Wenduine, Westende, Westouter.

Vraag n° 6. — Verbetering van de hoteluitrusting.

Wat de premies ter bevordering van de modernisering of van de bouw van hotelinrichtingen betreft, de beperktheid van dit krediet (10 miljoen) brengt met zich dat, uit

Question n° 5. — Centres de tourisme par province.

Un membre désire connaître, par province, les communes reconnues comme « centres de tourisme ».

Réponse :

Communes réunissant les critères nécessaires en vue de leur reconnaissance comme « centre de tourisme » (liste provisoire) :

Anvers :

Anvers, Kalmthout, Kasterlee, Lierre, Malines, Mol.

Brabant :

Braine l'Alleud, Bruxelles, Diest, Hofstade, Keerbergen, Louvain, Nivelles, Villers-la-Ville, Waterloo.

Hainaut :

Chimay, Mons, Orroir, Tournai, Virelles.

Liège :

Aywaille, Basse-Bodeux (3 Ponts), Chaudfontaine, Esneux, Eupen, Fosse s/Salm (3 Ponts), Francorchamps, Hamoir, Huy, Jalhay, Liège, Louveigné (Banneux), Malmédy, Remouchamps, Robertville, Saint-Vith, Spa, Stavelot (Coo), Tilff, Vieuxville, Wanne (3 Ponts).

Limbourg :

Genk, Tongres, Zolder.

Luxembourg :

Barvaux, Bastogne, Bomal, Bouillon, Chiny, Corbion, Cugnon, Daverdisse, Durbuy, Erezée, Florenville, Habay-la-Neuve, Herbeumont, Hotton, Houffalize, La Roche, Marche, Nadrin, Ortho, Poupehan, Rochehaut (Frahan), St-Hubert, Ucimont, Vielsalm.

Namur :

Alle, Anhée, Annevoie, Bohan, Dinant, Godinne, Han s/Lesse, Hastière-Lavaux, Hastière-par-delà, Houyet, Lustin, Namur, Nismes, Profondeville, Rochefort, Spontin, Vresse, Waulsort, Wépion, Yvoir.

Flandre orientale :

Gand, Audenarde, Ruien (Mont-de-l'Enclus), Uitbergen, Waasmunster.

Flandre occidentale :

Blankenberghe, Bredene, Bruges, Damme, La Panne, Dixmude, Heist, Ypres, Kemmel, Klemskerke (Le Coq), Knokke, Coxyde, Lombardsijde, Middelkerke, Nieuport, Oostduinkerke, Ostende, Furnes, Vlissegem (Le Coq), Wenduine, Westende, Westouter.

Question n° 6. — Modernisation de l'équipement hôtelier.

Le caractère limité (10 millions) du crédit prévu pour l'octroi de primes en vue de l'encouragement à la modernisation ou à la construction d'établissements hôteliers a pour

het oogpunt van de efficiëntie ervan, veel zal afhangen van de wijze van toekenning vooral dan aan reeds bestaande bedrijven.

In die gedachtengang wijzen verscheidene leden erop dat de uitrusting in het algemeen en de sanitaire installaties van onze kleinere hotels en pensions in het bijzonder dikwijls nog veel te wensen overlaten en dat de inspanningen ter verbetering daarvan steun verdienen.

Antwoord :

De premie voor modernisering is, gezien het beperkte bedrag ervan, als een aanmoediging bedoeld.

Zij zal 20 % van de kosten van de uit te voeren moderniseringswerken vertegenwoordigen.

De minimumpremie zal 20 000 F bedragen, terwijl de maximumpremie op 300 000 F zal worden bepaald.

De Regering moet echter omtrent dit alles nog een beslissing nemen.

Vraag n° 7. — Suggestie tot tussenkomst in de interestenlast i.p.v. uitkering van premies.

Een lid vraagt zich af of het niet de voorkeur zou verdienen de steun aan het hotelwezen toe te kennen in de vorm van tussenkomsten in de interestenlasten van aangegane leningen i.p.v. in de vorm van premies.

Antwoord :

Leningen tegen verminderde rentevoet worden toegestaan door organismen zoals de Kas voor Beroepskrediet afhankelijk van het Ministerie van Middenstand, de N. M. K. N., enz.

