

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1964-1965

2 FEBRUARI 1965.

BEGROTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
en van Posterijen, Telegrafie en Telefonie
voor het dienstjaar 1965.

(Kredieten betreffende het Verkeerswezen.)

VERSLAG

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

INHOUD.

	Blz.
Korte inleiding	3
A. Gewone begroting	4
B. Buitengewone begroting	5

HOOFDSTUK I.

Uitleenzetting van de Minister.

I. De Internationale vervoerproblemen	6
A. De economische conferentie van Ministers van Verkeer	8
B. Verkeersproblemen in de EEG	9
C. Beneluxvervoerpolitiek	18

(1) Samenstelling van de Commissie :

A. — Leden : de heren Allard, Claeys, De Gryse, Delhache, De Paepe, Devos (Robert), Jaminet, Loos, Mertens, Van Acker (Benoît), Van Herreweghe. — de heren Baccus, Brouhon, Geldof, Gillis, Hicquet, Lacroix, Plovie, Sainte, Van Hoorick, Van Winghe. — de heren Boey, Van Doorne.

B. — Plaatsvervangers : de heren Bode, Delwaide, Mevr. De Riemaecker-Legot, de heren Moriau, Robyns, Verroken. — de heren Cudell, De Sweemer, Grandjean, Van Cleemput, Vercauteren. — de heer Lefebvre (René).

Zie :

4-XV (1964-1965) :
— N° 1 : Begroting.

Chambre des Représentants

SESSION 1964-1965

2 FÉVRIER 1965.

BUDGET

du Ministère des Communications
et des Postes, Télégraphes et Téléphones
pour l'exercice 1965.

(Crédits afférents aux Communications.)

RAPPORT

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

SOMMAIRE.

	Pages
Introduction	3
A. Budget ordinaire	4
B. Budget extraordinaire	5

CHAPITRE PREMIER.

Exposé du Ministre.

I. Les problèmes des transports internationaux	6
A. La Conférence économique des Ministres des Transports	8
B. Les problèmes des transports dans la C. E. E.	9
C. La politique des transports dans le Benelux	18

(1) Composition de la Commission :

A. — Membres : MM. Allard, Claeys, De Gryse, Delhache, De Paepe, Devos (Robert), Jaminet, Loos, Mertens, Van Acker (Benoît), Van Herreweghe. — MM. Baccus, Brouhon, Geldof, Gillis, Hicquet, Lacroix, Plovie, Sainte, Van Hoorick, Van Winghe. — MM. Boey, Van Doorne.

B. — Suppléants : MM. Bode, Delwaide, M^{me} De Riemaecker-Legot, MM. Moriau, Robyns, Verroken. — MM. Cudell, De Sweemer, Grandjean, Van Cleemput, Vercauteren. — M. Lefebvre (René).

Voir :

4-XV (1964-1965) :
— N° 1 : Budget.

	Blz.		Pages
II. De spoorwegen	19	II. Les chemins de fer	19
A. Modernisatie van het rijdend materieel :		A. Modernisation du matériel roulant	
1. Electrificatie van het net	19	1. Electrification du réseau	19
2. Dieselisatie	19	2. Dieselisation	19
3. Vermindering van het park stoomlocomotieven	20	3. Réduction du parc des locomotives à vapeur	20
4. Reizigersmaterieel	20	4. Matériel pour le transport de voyageurs	20
5. Het goederenmaterieel	20	5. Matériel pour le transport de marchandises	20
6. Bedrag van geplaatste bestellingen	21	6. Montant des commandes	21
B. Modernisatie van de andere exploitatiemiddelen	21	B. Modernisation des autres moyens d'exploitation	21
C. Hervorming van de administratieve beheermethodes	22	C. Réforme des méthodes de gestion administrative	22
D. Rationalisatie van de exploitatie	22	D. Rationalisation de l'exploitation	22
1. Vereenvoudiging op de lijnen met beperkt verkeer	22	1. Simplification de l'exploitation sur les lignes à faible trafic	22
2. Sluiten van lijn's zondags	22	2. Suppression du service dominical sur certaines lignes	22
3. Opbreken van lijnen	22	3. Enlèvement des rails de certaines lignes	22
4. Sluiting van goederenkoeren met onvoldoende trafiek	23	4. Fermeture des cours aux marchandises à trafic insuffisant	23
5. Rationalisatie van de stukgoederentrafiek — Overname door de firma Depaire	23	5. Rationalisation du trafic des colis. Reprise des centres routiers par la firme Depaire	23
E. Commerciële hervorming	24	E. Réforme commerciale	24
1. Meer commerciële soepelheid	24	1. Souplesse commerciale	24
2. Versoepeling van de gebruiksvoorwaarden der voertitels voor reizigers	24	2. Assouplissement des conditions d'utilisation des titres de transport pour voyageurs	24
3. Versoepeling van de reglementatie goederenvervoer	24	3. Assouplissement de la réglementation du transport de marchandises	24
4. Buitengewone spoortrafieken	25	4. Trafic ferroviaire extraordinaire	25
F. Personeelkwesties	25	F. Questions de personnel	25
1. Personeelsvermindering	25	1. Réduction des effectifs	25
2. Evolutie van het aantal gepensioneerden	26	2. Evolution du nombre de pensionnés	26
3. Sociale problemen	26	3. Problèmes sociaux	26
G. Financiële toestand	26	G. Situation financière	26
1. Dienstjaar 1964	26	1. Exercice 1964	26
2. Dienstjaar 1965	27	2. Exercice 1965	27
III. De bevordering van het Stedelijk gemeenschappelijk vervoer	28	III. La promotion des transports urbains en commun	28
IV. Personen- en goederenvervoer over de baan :		IV. Transport par route des personnes et des marchandises :	
— Algemeen	30	— Généralités	30
— Bilaterale contingenten voor goederenvervoer naar Duitsland, Frankrijk en Italië	32	— Contingents bilatéraux pour le transport des marchandises à destination de l'Allemagne, de la France et de l'Italie	32
1. Duitsland	32	1. Allemagne	32
2. Frankrijk	32	2. France	32
3. Italië	33	3. Italie	33
V. Zeewezen	33	V. Marine	33
a) Personeel	33	a) Personnel	33
b) Koopvaardij	34	b) Marine marchande	34
c) Kustvaart	34	c) Cabotage	34
d) Zeevisserij	35	d) Pêche maritime	35
e) Zeevaartonderwijs	35	e) Enseignement maritime	35
f) Zeevaartpolitie	36	f) Police maritime	36
g) Oostende-Doverlijn	36	g) Ligne Ostende-Douvres	36
VI. Binnenvaart	36	VI. Navigation intérieure	36
VII. Havenpolitiek	37	VII. Ports	37
VIII. Wegverkeer en verkeersveiligheid	38	VIII. Circulation routière et sécurité de la circulation	38
1. Rijbewijs	38	1. Permis de conduire	38
2. Herziening van de wet van 1899 op de verkeerspolitie	38	2. Revision de la loi de 1899 sur la police du roulage	38
3. Blauwe Zones	39	3. Zones bleues	39
4. Verkeersvoorschriften en reglementering op de politie van het wegverkeer	39	4. Prescriptions de roulage et réglementation de la police de la circulation routière	39
5. Technische maatregelen	39	5. Mesures techniques	39
a) Helm voor bestuurders van rijwiel met hulpmotor en motorrijwiel	39	a) Casque pour les conducteurs de vélomoteurs et de motocyclettes	39
b) Rookuitlaat van de Dieselmotoren	39	b) Dégagement de fumée des moteurs « Diesel »	39
c) Regeling schijnwerpers	39	c) Réglage des phares	39
d) bestrijding lawaai	39	d) Lutte contre le bruit	39
e) veiligheids gordels	40	e) Ceintures de sécurité	40

	Blz.		Pages
6. Toezicht Rijkswacht	40	6. Surveillance par la Gendarmerie	40
7. Opvoeding, propaganda, veiligheidsmaatregelen inzake baanverkeer	40	7. Education, propaganda, mesures de sécurité en matière de circulation routière	40
IX. Luchtvaart	41	IX. Navigation aérienne	41
a) Algemeen	41	a) Généralités	41
b) Helikopters	41	b) Hélicoptères	41
c) Air Union	42	c) Air Union	42
d) Infrastructuur	42	d) Infrastructure	42
1) Nationale luchthaven	42	1) Aéroport national	42
2) Oostende	43	2) Ostende	43
3) Gosselies (industrie)	43	3) Gosselies (industrie)	43
e) Eurocontrole	43	e) Eurocontrol	43
X. Toerisme	44	X. Tourisme	44
a) Uitslagen seizoen 1964	44	a) Résultats de la saison 1964	44
b) Reisbureaus	44	b) Agences de voyages	44
c) Wet op de hotelinrichtingen	44	c) Loi sur les établissements hôteliers	44
d) Sociaal toerisme	45	d) Tourisme social	45
e) Camping	46	e) Camping	46
f) Thermale stations	46	f) Stations thermales	46

HOOFDSTUK II.

Algemene bespreking.

1. Spoorwegen	46
2. Buurtspoorwegen	53
3. Verkeersproblemen	55
4. Zeewezen	61
5. Luchtvaart	66
6. Stedelijk gemeenschappelijk vervoer	69
7. Toerisme	71
Stemmingen	73
Bijlage I: Vergelijkende tabellen met de opgave van het effectief van het personeel respectievelijk in 1961 en 1964, gerangschikt per niveau en per taalrol	74
Bijlage II: Personeelssterkte van de N.M.B.S. per kwalificatiegroep en per administratief centrum	75

* * *

DAMES EN HEREN,

De bespreking van de begroting voor het dienstjaar 1965 werd in uw Commissie door een uitgebreide en merkwuurde uiteenzetting van de Minister van Verkeerswezen ingeleid. Hierna volgt, in verschillende rubrieken onderverdeeld, het essentiële van deze opgemerkte toelichting. Vooraf betoogde de Minister dat zijn begroting voor 1965 moest gezien en beoordeeld worden aan de hand van volgende elementen:

- 1) de toepassing van de regeringsmaatregelen die strekken tot de revalorisatie van het openbaar ambt en tot speciale programmering in de openbare sector;
- 2) de terugslag van de inflatoire tendensen die zich hebben voorgedaan in de landen van de Europese Economische Gemeenschap zonder dat het mogelijk, noch aangewezen is geweest de prijzen in de onderscheiden vervoersektoren daaraan aan te passen;
- 3) de « afremming » waartoe de Regering dientengevolge heeft moeten besluiten ten aanzien van het budgettaire en financieel beleid van de Staat in 1964 en vooral in 1965;
- 4) de weerslag van de tot dusver verkregen positieve resultaten van de gevoerde politiek inzake rationalisatie en modernisering van het vervoerwezen in ons land.

Al deze elementen dienen in hun verdere evolutie te worden gevolgd en het is in functie van deze ontwikkeling en aanpassing dat zowel de bijgewerkte begroting van 1964 als deze voor het dienstjaar 1965 moeten worden gezien.

CHAPITRE II.

Discussion générale.