De bedoeling van de premie toegestaan in het kader van het betrokken begrotingskrediet is, zoals hierboven reeds werd gezegd, een bijkomende bijzondere aanmoediging tot modernisering te zijn.

Maar die premie betekent toch ook een verlichting van de rentelast voor de betrokken bedrijven.

Vraag n° 8. — Kampeerterreinen.

De inrichting van onze kampeerterreinen moet worden verbeterd; zo moet een reglementaire afstand tussen de tenten worden opgelegd.

Antwoord :

Een nieuwe campingwet is in voorbereiding. Zij beoogt o.m. de inplanting, een verbetering van de sanitaire installaties en regeling van de afstanden, dit in het belang van iedereen.

3. — Toerisme en Stedebouw.

Vraag n° 9. — Weekeindhuisjes.

Verscheidene leden menen dat de diensten van Stedebouw een overdreven strengheid aan de dag leggen wat betreft de eisen voor de bouw van weekeindhuisjes, die veelal op een stenen fundering in hout worden opgetrokken.

conséquence que, du point de vue de l'efficacité, beaucoup dépendra de la manière dont il sera octroyé, surtout à des entreprises existantes.

Dans ce même ordre d'idées, plusieurs membres font observer que l'équipement en général et les installations sanitaires de nos petits hôtels et pensions en particulier laissent encore souvent à désirer, et que les efforts faits en vue de leur modernisation méritent d'être soutenus.

Réponse :

La prime de modernisation, vu son montant peu élevé, est à considérer comme un encouragement.

Elle représentera 20 % du coût des travaux de modernisation à effectuer.

La prime minimum sera de 20 000 F et la prime maximum de 300 000 F.

Le Gouvernement doit toutefois encore prendre une décision à ce sujet.

Question n° 7. — Suggestion en vue d'instaurer une intervention dans la charge d'intérêt en remplacement de l'octroi de primes.

Un membre se demande s'il ne serait pas préférable de soutenir l'hôtellerie en accordant des interventions dans les charges d'intérêts des emprunts contractés, plutôt qu'en octroyant des primes.

Réponse :

Des prêts à taux d'intérêt réduit sont accordés par des organismes tels que la Caisse de crédit professionnel qui dépend du Ministère des Classes moyennes, la S. N. C. I., etc...

Le but de la prime octroyée dans le cadre du crédit budgétaire en question est — comme il vient d'être dit ci-dessus — d'être un encouragement supplémentaire spécial à la modernisation.

Cette prime constitue toutefois également un allègement de la charge d'intérêts pour les entreprises en question.

Question n° 8. — Terrains de camping.

L'organisation de nos terrains de camping doit être modernisée : il convient par exemple, de prescrire une distance réglementaire entre les tentes.

Réponse :

Une nouvelle loi sur le camping est en cours de préparation. Elle vise notamment l'implantation, la modernisation des installations sanitaires et règle les distances dans l'intérêt de chacun.

3. — Tourisme et Urbanisme.

Question n° 9. — Chalets de week-end.

Plusieurs membres estiment que les services de l'urbanisme se montrent par trop sévères en ce qui concerne les conditions de construction de chalets de week-end, généralement des constructions en bois sur fondations en pierre.

Aldus is het brandgevaar — gezien de moderne procédés van onontvlambaarmaking — heel wat minder groot dan officieel wordt voorgesteld.

Verder toont men zich in andere landen t.a.v. de bouw van de bedoelde huisjes heel wat soepeler; daarbij wordt het landschap, bv. in de bergstreken, door die huisjes niet geschonden, wel integendeel.

In België daarentegen brengt een te strenge en onlogische reglementering met zich dat, enerzijds, allerlei ontbossingen en verkavelingen voor gebouwen in duurzame materialen worden toegestaan en dat men ook om het even wat in het landschap mag neerzetten van het ogenblik dat het op vier wielen rust, terwijl men anderzijds soms het optrekken van zelfs architecturaal verantwoorde weekendhuisjes verbiedt.