1. Chemins de fer	46
2. Chemins de fer vicinaux	53
3. Problèmes de la circulation	55
4. Marine	61
5. Navigation aérienne	66
6. Transports en commun urbains	69
7. Tourisme	71
Vote	73
Annexe I: Tableaux comparatifs mentionnant les effectifs du personnel en 1961 et en 1964, par niveau et par rôle linguistique	74
Annexe II: Effectifs de la S.N.C.B. par groupe de qualification et par centre administratif	75

* * *

MESDAMES, MESSIEURS,

La discussion par votre Commission du budget pour l'exercice 1965 a été introduite par le Ministre des Communications, qui a fait un exposé détaillé et remarquable. L'essentiel de ces explications, qui ont suscité un vif intérêt, est repris ci-après sous différentes rubriques. Au préalable, le Ministre a fait observer que son budget pour 1965 devait être considéré et apprécié à la lumière des éléments suivants:

- 1) l'application des mesures gouvernementales tendant à la revalorisation de la fonction publique et à une programmation spéciale dans le secteur public;
- 2) l'incidence des tendances inflationnistes qui se sont manifestées dans les pays de la Communauté Economique Européenne sans qu'il ait été possible ni indiqué de procéder à un ajustement correspondant des prix dans les différents secteurs des transports;
- 3) les restrictions auxquelles le Gouvernement a dû recourir de ce fait en matière de politique budgétaire et financière de l'Etat en 1964 et surtout en 1965;
- 4) la répercussion des résultats positifs atteints jusqu'à présent par la politique menée en matière de rationalisation et de modernisation des transports dans notre pays.

Tous ces éléments devront être suivis dans leur évolution ultérieure, et c'est en fonction de cette évolution et de cette adaptation que le budget ajusté de 1964 ainsi que celui pour l'exercice 1965 doivent être considérés.

A. — GEWONE BEGROTING.

I. — Dienstjaar 1964.

	In miljoen frank
De aanvankelijke begroting ten bedrage van ...	4.582,1
werd gebracht op	4.690,6
wat een netto verhoging betekent van	108,5
waarvan :	
— bijkredieten voor	110,95
— verminderingen	2,45
	108,5
Komen daarbij bijkredieten voor voorgaande dienstjaren... ..	7,05
Wat het totaal van de bijkredieten brengt op	115,55

	Dienstjaar 1964	Vorige dienstjaren
	—	—
	In miljoen frank	

Deze bijkredieten hebben betrekking op volgende hoofdposten :

Personeelsuitgaven :

— ingevolge verhoging index, vacatiegeld, gezinstoelagen, enz.	24,8	2,9
— ingevolge toelagen verleend aan het varende personeel voor bijzondere prestaties, overwerk, enz.... ..	5,6	3,—

Uitgaven voor materieel :

Verhoging van de verbruiks-goederen en regeling van geschillen naar aanleiding van ongevallen, enz.	4,2	0,8
Aanvullende toelage aan R. L. W. voor index-verhoging, herwaardering bezoldigingen, kaderuitbreiding ...	16,3	
Aanpassing van de compensatievergoedingen aan N. M. B. S. en N. M. V. B. voor de tariefreducties aan bepaalde categorieën reizigers	5,9	
Verhoging van ons tussenkomstaandeel in Eurocontrol	11,—	

A. — BUDGET ORDINAIRE.

I. — Exercice 1964.

	En millions de francs
Le budget initial d'un montant de	4.582,1
a été porté à	4.690,6
ce qui constitue une augmentation nette de ...	108,5
dont :	
— crédits supplémentaires	110,95
— diminutions	2,45
	108,5
A cela s'ajoutent des crédits supplémentaires pour exercices précédents	7,05
Ce qui porte le total des crédits supplémentaires à	115,55

	Exercice 1964	Exercices précédents
	—	—
	En millions de francs	

Ces crédits supplémentaires se rapportent aux postes principaux suivants :

Dépenses de personnel :

— suite à l'augmentation de l'index, du pécule de vacances, des allocations familiales, etc.	24,8	2,9
— suite aux allocations accordées au personnel navigant pour prestations spéciales, prestations supplémentaires, etc.	5,6	3,—

Dépenses de matériel :

Hausse des articles de consommation et liquidation du contentieux résultant d'accidents, etc.	4,2	0,8
Subvention complémentaire à la R. V. A. pour augmentation de l'index, revalorisation des rémunérations, extension de cadre... ..	16,3	
Ajustement des indemnités compensatoires à la S.N.C.B. et à la S. N. C. V. pour les réductions tarifaires à certaines catégories de voyageurs	5,9	
Augmentation de notre part d'intervention dans Eurocontrol	11,—	

	Dienstjaar 1964	Vorige dienstjaren
	—	—
	In miljoen frank	
Eerste krediet voor onze deelname aan de Internationale Verkeerstentoonstelling München 1965	3,—	
Verhoging van de globale Staatstussenkomst in de kredieten voor de bouw van zeeschepen	18,—	
Verhoging van de exploitatiekosten van de lijn Oostende-Dover en regeling van de materiële schade van de aanvaring van het Noorse schip « Promoteus » door de pakketboot « Koning Albert » ...	22,—	

De evolutie van de gewone begroting kan als volgt worden geschetst :

	In miljoen frank	
	—	
1959	4.782,6	
1960	4.157,4	— 625,2
1961	3.746,4	— 411,—
1962 (herwaardering openbare functie en index-verhoging)	3.910,4	+ 164,—
1963	4.549,5	+ 653,7
1964 (aangepast)	4.690,6	+ 108,5
1965	4.593,4	— 97,2
Verschil 1959-1965		— 189,2

B. — BUITENGEWONE BEGROTING.

Inleidend zij opgemerkt dat de buitengewone begroting voor 1964 en voor 1965 werd opgemaakt in overeenstemming met de Regeringsmaatregelen tot « conjuncturele afremming » in sommige investeringssectoren, zonder nochtans de normale uitvoering van het programma voor economische expansie over de periode 1962-1965 in het gedrang te brengen.

In principe, werd het *programma 1965* vastgesteld op 110 % van de verwezenlijkingen in 1964, die, wat het Departement betreft, in de lijn zijn gebleven van de aanvankelijke voorzieningen.

De aanvullende schijf van 10 % voor 1965 is bedoeld om een « eventualiteitsprogramma » te financieren waarover de Regering zal te beslissen hebben ingeval de conjunctuur enige neiging tot daling mocht vertonen.

In 't bijzonder wijst de Minister erop — en hij zal daar nog nader op terugkomen — dat in de begroting 1965 belangrijke vastleggings- en betalingskredieten zijn voorzien om te kunnen starten met een eerste reeks werken ter verbetering van het gemeenschappelijk vervoer in de hoofdstad en in de vier andere grote agglomeraties (Antwerpen, Luik, Gent, Charleroi). Omwille van hun conjuncturele aspecten zal de Regering ten aanzien van de timing van deze werken, te gelegener tijd, passende beslissingen te treffen hebben.

De aanvankelijke buitengewone begroting voor 1964 werd geamendeerd met de inschrijving van een vastleggingskrediet van 750 miljoen voor het « spoorweggedeelte » van de tweede tunnel onder de Schelde en van een vast-

	Exercice 1964	Exercices précédents
	—	—
	En millions de francs	
Premier crédit pour notre participation à l'Exposition Internationale des Communications à Munich en 1965 ...	3,—	
Augmentation de l'intervention globale de l'Etat dans les crédits pour la construction de navires	18,—	
Augmentation des frais d'exploitation de la ligne Ostende-Douvres et réparation des dommages matériels résultant de l'abordage du navire norvégien « Promoteus » par le paquebot « Koning Albert » ...	22,—	

L'évolution du budget ordinaire se présente comme suit :

	En millions de francs	
	—	
1959	4.782,6	
1960	4.157,4	— 625,2
1961	3.746,4	— 411,—
1962 (revalorisation fonction publique et augmentation de l'index)	3.910,4	+ 164,—
1963	4.549,5	+ 653,7
1964 (ajusté)	4.690,6	+ 108,5
1965	4.593,4	— 97,2
Différence 1959-1965		— 189,2

B. — BUDGET EXTRAORDINAIRE.

Il convient de remarquer au préalable que les budgets extraordinaires pour 1964 et pour 1965 ont été établis conformément aux mesures gouvernementales imposant un freinage conjoncturel dans certains secteurs d'investissement, mais sans mettre en cause l'exécution normale du programme d'expansion économique pour la période 1962-1965.

En principe le *programme pour 1965* a été fixé à 110 % des réalisations intervenues en 1964, qui, en ce qui concerne le département, sont restées dans la ligne des prévisions initiales.

La tranche additionnelle de 10 % pour 1965 est destinée à financer un « programme d'éventualité » sur lequel le Gouvernement aurait à se prononcer si la conjoncture venait à présenter une certaine tendance à la baisse.

Le Ministre signale spécialement — et il y reviendra encore dans le détail — que d'importants crédits d'engagement et de paiement sont prévus au budget pour 1965 afin de pouvoir entamer une première série de travaux ayant pour but d'améliorer les transports en commun dans la capitale et dans les quatre autres grandes agglomérations (Anvers, Liège, Gand, Charleroi). En raison de leurs aspects conjoncturels, le Gouvernement aura à prendre en temps utile des décisions appropriées quant au timing de ces travaux.

Le budget extraordinaire initial pour 1964 a été amendé par l'inscription d'un crédit d'engagement de 750 millions pour la « partie ferroviaire » du second tunnel sous l'Escaut et d'un crédit d'engagement de 210 millions pour la con-

leggingskrediet van 210 miljoen voor de bouw van een nieuwe « car-ferry » voor de Oostende-Doverlijn.

De aldus aangepaste begroting ziet er als volgt uit :

	Vastleggings- kredieten	Betalings- kredieten
Aanvankelijke begroting 1964	4.295	3.917
Voorgestelde aanpassingen ...	— 165	— 120
	4.130	3.797
<i>Programma aangenomen voor 1964 door het Ministerieel Comité voor Investerings- en vervoer en met inbegrip van de overdracht van kredieten der vorige dienstjaren</i>	5.120	4.264

Voor het dienstjaar 1965 belopen de globale voorzieningen :

— aan vastleggingskredieten ... 4.124 miljoen frank;
— aan betalingskredieten ... 3.488 miljoen frank.

Vergelijking met vorige dienstjaren :

	Vastleggings- kredieten	Betalings- kredieten
1963 (aangepast) ...	4.444	4.526
1964 (aangepast) ...	4.130	4.264

HOOFDSTUK I.

UITEENZETTING VAN DE MINISTER.

I. — DE INTERNATIONALE VERVOERPROBLEMEN.

Geen enkele sector van de Belgische economie brengt zo sterk de internationale verbondenheid en de Europese roeping van 's lands economie tot uiting als de verkeerssector. Iedereen kent het belang van het internationaal verkeer wat betreft onze spoorweg, onze binnenvaart of onze havens. Maar wanneer men de concrete cijfers naast elkaar stelt van het nationaal en het internationaal vervoer dat op het Belgisch grondgebied wordt verricht, dan is men toch telkens weer verrast door de omvang van het internationaal verkeer gedurende het laatste decennium.

Het binnenlands goederenvervoer bij de N. M. B. S. is, hoofdzakelijk ten gevolge van structuurwijzigingen in onze economie (bij vb. het afnemend kolengebruik) van 1953 tot 1963 gedaald van 2.000 miljoen tonkilometer op 1.600 miljoen tonkilometer. Het internationaal vervoer, dat nochtans in grote mate met dezelfde structuurwijzigingen in de Europese economie diende rekening te houden, is in dezelfde periode gestegen van 2.400 miljoen tonkilometer gepresteerd op Belgisch grondgebied tot 3.400 miljoen tonkilometer, hetzij een winst van 1.000 miljoen tonkilometer. Alles samengenomen klom het aandeel van het grensoverschrijdend goederenvervoer in het totaal goederenvervoer van de N. M. B. S. van 64 % in 1953 tot 77 % in 1963.

struction d'un nouveau « car-ferry » pour la ligne Ostende-Douvres.