Bovendien heeft de in ons land gevoerde politiek nadelige economische en sociale gevolgen; het is goed dat onze stedelijke bevolking de buitenlucht gaat opzoeken, maar men moet het haar mogelijk maken en men mag niet door een te letterlijke en te restrictieve toepassing van de ter zake geldende regelen (bv. in geval van beplanting met bomen) die mogelijkheden beperken, de prijzen laten opdrijven en aldus, ongewild, misbruiken in de hand werken.

Antwoord :

De Minister-Staatssecretaris is het in grote mate met de vorige sprekers eens.

De bouw van weekendhuisjes en dgl. beantwoordt aan een sociale nood van onze tijd.

Maar men moet terzelfdertijd onze landschappen redden en beschermen die het gemeengoed van onze ganse bevolking uitmaken en vermijden dat er, in de natuur, nieuwsoortige « bidonvilles » zouden ontstaan.

Zoveel schiet er aan natuurschoon, bv. aan de kust, in de Ardennen of in de Kempen, niet meer over dan dat men het aan de willekeur van kandidaat-verkavelaars en -bouwers zou overlaten.

Daarom moeten voor de bouw van de bedoelde huisjes plaatsen worden uitgestippeld en beschermd, waar zij het landschap niet schaden.

Dit kan, met een sociale bekommernis voor ogen, bv. in het kader van een streekplan, worden verwezenlijkt met de medewerking van de toeristische federaties, de provinciebesturen, de lokale overheid, enz...

De Minister-Staatssecretaris weet dat dit ook ter zake de bekommernis is van de Minister van Openbare Werken.

Een andere zaak zijn de strenge normen die, krachtens een circulaire van 1960 uitgaande van de directie-generaal van Stedebouw, voor de bouw van dergelijke huisjes werden opgelegd en die aan een nieuw onderzoek zouden moeten worden onderworpen.

Besluit: enerzijds moet men tegemoet komen aan de sociale nood waaraan het weekendhuisje beantwoordt, maar daarbij de redding van het landschap betrachten; anderzijds, indien men zich strak moet tonen op dit laatste essentiële punt, is voor het overige een grotere soepelheid wenselijk.

4. — Varia.

Vraag n° 10. — Ruines van Villers-la-Ville.

Een lid maakt zich tot tolk van de klachten in verband met de verwaarlozing van de ruïnes van Villers-la-Ville.

Etant donné les procédés modernes d'ignifugeage, le risque d'incendie est beaucoup moins réel que ne le présente la thèse officielle.

Par ailleurs, d'autres pays se montrent beaucoup plus souples en matière de construction de ces chalets, d'autant plus que le site, par exemple dans les régions montagneuses, n'est pas déparé par ces constructions.

En Belgique par contre, une réglementation trop sévère et illogique entraîne, d'une part, l'autorisation de procéder à toutes sortes de déboisements et de lotissements en vue d'ériger des constructions en matériaux durables, ce qui comporte également la liberté de déparer le paysage par n'importe quoi, pourvu que cela repose sur quatre roues, et, d'autre part, l'interdiction de construire quelquefois des chalets de week-end, même justifiées du point de vue architectural.

En outre, la politique menée à cet égard par notre pays a des effets économiques et sociaux défavorables; que notre population urbaine recherche l'air de la campagne est excellent, encore faut-il le lui permettre, et l'on ne peut, par une application trop littérale et trop restrictive des règlements en la matière (par exemple en cas de plantation d'arbres), restreindre les possibilités existantes, ce qui fait monter les prix et entraîne inévitablement des abus.

Réponse :

Le Ministre-Secrétaire d'Etat partage en grande partie l'avis de l'orateur précédent.

La construction de chalets de week-end, etc., répond à un besoin social de notre époque.

Il faut toutefois en même temps sauvegarder et protéger nos sites qui constituent le patrimoine de notre population tout entière, et éviter qu'il ne se crée, en pleine nature, des « bidonvilles » d'une nouvelle espèce.

Il ne reste plus tant de beautés naturelles, par exemple à la côte, dans les Ardennes ou en Campine, qu'on puisse se permettre de les abandonner à l'arbitraire des candidats-lotisseurs et constructeurs.

C'est pourquoi il faut déterminer et protéger pour la construction de ces chalets des endroits où ils ne nuisent pas à la beauté du site.

Dans une perspective sociale, cela peut se faire, par exemple, dans le cadre d'un plan régional, avec la collaboration des fédérations touristiques, des administrations provinciales, des autorités locales, etc...

Le Ministre-Secrétaire d'Etat sait que telle est également la préoccupation du Ministre des Travaux publics.

Que dire cependant des normes sévères, imposées pour la construction de ces chalets en vertu d'une circulaire qui, en 1960, a été établie par la direction générale de l'urbanisme et qu'il conviendrait de réexaminer.

Conclusion: D'une part, il faut donner satisfaction au besoin social auquel le chalet de week-end apporte une solution, mais également s'efforcer de sauvegarder le paysage; d'autre part, s'il faut se montrer inflexible sur ce dernier point, qui est essentiel, il faudrait, pour le reste, faire preuve de plus de souplesse.

4. — Questions diverses.

Question n° 10. — Ruines de Villers-la-Ville.

Un membre fait état des plaintes relatives à l'état d'abandon des ruines de Villers-la-Ville.

Antwoord :

Deze zaak kreeg onlangs een oplossing. De Minister-Staatssecretaris telt de manier, waarop ter zake een regeling werd gevonden, tot voorbeeld voor de wijze waarop dergelijke kwesties hun beslag kunnen krijgen.

De gouverneur van Brabant heeft een beroep gedaan op de Minister-Staatssecretaris voor Toerisme en deze heeft, op zijn beurt, ervoor gezorgd dat de ruïnes werden bezocht, benevens door hemzelf, door de bevoegde Ministers, nl. die van Openbare Werken en van Justitie. Ter plaatse besliste de Minister van Openbare Werken tot ieders voldoening een krediet van 3 miljoen voor de dringendste werken ter beschikking te stellen. Ook de Ministers van Justitie en van Toerisme zullen hun steentje bijdragen.

Het staat thans vast dat de ruïnes van Villers-la-Ville zullen worden gered. Andere belangrijke monumenten zullen volgen.

Vraag n° 11 — de grotten van Folx-les-Caves.

Een lid bekommert zich om de slechte toegang tot de grotten van Folx-les-Caves.

Antwoord :

De toegangsweg tot die grotten is wat men noemt een toeristische weg.

De plaatselijke V. V. V., het gemeentebestuur, de provincie, enz..., kunnen ter zake een initiatief nemen om samen met de Minister-Staatssecretaris een oplossing van het probleem te zoeken.

* * *

Verscheidene leden formuleren nog diverse opmerkingen en wensen :

Een lid waarschuwt tegen een overdreven centralisatietendens vanwege de provinciale besturen wat de inrichting van toeristische centra betreft.

Het gaat niet op een te uitsluitende interesse aan de dag te leggen voor één provinciaal domein, waarvan slechts een beperkt deel van de bevolking kan genieten.

Het verdient daarentegen uit sociaal oogpunt aanbeveling zoveel mogelijk toeristische en recreatiecentra aan te leggen die over het gehele grondgebied van een provincie zijn verspreid en waarin een maximaal aantal inwoners rust en ontspanning kunnen zoeken.

Een lid vraagt speciale aandacht voor het groot toerisme; te dikwijls wordt ons land bij aankomst in Europa van grote toeristische rondritten over het hoofd gezien.

Een ander lid nog vraagt dat de Minister bij zijn collega van Verkeerswezen zou aandringen opdat de uurregelingen van de treinen in de Ardennen meer aan het toeristisch verkeer zouden worden aangepast.

Een spreker wil maatregelen zien nemen opdat de stortplaatsen voor vuilnis en afval van allerlei aard langs onze grote wegen en langs onze toeristische routes zouden worden geweerd.

Hij uit ten slotte de wens dat het onderzoek van de dossiers door de Commissie voor Monumenten en Landschappen zou worden bespoedigd.

Réponse :

Une solution a été donnée récemment à ce problème. Le Ministre-Secrétaire d'Etat cite la manière dont la question a été réglée comme un exemple de la manière dont de tels problèmes peuvent être résolus.