Le budget ainsi adapté se présente comme suit :

	Crédits d'engagement	Crédits de paiement
Budget initial pour 1964 ...	4.295	3.917
Ajustements proposés ...	— 165	— 120
	4.130	3.797
<i>Programme adopté pour 1964 par le Comité Ministériel des Investissements et des Transports, y compris le report de crédits des exercices précédents ...</i>	5.120	4.264

Pour l'exercice 1965 les prévisions globales s'élèvent à :

— crédits d'engagement ... 4.124 millions de francs;
— crédits de paiement ... 3.488 millions de francs.

Comparaison avec exercices précédents :

	Crédits d'engagement	Crédits de paiement
1963 (ajusté) ...	4.444	4.526
1964 (ajusté) ...	4.130	4.264

CHAPITRE I.

EXPOSE DU MINISTRE.

I. — LES PROBLEMES DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX.

Aucun secteur de l'économie belge ne met si nettement en évidence la solidarité internationale et la mission européenne de l'économie du pays que le secteur des communications. Chacun connaît l'importance du trafic international en ce qui concerne nos chemins de fer, notre navigation intérieure ou nos ports. Mais en rapprochant les chiffres concrets des transports nationaux et internationaux effectués sur le territoire belge, on est chaque fois surpris par le volume atteint par le trafic international au cours de la dernière décade.

Les transports intérieurs de marchandises par la S.N.C.B. sont tombés de 2.000 millions de tonnes-kilomètres en 1953 à 1.600 millions de tonnes-kilomètres en 1963, principalement à cause des modifications de structure intervenues dans notre économie (par exemple la consommation décroissante de charbon). Le trafic international, pourtant largement tributaire des mêmes modifications de structure dans l'économie européenne, est passé, durant la même période, de 2.400 millions de tonnes-kilomètres sur territoire belge à 3.400 millions de tonnes-kilomètres, soit un accroissement d'un million de tonnes-kilomètres. Dans l'ensemble, la part des transports de marchandises franchissant les frontières dans le total des transports de marchandises par la S. N. C. B. est montée de 64 % en 1953 à 77 % en 1963.

Ook in de binnenvaart stelt men dezelfde evolutie vast. Daar steeg het aandeel van het internationaal vervoer van 45 % in 1953 tot 59 % in 1963.

Het internationaal vervoer per vrachtwagen vanuit de haven van Antwerpen of met bestemming naar deze haven vertienvoudigde van 1953 tot 1963.

Een andere aanduiding van het belang van het internationaal verkeer voor ons land : het aantal passagiers door de Oostende-Doverlijn vervoerd bereikte amper 642.000 in 1953. In 1963 bedroeg het 1.560.000 reizigers. Het aantal vervoerde auto's werd meer dan verzesvoudigd : van ongeveer 20.000 in 1953 tot 130.000 in 1963.

Dezelfde expansie van het internationaal verkeer vindt men ook wat de activiteit op onze luchthavens betreft : 430.000 reizigers in 1953 en 1.500.000 in 1963.

Ook voor industrie en handel is de toestand thans zo dat in een belangrijke mate de levenskansen van onze ondernemingen nauw samenhangen met een voortdurende ontwikkeling van het internationaal vervoer.

Het internationale transito-verkeer via onze grote havens lokt heel wat regelmatige scheepvaartlijnen aan die aan de Belgische industriëlen een volledig gamma van afvaarten naar alle delen van de wereld bieden, waarbij niet alleen de frequentie maar ook de vervoer voorwaarden voor de Belgische industrieel gunstig beïnvloed worden door de aanwezigheid van een belangrijk vervoerpakket afkomstig uit de ons omringende landen.

* * *

Hoe is thans de stand van zaken in het Europees vervoer ?

De Europese Gemeenschappelijke Markt bestaat uit zes landen die inzake het verkeer nog steeds in zeer uiteenlopende toestanden verkeren. Landen zoals Duitsland en Frankrijk, in een zekere mate ook Italië, kennen een zeer ruime nationale verkeersmarkt die aan de nationale vervoerders alle kansen tot ontplooiing van hun activiteit biedt.

Een typisch voorbeeld : het Duitse binnenlandse wegvervoer kent, voor het vervoer op afstanden van meer dan 50 km, een stelsel van vaste tarieven, gekoppeld aan een stelsel van strenge contingentering. Voor het internationaal wegvervoer met Duitsland bestaan er geen tarieven, zodat de vervoerprijzen ontstaan uit een vrije markteconomie, die gekenmerkt is door een sterke wedijver. Wel is het internationale wegvervoer eveneens gecontingenteerd en dit onder vorm van bilaterale overeenkomsten.

On dankst het feit dat het internationaal wegvervoer ook voor Duitsland meer en meer uitbreiding neemt, wat tot regelmatige herziening van de bilaterale akkoorden noopt, stellen we vast dat het aandeel van de Duitse wegvervoerondernemingen in de trafieken met dit land van jaar tot jaar afneemt, ten voordele van de Nederlandse of Belgische wegvervoerders.

De verklaring voor dit feit is vrij eenvoudig : de Duitse wegvervoerder kent maar een beperkte concurrentie op zijn markt : nieuwkomers worden maar druppelsgewijze toegelaten. Hij is bovendien verzekerd aan vaste, winstgevend prijzen te rijden. Waarom zou hij zich in die omstandigheden in de concurrentie van de internationale markt storten, waar hij nooit met zekerheid weet welke prijs hij morgen voor zijn vervoer zal krijgen ? Hij trekt zich liever terug op zijn nationale markt, bijzonder wanneer, zoals klaarblijkelijk nu het geval is, de hoogconjunctuur een

Une évolution identique est constatée dans la navigation intérieure, où la part du trafic international est montée de 45 % en 1953 à 59 % en 1963.

Les transports internationaux par camions en provenance ou à destination du port d'Anvers ont décuplé de 1953 à 1963.

Autre indication quant à l'importance des communications internationales pour notre pays : le nombre de passagers transportés par la ligne Ostende-Douvres atteignait à peine 642.000 en 1953 ; en 1963, ces passagers étaient au nombre de 1.560.000. Le nombre d'automobiles transportées est passé de 20.000 environ en 1953 à 130.000 en 1963, soit plus du sextuple.

Une expansion analogue des transports internationaux caractérise l'activité de nos aéroports : 430.000 voyageurs en 1953 et 1.500.000 en 1963.

En ce qui concerne l'industrie et le commerce, la situation est devenue telle que la viabilité de nos entreprises est dans une large mesure étroitement tributaire du développement incessant des transports internationaux.

Le trafic de transit international par nos grands ports attire bon nombre de lignes de navigation régulières, qui offrent aux industriels belges une gamme complète de départs vers toutes les parties du monde. Ces derniers bénéficient ainsi de la présence d'une importante flotte de transport originaire de pays voisins, ce qui exerce une influence favorable non seulement sur la fréquence des mouvements de navires, mais aussi sur les conditions de transport.

* * *

Quelle est la situation actuelle des transports européens ?

Le Marché Commun Européen englobe six pays qui, en matière de communications, se trouvent encore toujours dans des situations fort divergentes. Des pays comme l'Allemagne, la France et aussi, dans une certaine mesure, l'Italie, possèdent un vaste marché national de transports, qui offre aux transporteurs nationaux toutes les possibilités de développer leur activité.

En voici un exemple typique. En Allemagne, en ce qui concerne le transport intérieur par route, il existe, pour le transport sur des distances de plus de 50 km, un système de tarifs fixes lié à un système de contingentement sévère. Il n'existe pas de tarifs pour le transport international par route avec l'Allemagne, de sorte que les prix pratiqués pour ce transport résultent d'une économie de marché caractérisée par une forte concurrence. Il est vrai que le transport international par route est également contingenté, et cela sous la forme de conventions bilatérales.

Bien que le transport international par route prenne également une ampleur de plus en plus grande, ce qui entraîne la révision régulière des accords bilatéraux, nous constatons que, dans les relations avec ce pays, la part des entreprises allemandes de transport par route décroît d'année en année au bénéfice des transporteurs par route néerlandais ou belges.

Ce fait s'explique assez aisément : le transporteur par route allemand ne connaît sur son marché qu'une concurrence limitée : les nouveaux venus n'y sont admis qu'au compte-gouttes. De plus, il est assuré de rouler à des prix fixes et rémunérateurs. Pourquoi se jetterait-il, en pareilles circonstances, dans la concurrence du marché international, où il ne sait jamais avec certitude quel prix il obtiendra pour son transport du lendemain ? Il préfère se retirer sur son marché national, surtout lorsque la haute conjoncture, — comme c'est manifestement le cas à présent — a entraîné une aug-

verhoging van het aanbod van ladingen heeft meegebracht, waartegenover geen gelijke verhoging van het aanbod aan vervoermiddelen in het wegvervoer staat.

Wij moeten rekening houden met de consequenties die daaruit voortvloeien voor de internationale onderhandelingen over het vervoerbeleid.

Maar ook de houding van de landen, zoals België en Nederland, voor wie het internationaal vervoer van bijzonder veel betekenis is voor de nationale economie, vraagt begrip vanwege onze partners. De Minister dringt er steeds met klem op aan dat België één van de landen is die het meest belang hebben bij het opstellen van een coherente, economisch verantwoorde Europese vervoerpolitiek. België is steeds een land van internationaal verkeer en transit geweest. In de toekomst zal dit meer en meer het geval zijn. Dit dwingt er ons toe alle krachten aan te wenden om het vervoerbeleid uit het immobilisme te helpen waarin het aan het wegzinken is.

Het Europese verkeer zoekt nog steeds zijn weg. Het zoekt zijn weg in de E. E. G., ook in de Europese Kolen- en Staalgemeenschap, in de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer, ja zelfs op een meer beperkt plan in de Benelux. Het zoekt zijn weg tussen tegenstrijdige belangen, tegenstrijdige toestanden en tegenstrijdige basisprincipes.

A. — *De Economische Conferentie van Ministers van Verkeer.*

Vooreerst heeft de E. C. M. V. (Economische Conferentie van Ministers van Verkeer) een confrontatie in studie genomen van de standpunten van de diverse landen inzake het vervoerbeleid om in een algemeen verslag tot conclusies te komen betreffende de beweegredenen die elk land er toe aanzetten een bepaalde verkeerspolitieke maatregel te aanvaarden of te verwerpen in zijn nationaal beleid. Dit wordt een belangrijk document, dat op 3 december 1964 in eerste lezing door de Ministerraad van de E. C. M. V. werd besproken. Aan de hand van dit document moet het mogelijk zijn de punten van verschil en de punten van overeenkomst tussen de overheidsmaatregelen die in de diverse landen inzake het verkeer getroffen worden, duidelijk te doen uitkomen.

Deze bekommernis naar de basis zelf van de Europese problemen terug te grijpen om een toenadering tussen de grondprincipes te bevorderen, vindt men ook in een tweede initiatief dat voor de E. C. M. V. genomen werd.

Een symposium inzake de theorie en de praktijk van het verkeer werd in oktober 1964 te Straatsburg in de lokalen van de Europese Raad gehouden en kende een grote bijval. Het liet niet alleen toe kennis te maken met de jongste theorieën inzake vervoerproblemen, het leidde eveneens tot een duidelijke stellingname van voor- en tegenstanders inzake overheidsinmenging in het transportwezen. De grote vraag die werd gesteld, een vraag van bijzonder belang, nu ook de E. E. G. op een kruispunt staat inzake vervoerpolitiek, was of men het vervoer kon overleveren aan een volkomen vrije concurrentie, ofwel of de overheid moest ingrijpen in het marktgebeuren, hetzij door officiële tarieven op te leggen, hetzij door de toegang tot de verkeersmarkt voor de vervoerders te regelen, door beperkende maatregelen in de vorm van contingenteringen.

Een paar elementen kwamen daarbij duidelijk naar voren.

Vooreerst zal de Staat zich steeds met het verkeer moeten in laten. Het verkeer zit al te sterk verstrengeld in alle

mentation des offres de chargement, non contrebalancée par une augmentation de l'offre de la part des moyens de transport par route.

Nous devons tenir compte des conséquences qui en découlent pour les négociations internationales relatives à la politique des transports.

Mais il faut aussi que nos partenaires se montrent compréhensifs vis-à-vis de l'attitude des pays qui, comme la Belgique et des Pays-Bas, ont une économie nationale pour laquelle le transport international a une signification particulièrement grande. Le Ministre continue à insister sur le fait que la Belgique est l'un des pays les plus intéressés à l'établissement d'une politique européenne des transports, cohérente et économiquement fondée. La Belgique a toujours été un pays de trafic international et de transit. Il le sera de plus en plus à l'avenir. Cela nous contraint d'user de toutes nos énergies pour dégager la politique des transports de l'immobilisme dans lequel elle sombre lentement.

Le trafic européen cherche encore toujours sa voie. Il cherche sa voie dans la C. E. E., il la cherche aussi dans la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, dans la Conférence Européenne des Ministres des Transports et même, sur un plan plus restreint, dans le Benelux. Il cherche sa voie parmi des intérêts, des situations et des principes de base contradictoires.

A. — *La Conférence économique des Ministres des Transports.*

En premier lieu, la Conférence économique des Ministres des Transports a mis à l'étude une confrontation des points de vue des différents pays en matière de politique des transports, en vue de formuler, dans un rapport général, des conclusions relatives aux motifs qui incitent chaque pays à accepter ou à rejeter, dans le cadre de sa politique nationale, une mesure déterminée intéressant la politique des transports. Il s'agit là d'un document important, qui a été discuté en première lecture, le 3 décembre 1964, par le Conseil des Ministres de la C. E. M. T. Ce document doit permettre de dégager nettement les divergences et les points de concordance entre les mesures prises en matière de transport par les pouvoirs publics des différents pays.

Ce souci de reprendre les problèmes européens à la base même en vue de promouvoir un rapprochement entre les principes fondamentaux, se manifeste également dans une deuxième initiative prise par la C. E. M. T.

Un colloque sur la théorie et la pratique des transports a été organisé à Strasbourg, dans les locaux du Conseil de l'Europe, en octobre 1964. Ce colloque, qui a connu un grand succès, a non seulement permis de connaître les théories les plus récentes en matière de transports, mais a provoqué également une nette prise de position de la part des partisans et des adversaires de l'intervention des pouvoirs publics dans le domaine des transports. La grande question qui y fut posée, et qui est d'une importance particulière au moment où la C. E. E. se trouve, elle aussi, à la croisée des chemins en matière de politique de transports, était celle de savoir si l'on pouvait abandonner les transports à une concurrence entièrement libre, ou bien si les autorités devaient intervenir dans l'organisation du marché, soit en imposant des tarifs officiels, soit en réglant l'accès des transporteurs au marché des transports par des mesures restrictives sous forme de contingentements.

Certains éléments ont ainsi été nettement dégagés.

Tout d'abord, l'Etat devra toujours s'occuper des transports. Le trafic est trop mêlé à toutes les activités économi-

economische bedrijvigheden, in alle sociale of regionale bekommernissen van de moderne Staat om op basis van de regel « dat de sterkste wel zal overleven » aan zijn eigen lot overgelaten te worden. Bovendien zijn de investeringen in de vervoersector, en hier denkt men vooral aan de investeringen in de infrastructuur, van zulkdanige omvang, dat het steeds de rol van de Overheid zal blijven deze investeringen te verzekeren, daarbij een keus te doen tussen de objecten en aldus willens nillens invloed uit te oefenen op de verkeersmarkt.

Maar alles is een kwestie van mate, ook in dit ingrijpen in de vervoersector. Dit is een tweede element dat bij de besprekingen te Straatsburg duidelijk werd vooropgesteld. Staatsinterventie, indien men de zaken niet voortdurend in het oog houdt en nuchter blijft beschouwen, vertoont alras een neiging aan een sneeuwbaaleffect te gaan lijden. De ene interventie brengt de andere interventie mee en de ene subsidie om de zaken recht te trekken leidt tot een nieuwe subsidie om het evenwicht tussen de verkeersmiddelen te herstellen. Per slot van rekening gaat de Staat dan zaken doen, die hij zonder bezwaar aan de privé-sector kan overlaten en streeft hij door de vervoersector een oriëntatie van de ganse economie na die veel gemakkelijker door andere en meer rechtstreekse hulpmiddelen dan het verkeer kan bereikt worden.

Deze basisgedachten zijn voor de E. E. G. van bijzonder belang op het huidig ogenblik. Bij het opstellen van haar memorandum dat de grondideeën van de Commissie inzake E. E. G.-vervoerpilootvormt en bij het neerleggen, in mei 1963, van de ontwerp-beslissingen die thans in de Ministerraad van de E. E. G. worden besproken, is de Commissie ervan uitgegaan dat een zekere regeling van de verkeersmarkt zich opdrong. Vandaar de voorstellen om margetarieven, zogenaamde « vorktarieven » aan de vervoerders op te leggen, een fiscale en sociale harmonisatie door te voeren, een gemeenschappelijk contingent voor het wegvervoer in te stellen. Er is over deze voorstellen reeds heel wat gediscussieerd, én in het Europees Parlement én in de Economische en Sociale Raad van de E. E. G. en onlangs, in oktober 1964, ook in de Ministerraad van de Gemeenschappelijke Markt. Er is van verschillende zijden ernstig bezwaar gemaakt tegen de opvattingen van de Commissie.

Bij het nalezen van deze bezwaren, kan men zich niet van de indruk ontdoen dat men de grondregel van de verkeerspolitiek daarbij wat veronachtzaamt, namelijk dat men de keus heeft tussen een vrije markteconomie en een zekere organisatie van de markt, maar dat het niet denkbaar is voor de ene vervoersector in de ene zin te beslissen en voor een andere vervoersector in een volkomen andere zin. De verkeersmarkt vormt één geheel en wanneer men een onsamenhangende politiek volgt met totaal verschillende behandeling van elke vervoerwijze, dan komt men in de meest verwerpelijke vorm van Staatsinterventies terecht, namelijk een subsidiepolitiek zonder einde, met subsidies om het door de onsamenhangende overheidspolitiek verbroken evenwicht tussen de vervoerwijzen te herstellen.

B. — *Verkeersproblemen in de E. E. G.*

Het is op 20 mei 1963 dat de Commissie van de E. E. G. haar eerste werkelijk belangrijke ontwerpen ter bespreking legde. Deze ontwerpen sloegen respectievelijk op :

— de instelling en de werking van een gemeenschappelijk contingent voor het goederenvervoer binnen de E. E. G.;

— het instellen van een systeem van vorktarieven voor het vervoer van goederen per spoor, over de weg en in de binnenvaart;

ques, à toutes les préoccupations sociales ou régionales de l'Etat moderne pour qu'on l'abandonne à son propre sort en invoquant l'argument selon lequel « le plus fort ne manquera pas de survivre ». En outre, les investissements dans le secteur des transports, et plus particulièrement dans l'infrastructure, sont d'une ampleur telle, qu'il appartiendra toujours aux pouvoirs publics d'assurer ces investissements, en faisant un choix parmi les objets, et d'influencer ainsi, bon gré mal gré, le marché du trafic.

Mais, comme en toute matière, cette intervention dans le secteur des transports est une question de mesure. C'est là un deuxième élément qui s'est dégagé des discussions de Strasbourg. Pour peu que l'on cesse d'être vigilant et réaliste, l'intervention de l'Etat a tôt fait d'accuser une tendance à se développer en boule de neige. Une intervention entraîne une autre, et une subvention en vue de redresser la situation en amène une autre ayant pour but de rétablir l'équilibre entre les moyens de communication.

En fin de compte, l'Etat finit ainsi par s'occuper d'affaires qu'il peut, sans inconvénient, abandonner au secteur privé et par poursuivre, à travers le secteur des transports, une orientation de toute l'économie, ce qui peut se faire bien plus facilement par d'autres moyens plus directs que celui des transports.

En ce moment, ces idées fondamentales ont aussi une importance particulière pour la C. E. E.. En rédigeant la note qui contient ses idées fondamentales en matière de politique des transports de la C. E. E. et en déposant, en mai 1963, les projets de décision qui sont actuellement en discussion au Conseil de Ministres de la C. E. E., la Commission est partie de l'idée qu'un certain règlement du marché des communications s'imposait. D'où les propositions tendant à imposer aux transporteurs des tarifs marginaux, dits « tarifs à fourchettes », à réaliser une harmonisation fiscale et sociale, à instaurer un contingent commun pour les transports par route. Ces propositions ont déjà fait l'objet de nombreuses discussions : au Parlement Européen, au Conseil Economique et Social de la C. E. E. et aussi, en octobre 1964, au Conseil de Ministres du Marché Commun. De sérieuses objections ont été soulevées de différents côtés contre les conceptions de la Commission.

En examinant de plus près ces objections, on ne peut se défaire de l'impression qu'elles négligent quelque peu la règle fondamentale de la politique des transports, à savoir que l'on a le choix entre une économie de marché libre et une certaine organisation du marché, mais qu'il est inconcevable de décider dans un sens pour un secteur déterminé des transports et dans un sens totalement opposé pour un autre secteur. Le marché des transports constitue un ensemble, et lorsqu'on suit une politique incohérente en réservant un sort totalement différent à chaque mode de transport, on aboutit à la forme la plus condamnable des interventions de l'Etat, c'est-à-dire une politique de subventions sans fin, destinées à rétablir entre les différents modes de transport l'équilibre rompu par suite de la politique incohérente des pouvoirs publics.

B. — *Les problèmes des transports dans la C. E. E.*

C'est le 20 mai 1963 que la Commission de la C. E. E. a soumis aux délibérations ses premiers projets réellement importants. Ces projets se rapportaient respectivement à :

— la constitution et le fonctionnement d'un contingent communautaire pour le transport de marchandises à l'intérieur de la C. E. E.;

— l'instauration d'un système de tarifs à fourchettes pour le transport de marchandises par fer, par route et par la navigation intérieure;

— de harmonisatie van zekere bepalingen die een invloed hebben op de concurrentie in het domein van het vervoer per spoor, over de weg en in de binnenvaart.

Bij deze ontwerp-reglementen die hoofdzakelijk of uitsluitend van economische aard zijn, dienen onder de initiatieven van de Commissie nog twee ontwerpen van directieven vermeld. Het ene sluit nauw aan het ontwerp van reglement inzake het gemeenschappelijk contingent. Het slaat inderdaad op de uniformisatie tussen de Lid-Staten van de procedures van aflevering van de autorisaties in het internationaal goederenvervoer over de weg.

Een tweede ontwerp-directieve, dat reeds van 7 september 1962 dagtekent, is van technische aard met evenwel belangrijke economische repercussies. Het betreft namelijk de sinds jaren in Europa sterk omstreden kwestie van de maximum-afmetingen en gewicht van de vrachtwagens.

* * *

Zoals door de bepalingen van het Verdrag van Rome opgelegd, werden de ontwerpen van reglement, die betrekking hebben op de organisatie van de Europese verkeersmarkt, vooreerst aan het advies van het Europees Parlement en van de Economische en Sociale Raad voorgelegd. Deze adviezen werden in de loop van 1963 en 1964 versterkt zodanig dat de Ministerraad van de E. E. G. op zijn zitting van 20 oktober j.l. voor het eerst in het bezit was van een volledig dossier betreffende deze drie ontwerpen en derhalve tot een bespreking omtrent de grond van de zaak kon overgaan.