Le Gouverneur du Brabant a fait appel au Ministre-Secrétaire d'Etat au Tourisme et celui-ci, à son tour, a tenu non seulement à visiter lui-même les ruines, mais aussi à ce qu'elles soient visitées par les Ministres compétents, en l'occurrence ceux des Travaux publics et de la Justice. Sur les lieux, le Ministre des Travaux publics a décidé, à la satisfaction de tous, d'octroyer un crédit de 3 millions en vue d'exécuter les travaux les plus urgents. De même, le Ministre de la Justice et le Ministre-Secrétaire d'Etat au Tourisme apporteront leur contribution.

Actuellement, il est certain que les ruines de Villers-la-Ville seront sauvées. D'autres monuments importants suivront également.

Question n° 11. — Les grottes de Folx-les-Caves

Un membre s'inquiète de l'accès malaisé aux grottes de Folx-les-Caves.

Réponse :

L'accès à ces grottes se fait par un sentier dit touristique.

Le syndicat d'initiative local, l'administration communale, la province, etc., peuvent prendre l'initiative en ce domaine, afin de rechercher avec le Ministre-Secrétaire d'Etat une solution au problème.

* * *

Plusieurs membres ont encore formulé diverses observations et exprimé certains vœux :

Un membre met en garde contre une tendance centralisatrice excessive des pouvoirs provinciaux, en ce qui concerne l'aménagement de centres de tourisme.

Il ne convient pas de s'intéresser exclusivement à un domaine provincial bien déterminé, dont seule peut jouir une faible partie de la population.

Au contraire, il est recommandé, du point de vue social, d'instaurer le plus grand nombre possible de centres de tourisme de la détente et de les répartir sur tout le territoire d'une province, de manière qu'un maximum d'habitants puissent y trouver le repos et la détente.

Un membre attire l'attention sur le grand tourisme; notre pays est trop souvent négligé lors de l'arrivée en Europe de grands périples touristiques.

Un autre membre encore demande que le Ministre insiste auprès de son collègue des Communications, afin que les horaires des trains qui circulent en Ardenne soient mieux adaptés au trafic touristique.

Un membre voudrait voir prendre des mesures en vue d'éviter que des ordures et des détritus de toute nature soient déversés le long de nos grandes routes et de nos routes touristiques.

Il exprime enfin le vœu de voir accélérer l'examen des dossiers par la Commission Royale des Monuments et des Sites.

AFDELING III.

BESPREKING VAN DE ARTIKELEN
EN STEMMINGEN.

De artikelen van de begroting werden zonder opmerkingen aangenomen.

Op artikel 51.01 van de tabel was echter een amendement ingediend door de heer Jaminet (stuk 4-XIV/2), ertoe strekkende op dit artikel een krediet van 10 miljoen frank uit te trekken ten bate van het jeugdtoerisme.

Ingevolge de verklaring door de heer Minister-Staatssecretaris voor het Toerisme tijdens de algemene beraadslaging dienaangaande afgelegd en luidens welke het krediet van tien miljoen dat vorig jaar voor het jeugdtoerisme werd bestemd, dit jaar, ingevolge een kredietoverdracht, zal kunnen behouden blijven, werd het bovenbedoelde amendement ingetrokken.

De begroting werd met 10 tegen 3 stemmen aangenomen.

De Verslaggever,

A. CLAEYS.

De Voorzitter,

L. MOYERSON.

SECTION III.

DISCUSSION DES ARTICLES
ET VOTES.

Les articles du budget ont été adoptés sans observations.

Toutefois, un amendement avait été présenté à l'article 51.01 par M. Jaminet (document n° 4-XIV/2) tendant à inscrire à cet article un crédit de 10 millions de francs en faveur du tourisme des jeunes.

A la suite de la déclaration faite à ce sujet par le Ministre-Secrétaire d'Etat au Tourisme au cours de la discussion générale et aux termes de laquelle le crédit de dix millions destiné l'an dernier au tourisme des jeunes pourrait être maintenu cette année grâce à un transfert de crédit, l'amendement susvisé a été retiré.

Le budget a été adopté par 10 voix contre 3.

Le Rapporteur,

A. CLAEYS.

Le Président,

L. MOYERSON.