Het eerste ontwerp dat betrekking heeft op het instellen van een gemeenschappelijk contingent voor het goederenvervoer over de weg, zoals het oorspronkelijk door de Commissie is opgesteld, gaat in feite van de basisgedachte uit om het stelsel van bilaterale akkoorden tussen de Lid-Staten, zoals het thans bestaat, te vervangen door een algemeen stelsel waarbij een communautair contingent al de relaties in international verkeer binnen de E. E. G. regelt. Zowel het Europees Parlement als de Economische en Sociale Raad hebben er blijkbaar aan getwijfeld — en terecht, — of een dergelijk gemeenschappelijk contingent wel voldoende rekening hield met de werkelijke toestand van de Europese verkeersmarkt. Het is inderdaad zo dat een overwegend deel van het goederenvervoer over de weg een zuiver bilateraal karakter heeft waarvan de bilaterale akkoorden eenvoudig de weerspiegeling zijn en niet het bepalend element. Om die redenen luiden de adviezen van de voornoemde beide instanties dat, naast een gemeenschappelijk contingent, ook contingenten voor bilateraal vervoer tussen de Lid-Staten dienden behouden te blijven.

Bij de besprekingen in de Ministerraad van de E. E. G. van 20 oktober 1964 is gebleken dat over het behoud en, meer zelfs, over de aanpassing van de bilaterale akkoorden algemene instemming bestond tussen de zes landen.

Dit punt is voor ons land zeer belangrijk gezien het Belgisch wegvervoer zich bijzonder gunstig ontwikkeld heeft gedurende de laatste jaren ingevolge de in bilateraal verband geboden mogelijkheden. Het feit dat de Ministerraad van de E. E. G. er op aandringt deze bilaterale akkoorden aan een algemene herziening, een aanpassing en een uitbreiding in overeenstemming met de ontwikkeling van de handel tussen de E. E. G.-landen te onderwerpen, betekent dat de besprekingen de richting uitgaan die door België steeds werd gewenst.

Deze houding sluit helemaal niet uit dat ook aan een ruimer wegverkeer wordt gedacht onder vorm van multilaterale relaties, wat vanzelfsprekend het instellen van een communautair contingent veronderstelt. Inderdaad, de vergunningen die ingevolge dit communautair contingent zullen worden toegekend dragen als kenmerk dat zij algemeen

— l'harmonisation de certaines dispositions ayant une influence sur la concurrence dans le domaine du transport ferroviaire, routier ou dans la navigation intérieure.

Outre ces projets de règlements, qui sont essentiellement ou exclusivement de nature économique, il y a lieu de mentionner, parmi les initiatives de la Commission, deux projets de directives. L'un d'eux est étroitement lié au projet relatif au contingent commun. Il se rapporte, en effet, à l'uniformisation, entre les Etats-Membres, des procédures de délivrance des autorisations pour le transport international de marchandises par route.

Un deuxième projet de directive, qui date déjà du 7 septembre 1962, est de nature technique, tout en ayant d'importantes répercussions économiques. Il concerne notamment la question, fort controversée en Europe depuis des années, des dimensions et poids maxima des camions.

* * *

Conformément au prescrit des dispositions du Traité de Rome, les projets de règlements concernant l'organisation du marché des transports européen ont été soumis d'abord à l'avis du Parlement Européen et du Conseil Economique et Social. Ces avis ont été donnés dans le courant de 1963 et 1964, de sorte qu'à sa séance du 20 octobre dernier, le Conseil des Ministres de la C. E. E. se trouvait pour la première fois en possession d'un dossier complet concernant ces trois projets et pouvait par conséquent procéder à une discussion touchant le fond de la question.

Tel qu'il a été initialement rédigé par la Commission, le premier projet, qui se rapporte à l'établissement d'un contingent communautaire pour le transport de marchandises par route, procède en fait de l'idée fondamentale qui vise à remplacer le système d'accords bilatéraux entre les Etats-Membres, tel qu'il existe actuellement, par un système général de règlement, par un contingent communautaire, de toutes les relations en trafic international à l'intérieur de la C. E. E. Le Parlement Européen et le Conseil Economique et Social ont, l'un comme l'autre — et à juste titre — manifestement douté de ce qu'un pareil contingent communautaire tiendrait suffisamment compte de la situation réelle du marché de transport européen. En réalité, la part prédominante du transport de marchandises par route présente un caractère purement bilatéral et les accords bilatéraux en sont simplement le reflet et non l'élément déterminant. C'est pour ces raisons que les deux instances prénommées ont émis l'avis qu'en marge d'un contingent communautaire il fallait maintenir également des contingents pour le transport bilatéral entre les Etats Membres.

Au cours des discussions du 20 octobre 1964 au Conseil de Ministres de la C. E. E., il est apparu qu'il existait un accord unanime entre les six pays au sujet du maintien et, ce qui plus est, de l'adaptation des accords bilatéraux.

Ceci est très important pour notre pays, étant donné que, par suite des possibilités nées des relations bilatérales, le transport par route belge s'est développé de façon particulièrement favorable au cours des dernières années. Le fait que le Conseil de Ministres de la C. E. E. insiste pour que ces accords bilatéraux soient soumis à une révision générale, à une adaptation et à une extension en harmonie avec le développement du commerce entre les pays de la C. E. E. signifie que les négociations s'engagent dans la voie que la Belgique a toujours souhaitée.

Cette attitude n'exclut nullement que l'on pense également à un transport par route plus vaste sous la forme de relations multilatérales, ce qui suppose évidemment l'établissement d'un contingent communautaire. En effet, les licences qui seront délivrées en vertu de ce contingent communautaire se caractériseront par le fait qu'elles s'ap-

geldend zijn voor het internationaal goederenverkeer tussen al de landen van de E. E. G. Wij staan hier op een volkomen nieuw terrein en de gevolgen van de toepassing van een dergelijke maatregel kunnen wij nog moeilijk overzien. Het is om deze redenen dat de Ministerraad van 20 oktober jl. de besprekingen in een richting heeft geleid waarbij het communautair contingent voor een experimentele periode van 4 jaar zou worden ingesteld. Voorlopig wordt, onder voorbehoud van de aanpassing van de bilaterale akkoorden aan de nieuwe omstandigheden, de automatische omzetting van bilaterale akkoorden in een communautair contingent niet als passend beschouwd. Het is eerst na de experimentele periode van 4 jaar dat al dan niet, aan de hand van de opgedane ervaringen, zal beslist worden of het stelsel van automatische omzetting van bilateraal in multilateraal verkeer, zoals de Commissie het in haar ontwerp had voorzien, zal kunnen beoordeeld worden en dat daaromtrent een beslissing zal kunnen getroffen worden.

Hoe ziet nu het systeem er uit dat door de Ministerraad op 10 december 1964 werd overwogen voor de experimentele periode?

Vooreerst wordt vooraf het aantal vergunningen bepaald dat gedurende elk van de 4 jaren het communautair contingent zal vormen. De basiscijfers waaraan daarbij eerst werd gedacht zijn respectievelijk 750 vergunningen voor het eerste jaar, 600 supplementaire vergunningen voor het tweede jaar en telkens 450 supplementaire vergunningen voor het derde en vierde jaar. Dit maakt een totaal op het einde van de experimentele periode van 2.250 vergunningen. Deze cijfers hebben bij de verdere bespreking nog enige wijzigingen ondergaan.

Het hoofdprobleem dat dadelijk oprees bestond er in te weten hoe die vergunningen tussen de verschillende Lid-Staten te verdelen. Er is reeds vroeger in de Ministerraad van de E. E. G. en in het Consultatief Vervoercomité zeer uitvoerig over het opstellen van een « verdelingssleutel » gesproken. De moeilijkheid ligt hierin dat de kleine landen, met name Nederland en België, een internationaal verkeer over de weg kennen dat buiten verhouding staat met hun aandeel in de buitenlandse handel van de 6 Lid-Staten. Frankrijk en Duitsland daarentegen hebben een bijdrage in de buitenlandse handel die veel sterker is dan hun bijdrage in het goederenvervoer over de weg. Neemt men als basis van de verdelingssleutel de huidige toestand inzake het internationaal goederenvervoer, dan zouden aan België en Nederland meer dan 50 % van de communautaire vergunningen moeten toegekend worden. Dergelijke basis wordt door de grote landen niet aanvaard omdat zij van de redenering uitgaan dat dit internationaal verkeer hoofdzakelijk op hun grondgebied en met de bijdrage van hun handel en industrie, d.w.z. met hun goederen, wordt verricht. De grote landen stonden dan ook een verdeling voor op basis van de bijdrage in het goederenvervoer.

Tussen deze zeer uiteenlopende strekkingen werd een compromis opgebouwd dat rekening hield met beide genoemde criteria. Dit compromis voorzag een verdeling waarbij aan Frankrijk en Duitsland elk 25 % van de vergunningen zou worden toegekend, aan Nederland 19 %, aan Italië 14 %, aan België 13 % en aan Luxemburg 3 %.

Van een dergelijke arbitraire verdeling heeft de Nederlandse Staatssecretaris voor Internationale Verkeersaangelegenheden niet willen weten. Ook België kon hiermede geen vrede nemen.

Er werd dan aan het Comité van Permanente Vertegenwoordigers opdracht gegeven een poging aan te wenden om voor het eerste jaar een verdeling van het contingent te vinden op basis van absolute cijfers die zouden beantwoorden aan de behoeften zoals die door de diverse Lid-Staten zouden geschat worden. Voor de volgende jaren zou

pliquenont de façon générale au trafic international de marchandises entre tous les pays de la C. E. E. Nous nous trouvons ici sur un terrain tout nouveau et il est malaisé, à l'heure actuelle, de supputer les conséquences de l'application d'une pareille mesure. C'est pourquoy, en sa séance du 20 octobre dernier, le Conseil de Ministres a dirigé les négociations dans une voie qui aboutirait à l'établissement du contingent communautaire pour une période expérimentale de 4 ans. Provisoirement et sous réserve d'adaptation des accords bilatéraux aux circonstances nouvelles, la conversion automatique d'accords bilatéraux en un contingent communautaire est considérée comme inopportune. Ce n'est qu'à la lumière de l'expérience acquise après la période expérimentale de 4 ans que l'on décidera ou non de la possibilité de transformer le système de conversion automatique du trafic bilatéral en trafic multilatéral, tel que la Commission l'avait prévu dans son projet, et que l'on pourra prendre une décision à cet égard.

Comment se présente en fait le système envisagé le 10 décembre 1964 par le Conseil de Ministres pour la période expérimentale?

Au préalable sera fixé le nombre de licences qui constitueront au cours de chacune des 4 années le contingent communautaire. Les chiffres de base initialement retenus sont respectivement de 750 licences pour la première année, 600 licences supplémentaires pour la deuxième année et 450 licences supplémentaires pour chacune des troisième et quatrième années. Cela fait à la fin de la période expérimentale un total de 2.250 licences. Ces chiffres ont encore subi quelques modifications au cours de la discussion ultérieure.

Le problème essentiel qui s'est posé immédiatement était celui de la répartition des licences entre les différents Etats-Membres. La rédaction d'une « clef de répartition » avait déjà fait l'objet, auparavant, de discussions très détaillées au sein du Conseil de Ministres de la C. E. E. et au sein du Comité Consultatif des Transports. La difficulté réside dans le fait que les petits pays, notamment les Pays-Bas et la Belgique, connaissent un trafic international par route qui est hors de proportion avec leur part dans le commerce extérieur des six Etats-Membres. Par contre, la contribution de la France et de l'Allemagne au commerce extérieur est beaucoup plus forte que leur contribution au transport international de marchandises par route. Si l'on prenait comme base de la clef de répartition la situation actuelle en matière de transport international de marchandises par route, plus de 50 % des licences communautaires devraient être octroyées à la Belgique et aux Pays-Bas. Une telle base n'est pas acceptée par les grands pays, parce qu'ils se disent que ce trafic international se fait principalement sur leur territoire et grâce à l'apport de leur commerce et de leur industrie, c'est-à-dire de leurs marchandises. Les grands pays ont dès lors préconisé une répartition basée sur la contribution au transport de marchandises.

En présence de ces tendances fort divergentes, un compromis a été élaboré, qui tenait compte des deux critères précités. Ce compromis prévoyait une répartition par laquelle la France et l'Allemagne se seraient vu octroyer chacune 25 % des licences, 19 % étant attribués aux Pays-Bas, 14 % à l'Italie, 13 % à la Belgique et 3 % au Luxembourg.

Le Secrétaire d'Etat néerlandais aux Communications internationales n'a rien voulu entendre d'une telle répartition arbitraire. La Belgique aussi n'a pu s'y rallier davantage.

Le Comité des Représentants permanents fut alors chargé de rechercher une répartition du contingent pour la première année, sur la base de chiffres absolus qui répondraient aux besoins tels qu'ils seraient évalués par les différents Etats-Membres. Pour les années suivantes, la répartition se ferait en partant de critères bien déterminés, qui

de verdeling gebeuren aan de hand van welbepaalde criteria die hoofdzakelijk betrekking zouden hebben op de effectieve benutting van de vergunningen tijdens het eerste jaar toegekend.

De besprekingen daaromtrent hebben tot een akkoord geleid. Daarbij werd het totaal van de eerstvoorziene 750 vergunningen voor het eerste jaar ietwat overschreden en op 880 vergunningen gebracht. Het aandeel van België in het totaal van 880 vergunningen zal 118 bedragen, wat een lichte verbetering betekent ten opzichte van het percentage van 13 % waaraan eerst was gedacht. Het vertegenwoordigt inderdaad 13,5 %.

Samenvattend kan worden gezegd dat een belangrijke stap is gezet op de weg van een geleidelijke vrijmaking van het Europese goederenvervoer over de weg op basis van een aanpassing van de bilaterale akkoorden enerzijds en die van de instelling van een communautair contingent anderzijds.

* * *

Tot dusver werden het minst vorderingen gemaakt en zijn de tegenstellingen blijkbaar het grootst wat betreft het tweede ontwerp van reglement dat slaat op het instellen van margetarieven, zogenaamde vorktarieven, met een minimum en maximum voor het Europees verkeer.

Het voorstel van de Commissie gaat uit van de gedachte dat minimum- en maximumtarieven, in tegenstelling met vaste tarieven, aan de vervoerders ruime mogelijkheden tot concurrentie bieden binnen de vooraf vastgestelde en gepubliceerde opening van de vork. Dergelijke tarieven zouden tegelijkertijd voor het goederenvervoer per spoor, over de weg en langs de binnenvaart ingevoerd worden en dit zowel voor het zuiver nationaal verkeer als voor de trafieken tussen de Lid-Staten. Ook voor dit ontwerp hebben zowel het Europees Parlement als de Economische en Sociale Raad een zekere aarzeling vertoond het voorstel van de Commissie integraal te volgen. Deze beide instanties geven er eveneens de voorkeur aan, zoals voor het communautair contingent, met een experimentele periode aan te vangen die volgens de Economische en Sociale Raad 3 jaar zou moeten duren en volgens het Europees Parlement zich zou uitstrekken tot het einde van de overgangperiode.

De Economische en Sociale Raad wenste van dergelijke regeling de binnenvaart uit te sluiten.

Deze uitzondering die voor de binnenvaart gemaakt is, is hoofdzakelijk gesteund op de moeilijkheden van juridische en economische aard die zich bij de toepassing van deze reglementering op de Rijnvaart kunnen stellen.

De Nederlandse opvatting ter zake is namelijk dat het invoeren van een tarificatie, zelfs een soepele tarificatie op de Rijn, niet in overeenstemming is met de Akte van Mannheim die de Rijnvaart regelt en tevens uit economisch oogpunt voor Nederland volkomen onaanvaardbaar is. De Commissie heeft een uitvoerig memorandum gepubliceerd dat er naar streeft de Nederlandse opvattingen, zowel op juridisch als economisch plan, te beantwoorden. Intussen werd binnen het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, die opgericht is ingevolge de Akte van Mannheim, eveneens gezocht naar een oplossing voor de marktordening op de Rijn. Door de beroepsmiddelen werd daarbij een saneringsplan opgesteld dat onder de naam « UNIR » bekend geraakt is.

Voor de Rijnvaart staan de zaken dus zo, dat wij langs de ene kant het ontwerp van reglementering en het memorandum over de Rijnvaart van de Commissie hebben en

se rapporteraient essentiellement à l'utilisation effective des licences octroyées au cours de la première année.

Les pourparlers à ce sujet ont permis d'arriver à un accord. Le total tout d'abord retenu de 750 licences pour la première année a été légèrement dépassé et porté à 880. La part de la Belgique dans le total de 880 licences sera de 118, ce qui constitue une légère amélioration par rapport au pourcentage de 13 % envisagé initialement. Cette part correspond en effet à 13,5 %.

En résumé, on peut dire qu'un pas important a été fait sur le chemin de la libération progressive du transport européen de marchandises par route sur la base d'une adaptation des accords bilatéraux, d'une part, et de l'établissement d'un contingent communautaire, d'autre part.

* * *

Jusqu'à présent l'on a progressé le moins et les divergences sont manifestement les plus prononcées en ce qui concerne le deuxième projet de règlement, qui concerne l'instauration de tarifs à fourchettes, comportant un minimum et un maximum pour le trafic européen.

La proportion de la Commission part de l'idée que, contrairement aux tarifs fixes, les tarifs minima et maxima offrent aux transporteurs de larges possibilités de concurrence à l'intérieur de l'ouverture, fixée et publiée au préalable, de la fourchette. De tels tarifs seraient mis en vigueur en même temps pour le transport de marchandises par fer, par route et en navigation intérieure, tant en ce qui concerne le trafic purement national que les trafics entre les Etats-Membres. Pour ce projet également, le Parlement Européen et le Conseil Economique et Social ont manifesté, l'un et l'autre, une certaine hésitation à suivre intégralement la proposition de la Commission. Tout comme pour le contingent communautaire, ces deux institutions préfèrent également commencer par une période expérimentale qui, selon le Conseil Economique et Social, devrait avoir une durée de trois ans, alors que, selon le Parlement Européen, elle devrait s'étendre jusqu'à la fin de la période transitoire.

Le Conseil Economique et Social désirait exclure la navigation intérieure de ce règlement.

Cette exception visant la navigation intérieure est basée principalement sur les difficultés d'ordre juridique et économique qui peuvent se présenter pour l'application de cette réglementation à la navigation rhénane.

Suivant la thèse néerlandaise en cette matière, l'introduction d'une tarification, même d'une tarification souple, sur le Rhin, serait notamment contraire à l'Acte de Mannheim réglant la navigation rhénane, et en outre elle serait totalement inacceptable pour les Pays-Bas d'un point de vue économique. La Commission a publié une note détaillée tendant à réfuter le point de vue néerlandais, tant sur le plan juridique que sur le plan économique. Entre-temps, on s'est efforcé aussi, dans le cadre de la Commission Centrale pour la Navigation rhénane, créée en vertu de l'Acte de Mannheim, de trouver une solution pour la coordination du marché sur le Rhin. A cette occasion, les milieux professionnels ont rédigé un plan d'assainissement, connu sous la dénomination de « UNIR ».

Pour la navigation rhénane, la situation se présente donc de la façon suivante : d'un côté il y a le projet de réglementation et la note de la Commission relative à la navi-

langs de andere kant het plan UNIR waarbij de Nederlandse Regering blijkbaar nauw aanleunt.

Dit vraagstuk is van essentieel belang, zowel voor het Europees verkeer als voor ons eigen nationaal vervoer. Indien de Rijnvaart van een algemene reglementering wordt uitgesloten dan ontstaat een onevenwicht op de Europese verkeersmarkt die aanleiding kan geven tot belangrijke distorsies waarvan de gevolgen, in het bijzonder voor ons land, zeer ernstig kunnen zijn. Inderdaad, bepaalde trafieken, b.v. van Duisburg naar Antwerpen, zouden als Rijnvaarttrafieken niet aan een tarificatie onderhevig zijn. De vervoerprijs zou door vraag en aanbod op een vrije markt bepaald worden. Andere trafieken zoals Antwerpen-Parijs zouden wel aan tarificatie onderhevig zijn en de vervoerprijs zou noodzakelijk moeten liggen tussen vooraf bepaalde en gepubliceerde minima en maxima. Dit voorbeeld toont reeds onmiddellijk het groot gevaar van een dergelijk hybridisch systeem voor ons land aan, vermits in de internationale binnenvaart de grens tussen de twee systemen praktisch dwars door België heen zou lopen.

De Economische en Sociale Raad, bewust van een dergelijk gevaar, heeft dan ook voorgesteld de ganse binnenvaart, onverschillig of die op de Rijn gebeurt of niet, van tarificatie vrij te stellen. Lost dit de problemen op? Zeker niet. De Rijnvaart is immers een zo belangrijke verkeersader dat zij de vervoervoorwaarden voor een groot deel van het Europees verkeer gaat beïnvloeden of zelfs bepalen. De spoorwegmaatschappijen staan in vele relaties rechtstreeks in concurrentie met de Rijnvaart. Een strak binden van de spoorwegen wat de tarificatie betreft, en het vrijlaten van het Rijnverkeer, plaatst deze twee vervoermiddelen in ongelijke vertrekvoorwaarden. De onsamenvangende toestand die daaruit voortvloeit betekent eenvoudigweg een bestendinging op Europees vlak van het gebrek aan coördinatie dat wij thans reeds kennen en ontnemt alle kans op een duurzame sanering van het verkeer op basis van gelijke concurrentievoorwaarden voor alle vervoermiddelen.

Het dilemma voor België is daarbij dat zekere van de argumenten die door de Nederlandse Regering tegen een tarificatie op de Rijnvaart worden aangehaald, ook voor ons land gedeeltelijk gelden. Inderdaad, de Nederlandse Regering vreest dat een tarificatie de concurrentiemiddelen van de Rijnvaarders die niet tot de grote Duitse en Franse combinaten behoren, zal verzwakken. Deze regering vreest eveneens een ongunstig beïnvloeden van de Rijntrafieken met bestemming naar de zeehavens.

Het probleem vormt dus de moeilijkheid voor de organisatie van de Europese verkeersmarkt waarvoor zich tot dusver geen enkele oplossing aftekent. Ook het plan UNIR biedt ter zake zeer weinig uitkomst. Dit plan voorziet een verplichte stillegging van schepen in geval van crisis op de markt en een systeem van pools en conventies die een verdeling van de trafiek en een prijsvorming in het raam van afspraken tot gevolg zou hebben. Wellicht is een dergelijk systeem voor de Rijnreders aanlokkelijk in zover het hun een minimum-vergoeding voor de vervoerprestatie verzekert. Maar er zit iets tegenstrijdig in de opvatting van de Nederlandse Regering enerzijds minimumtarieven te verwerpen en anderzijds officiële steun te verlenen aan capaciteitsbeheersing en aan afspraken tussen de vervoerondernemingen waarvan de uitkomst noodzakelijk eveneens moet zijn minimumtarieven of zelfs meer vaste tarieven te zien doorvoeren. Weliswaar speelt in het plan UNIR het beroep de hoofdrol. Maar de Europese Rijnvaartconferentie is er zich blijkbaar bewust van geweest dat een noodzakelijk geachte

gation rhénane, de l'autre, le plan UNIR, auquel le Gouvernement néerlandais semble bien se rallier fermement.

Ce problème est d'une importance essentielle, tant pour le trafic européen que pour notre propre transport national. Si la navigation rhénane était exclue d'une réglementation générale, il se créerait sur le marché du trafic européen un déséquilibre pouvant entraîner d'importantes distorsions, dont les conséquences risquent d'être très graves, en particulier pour notre pays. En effet, certains trafics, par exemple celui de Duisbourg vers Anvers, ne seraient plus soumis à une tarification en tant que trafics de navigation rhénane. Le prix de transport serait fixé sur un marché libre par l'offre et la demande. D'autres trafics, tels que celui d'Anvers-Paris, seraient effectivement soumis à une tarification, et le prix de transport devrait nécessairement se situer entre des minima et des maxima préalablement établis et publiés. Cet exemple montre tout de suite qu'un pareil système hybride constituerait un grand danger pour notre pays, puisque, dans la navigation intérieure de caractère international, la ligne de démarcation entre les deux systèmes traverserait pratiquement la Belgique de part en part.

Conscient d'un tel danger, le Conseil Economique et Social a dès lors proposé d'exempter de la tarification toute la navigation intérieure, qu'elle se pratique sur le Rhin ou non. Les problèmes sont-ils résolus pour autant? Certainement pas. La navigation rhénane représente en effet une artère de trafic si importante qu'elle ne manque pas d'influencer et même de déterminer les conditions de transport pour une bonne part du trafic européen. Dans de nombreuses relations, les sociétés de chemins de fer se trouvent directement en concurrence avec la navigation rhénane. L'assujettissement strict des chemins de fer à la tarification et la liberté laissée au trafic rhénan placeraient ces deux modes de transport dans des conditions de départ inégales. La situation incohérente qui en résulterait équivaldrait tout simplement à prolonger éternellement sur le plan européen le manque de coordination que nous connaissons déjà à présent et supprimerait toute chance d'un assainissement durable du trafic sur la base de conditions concurrentielles égales pour tous les modes de transport.

La Belgique se trouve ainsi placée devant un dilemme, du fait que certains des arguments invoqués par le Gouvernement néerlandais contre une tarification imposée à la navigation rhénane sont aussi valables en partie pour notre pays. En effet, le Gouvernement néerlandais craint qu'une tarification affaiblira les moyens concurrentiels des navigateurs rhénans n'appartenant pas aux grands groupements allemands et français. Ce gouvernement craint également qu'il en résultera une influence défavorable sur les trafics rhénans à destination des ports de mer.

Le problème de la navigation rhénane constitue donc, pour l'organisation du marché européen des transports, une difficulté à laquelle on ne voit encore aucune solution jusqu'à présent. Le plan UNIR n'offre, lui non plus, que très peu d'éléments de nature à éclaircir cette situation. Ce plan prévoit une immobilisation obligatoire de bateaux en cas de crise sur le marché ainsi qu'un système de pools et de conditions qui conduirait à une répartition du trafic et à une formation des prix dans le cadre d'accords. Il se peut qu'un tel système soit attrayant pour les armateurs rhénans dans la mesure où il leur assure une rémunération minimum pour la prestation de transport. Mais il y a quelque chose de contradictoire dans le point de vue adopté par le Gouvernement néerlandais, qui, d'une part, rejette les tarifs minima et, d'autre part, estime devoir soutenir officiellement la limitation de la capacité et les accords entre les entreprises de transport, qui doivent, eux aussi, conduire nécessairement à l'application de tarifs minima ou même à l'application plus intensive de tarifs fixes. Il est vrai que

organisatie van de verkeersmarkt op de Rijn slechts kans op slagen heeft indien de diverse regeringen tussenkomen om het aansluiten bij organismen en het stilleggen van de schepen te regelen en zelfs het aansluiten bij pools en conventies verplicht te maken. Afgezien van het feit dat het een open vraag blijft in hoever dergelijke afspraken al dan niet tegenstrijdig zijn met de basisprincipes van de Gemeenschappelijke Markt, ziet de Minister niet goed in hoe de regeringen dergelijke aansluitingen verplicht zouden kunnen maken zonder zich eveneens te bekommeren over de gevolgen van de beslissing van de beroepsgroeperingen op het gebied van de prijzen. Men vraagt in het plan UNIR aan de regeringen stevige wapens aan de beroepsmiddelen te bezorgen om een solide regeling van de verkeersmarkt op de Rijn te kunnen doorvoeren. Men negeert blijkbaar daarbij volkomen het recht en de plicht van de regeringen na te gaan welk gebruik van deze stevige wapens door de beroepsmiddelen zal worden gemaakt, ten opzichte van de gebruikers zowel als ten opzichte van de andere vervoermiddelen.

Betekent dit dat geen enkele oplossing mogelijk is tussen deze blijkbaar onverzoonbare standpunten? De Minister gelooft niet dat we zo pessimistisch moeten zijn. Er zit in het onlangs ingenomen standpunt van de Nederlandse Regering zeker een zeer positief element, nl. de erkenning dat ook op de Rijn een volkomen vrije verkeersmarkt tot wantoestanden aanleiding geeft en dat een bepaalde interventie van overheidswege ook daar zeer vermoedelijk niet zal te vermijden zijn. Het komt er alleen op aan de maat en de vorm van deze interventie zodanig te bepalen dat een brug geslagen wordt tussen de twee tegenstrijdige opvattingen, de atlantische en de continentale, om de nieuw-gelanceerde uitdrukking te gebruiken.

Het is wel denkbaar voor de ganse binnenvaart aan de beroepsmiddelen een belangrijke rol toe te schrijven bij het vaststellen van de prijzen waarbij de taak van de overheid er zou in bestaan een voldoende transparantie van de markt te verzekeren en een controle uit te oefenen om alle discriminatie ten opzichte van de gebruikers en alle distorsies ten opzichte van andere vervoermiddelen tekeer te kunnen gaan. Dit is een eerste mogelijkheid die nader dient te worden overwogen en uitgelegd.

Een tweede mogelijkheid zou er kunnen in bestaan een organisatie op een driedubbel vlak te voorzien, nl. het nationaal vlak, het vlak van het verkeer tussen de E. E. G.-landen en het vlak van het verkeer met derde landen, waarbij op elk van deze gebieden een geleidelijk groter wordende soepelheid inzake de prijsvorming zou nagestreefd worden.

De « atlantische opvatting » van sommigen zou een tegemoetkoming kunnen vinden in het feit dat het verkeer van goederen, die als uiteindelijke bestemming landen buiten de gemeenschap hebben, aan een regime zou onderworpen worden dat rekening houdt zowel met de belangen inzake buitenlandse handel van de diverse landen als met de belangen van de zeehavens en van het maritiem vervoer.

Het zal veel verbeeldingskracht vergen om tot een systeem te komen dat zeer tegenstrijdige belangen uiteindelijk kan verzoenen.

* * *

Het derde ontwerp van reglement uit de drieluik van fundamentele voorstellen van de Commissie tot organisatie van de Europese verkeersmarkt, kan in zekere zin vergele-

dans le plan UNIR le rôle principal est dévolu à la profession. Mais la Conférence Européenne pour la Navigation rhénane a eu manifestement conscience de ce qu'une organisation du marché des transports sur le Rhin, organisation jugée nécessaire, ne peut avoir de succès que si les différents gouvernements interviennent en vue de régler l'adhésion à des organismes et l'immobilisation des bateaux, et même en vue de rendre obligatoire l'adhésion à des pools et à des conventions. Indépendamment de la question de savoir dans quelle mesure de pareils accords sont en contradiction ou non avec les principes de base du Marché commun, question qui reste ouverte, le Ministre ne voit pas très bien comment les gouvernements pourraient rendre de pareilles adhésions obligatoires sans se préoccuper également des suites, dans le domaine des prix, de la décision des groupements professionnels. Dans le plan UNIR, on demande aux gouvernements de fournir des armes solides aux milieux professionnels afin d'arriver à un règlement durable du marché des transports rhénans. Il est manifeste que l'on méconnaît ainsi totalement le droit et le devoir qu'ont les gouvernements de vérifier quel sera l'usage que les milieux professionnels feront de ces armes solides tant à l'égard des usagers qu'à l'égard des autres moyens de transport.

Cela signifie-t-il qu'aucune solution n'est possible entre ces points de vue apparemment inconciliables? Le Ministre ne croit pas que nous devons être tellement pessimistes. Le point de vue récemment adopté par le Gouvernement néerlandais contient certainement un élément très positif : la reconnaissance du fait que sur le Rhin également un marché des transports totalement libre conduit à des anomalies et que là aussi une intervention déterminée de la part des autorités ne pourra très probablement pas être évitée. Il suffit uniquement de fixer la mesure et la forme de cette intervention de façon à jeter un pont entre les deux points de vue contradictoires, l'atlantique et le continental, pour employer l'expression nouvellement lancée.

Il est certes concevable d'assigner, pour toute la navigation intérieure, un rôle important aux milieux professionnels dans le domaine de la fixation des prix, l'autorité ayant alors pour tâche d'assurer une transparence suffisante du marché et d'exercer un contrôle afin de pouvoir contrecarrer toute discrimination à l'égard des usagers et toutes distorsions à l'égard d'autres moyens de transport. C'est là une première possibilité qu'il convient d'examiner plus attentivement et d'expliquer.

Une deuxième possibilité pourrait consister dans la prévision d'une organisation sur un triple plan : le plan national, celui des communications entre les pays de la C. E. E. et celui des communications avec des pays tiers. Sur ces divers plans, cette organisation aurait pour objectif une souplesse devenant progressivement de plus en plus grande en matière de formation des prix.

Les partisans du « point de vue atlantique » ne manqueraient sans doute pas de se réjouir du fait que le trafic de marchandises destinées à des pays en dehors de la communauté serait soumis à un régime qui tiendrait compte tant des intérêts des divers pays en matière de commerce extérieur que des intérêts des ports de mer et du transport maritime.

Il faudra beaucoup d'imagination pour arriver à un système que puisse finalement concilier des intérêts fort contradictoires.

* * *

Le troisième projet de règlement du triptyque de propositions fondamentales de la Commission pour l'Organisation du Marché Européen des Transports peut, dans un

ken worden met een kader-wet. Het bevat namelijk een aantal principes en een kalender waarin vastgelegd worden de data binnen welke de Raad van Ministers van de E. E. G. aan deze principes een concrete vorm van uitvoering moet geven.

De Commissie van de E. E. G. heeft geoordeeld dat op vier domeinen de harmonisatie van de nationale reglementering met betrekking tot het verkeer sterker moet doorgedreven worden, namelijk :

- op fiscaal gebied;
- op het gebied van het verzekeringswezen;
- op sociaal gebied;
- inzake de staatstussenkomsten (daarmede bedoeld de financiële tussenkomsten) ten voordele van sommige vervoerondernemingen.

In principe zijn de Ministers van Verkeer van de zes Lid-Staten het er algemeen mede eens dat een harmonisatie van de concurrentievoorwaarden binnen de Euromarkt moet doorgevoerd worden in zover ook een algemeen akkoord voor de uitvoeringsmaatregelen zich aftekent.

Een eerste moeilijkheid ligt hierin dat voor verschillende van de te treffen maatregelen, beslissingen moeten genomen worden die geheel of gedeeltelijk buiten het specifiek domein, eigen aan het verkeer, liggen. Dit is hoofdzakelijk het geval voor de fiscale maatregelen, die tot het terrein van de Minister van Financiën behoren, en de sociale maatregelen waarvoor hetzij de Minister van Arbeid, hetzij de Minister van Sociale Voorzorg bevoegd is. In de zes landen van de E. E. G. doet zich een gelijkaardige toestand voor, zodanig dat een coördinatie in ruim verband in deze aangelegenheid geboden is.

Een tweede moeilijkheid bestaat erin overeenkomst te bereiken over de volgorde van aanpak van de problemen.

Naast deze moeilijkheden van procedure of voorrang, bestaan ook moeilijkheden van werkelijk fundamentele aard, vooral op het gebied van de fiscale harmonisatie.

De fiscaliteit waaraan de vervoerders onderworpen zijn, is voor een gedeelte de algemene fiscaliteit, toepasselijk op alle personen en ondernemingen onder vorm van directe of indirecte belastingen. Voor een gedeelte ook drukt op de vervoerders een specifieke fiscaliteit, bv. op het brandstofverbruik of onder vorm van taks op de circulatie, waarvan de opbrengst ingevolge het principe van de eenheid van het belastingstelsel geen specifieke aanwending krijgt maar in de Schatkist terecht komt. Deze specifieke fiscaliteit betekent echter voor de vervoerders in feite een bijdrage in de kosten die de collectiviteit aanwendt voor de aanleg van de vervoerinfrastructuur. Zo althans worden in de zes landen van de E. E. G. door de vervoerders de specifieke belastingen beschouwd, al oordelen de Ministers van Financiën over de opbrengst van die belastingen helemaal anders.

Wat er ook van zij, de specifieke fiscaliteit drukt in een belangrijke mate op de kostprijs van de vervoerders en indien ter zake tussen de verschillende vervoermiddelen, of tussen de verschillende landen belangrijke verschillen bestaan, dan leiden die verschillen tot vervalsing van de concurrentievoorwaarden op de vervoermarkt. Vandaar de behoefte aan een fiscale harmonisatie, voor het deel specifieke belastingen dat op het vervoer slaat, tussen de zes Lid-Staten van de E. E. G.

De Commissie van de E. E. G. is nu zowat drie jaar geleden van wal gestoken met haar werkzaamheden. De eerste moeilijkheid waarop ze stuitte was te bepalen wat de infrastructuurkosten nu feitelijk zijn. Enkele landen

certain sens, être comparé à une loi de cadre. Il comprend notamment une série de principes et un calendrier prévoyant les dates avant lesquelles le Conseil de Ministres de la C. E. E. doit donner à ces principes une forme concrète d'exécution.

La Commission de la C. E. E. a estimé que l'harmonisation de la réglementation nationale relative aux transports doit être poursuivie avec plus de fermeté dans les quatre domaines suivants :

- le domaine fiscal;
- le domaine des assurances;
- le domaine social;
- les interventions de l'Etat (sous-entendu les interventions financières) au profit de certaines entreprises de transports.

En principe, les Ministres des Transports des six Etats membres sont unanimement d'accord sur la poursuite d'une harmonisation des conditions concurrentielles à l'intérieur du Marché commun, pour autant qu'il se dessine un accord unanime au sujet des mesures d'exécution.

Une première difficulté réside dans le fait que, parmi les mesures à prendre, plusieurs relèvent de décisions préalables tombant entièrement ou partiellement en dehors du domaine spécifique des transports. C'est principalement le cas des mesures fiscales, qui sont du domaine du Ministre des Finances, et des mesures sociales, qui sont de la compétence soit du Ministre du Travail, soit du Ministre de la Prévoyance sociale. La situation est analogue dans les six pays de la C. E. E., de sorte qu'une coordination générale s'impose en cette matière.

Une deuxième difficulté réside dans la réalisation d'un accord sur l'ordre dans lequel les problèmes seront abordés.

En marge de ces difficultés de procédure ou de priorité, il en existe d'autres de nature réellement fondamentale, surtout dans le domaine de l'harmonisation fiscale.

La fiscalité à laquelle sont soumis les transporteurs est pour une part la fiscalité générale, applicable à toutes les personnes et entreprises sous la forme d'impôts directs ou indirects. En outre, les transporteurs supportent le poids d'une fiscalité spécifique, par exemple sur la consommation de carburant ou sous la forme de taxe de circulation, dont en vertu du principe de l'unité du système fiscal, le produit ne reçoit pas d'affectation spécifique, mais est versé au Trésor. Pour les transporteurs, cette fiscalité spécifique signifie cependant en fait une part d'intervention dans les frais que la collectivité expose pour l'aménagement de l'infrastructure des transports. C'est du moins ainsi que, dans les six pays de la C. E. E., les transporteurs considèrent les impôts spécifiques, bien que les Ministres des Finances soient d'un avis tout différent au sujet du produit de ces impôts.

Quoi qu'il en soit, la fiscalité spécifique pèse sensiblement sur le prix de revient des transporteurs et si, dans ce domaine, il existe d'importants écarts entre les différents moyens de transport ou entre les différents pays, ces écarts aboutissent à une altération des conditions concurrentielles sur le marché des transports. D'où la nécessité d'une harmonisation fiscale entre les six Etats-membres de la C. E. E., en ce qui concerne la partie des impôts frappant spécifiquement les transports.

La Commission de la C. E. E. a commencé ses travaux il y a trois ans environ. La première difficulté à laquelle elle s'est heurtée était de déterminer ce qu'il fallait entendre exactement par frais d'infrastructure. Quelques pays esti-

hielden het bij de opvatting dat de overheidsinvesteringen in de verkeersinfrastructuur behandeld dienden te worden als gewone kapitaalinvesteringen waarop een jaarlijkse rente en afschrijving moesten worden betaald. Ze wilden de ganse infrastructuur gaan inventariseren, ook de Romeinse heirwegen, daaraan een bepaalde waarden toekennen en dan die geschatte inventaris gaan amortiseren en vergoeden door een jaarlijkse interest. Of dit economisch gezien verdedigbaar is, kan in het midden worden gelaten; maar dat met een dergelijk systeem de infrastructuurkosten die aan de gebruikers door te rekenen zijn zo hoog worden, dat iedereen maar thuis moet blijven, staat ongeveer wel vast.

Volgens een ander land moet de bestaande infrastructuur als een erfenis uit het verleden beschouwd worden en dat het er vooral op aan kwam die maximaal te gebruiken. Dit maximaal gebruik wordt bekomen wanneer voor de infrastructuur die we van onze voorouders hebben geërfd of die we zelf aanlegden, helemaal geen infrastructuurkosten aan de gebruikers worden aangerekend. Wel zouden die moeten betalen om een soort spaarpot te vormen met het doel de toekomstige infrastructuur, waarvan de aanleg zal nodig worden ingevolge de saturatie van de bestaande infrastructuur, te kunnen betalen. Dit is zo eenvoudig mogelijk uitgedrukt de theorie van de ontwikkelingskosten.

De Belgen hielden het bij de veel eenvoudiger redenering volgens welke enerzijds de infrastructuurkosten de jaarlijkse bijdragen zijn die de Minister van Financiën daarvoor wel wil uitgeven, en anderzijds dat, als men toch iets wilde aanrekenen, op een of andere wijze die effectieve uitgaven moeten geamortiseerd worden.

Na drie jaar felle discussies hierover heeft de Commissie het advies gevraagd van een groep professoren die bijna een jaar hebben gewerkt aan een rapport van 500 bladzijden en tot het besluit zijn gekomen dat men maar de eenvoudigste werkmethode moest kiezen, zonder naar te veel theorie om te zien. De werkmethode die de professoren voorstonden was die van de effectieve uitgaven. Bij dit advies sloten de vertegenwoordigers van de Commissie van de E. E. G. zich aan.

Die wijziging in de houding van de Commissie is vanzelfsprekend voor België volkomen aanvaardbaar, vermits men in België altijd van oordeel was dat alleen de berekening van de effectieve uitgaven aanwijzingen van praktische aard over de imputatie van de infrastructuurkosten kan geven. Maar het advies van de professoren en de gewijzigde houding van de Commissie vallen helemaal niet in de smaak van de landen die andere theorieën voorstaan — zonder ze zelf toe te passen — en de discussies worden voortgezet. Hoe die zullen eindigen is ook maar bij benadering niet te voorspellen.

Er zijn tekenen die erop wijzen dat men zich wel noodzakelijk met een minder ambitieus programma zal moeten tevreden stellen. Het Comité van Permanente Vertegenwoordigers heeft aan de Ministerraad gesuggereerd enkele concrete maatregelen op fiscaal vlak te nemen, zonder een globale oplossing voor de harmonisatie af te wachten. Die maatregelen betreffen het uitschakelen van dubbele belastingen in het internationaal verkeer, de uniformisatie van de bepalingen inzake vrije invoer van brandstof in de brandstoftanks van de auto's en het eenvormig maken van de basis van de berekeningen voor de circulatietaks op de voertuigen bestemd voor het goederenvervoer.

Deze geleidelijke weg is, naar de overtuiging van de Minister de enig mogelijke. Hij biedt eveneens voor de sociale harmonisatie ruime mogelijkheden waarvan men gebruik moet maken, om de concurrentievoorwaarden op de Europese markt nader tot elkaar te brengen.

maient que les investissements d'infrastructure faits par les pouvoirs publics devaient être traités comme des investissements normaux de capitaux qui supposent le paiement d'un intérêt et d'un amortissement annuels. Ils voulaient se mettre à inventorier toute l'infrastructure, y compris les voies romaines, lui attribuer une certaine valeur et ensuite se mettre à amortir cet inventaire estimatif et à le bonifier d'un intérêt annuel. Sans vouloir trancher la question de savoir si cela peut se défendre d'un point de vue économique, il est permis de penser qu'il est à peu près certain que les frais d'infrastructure que les usagers se verraient forcés de supporter par un tel système seraient si élevés que chacun n'aurait plus qu'à rester chez soi.

D'après l'opinion défendue par un autre pays, l'infrastructure existante est à considérer comme un héritage du passé, l'essentiel étant de se servir de cette infrastructure au maximum. Cet usage maximum est obtenu en n'imputant pas les frais d'infrastructure aux usagers pour l'infrastructure, qu'elle soit héritée de nos ancêtres ou installée par nous-mêmes. Mais en pareil cas, les usagers seraient malgré tout obligés de payer en vue de constituer une espèce de fonds d'épargne destiné à pouvoir payer l'infrastructure future dont l'aménagement deviendra nécessaire par suite de la saturation de l'infrastructure existante. C'est là, exprimée en termes aussi simples que possible, la théorie des frais de développement.

Les Belges s'en tinrent au raisonnement bien plus simple selon lequel, d'une part, les frais d'infrastructure sont les contributions annuelles que le Ministre des Finances est disposé à consacrer à l'infrastructure et, d'autre part, si l'on désire de toute manière imputer quelque chose, ces dépenses effectives devaient être amorties d'une façon ou de l'autre.

Après trois années de discussions véhémentes à ce sujet, la Commission a sollicité l'avis d'un groupe de professeurs. Ceux-ci ont travaillé près d'un an à un rapport de 500 pages. Ils sont arrivés à la conclusion que le mieux était de choisir la méthode de travail la plus simple, sans trop se préoccuper de théorie. La méthode de travail préconisée par les professeurs était celle des dépenses effectives. Les représentants de la Commission de la C. E. E. se rallièrent à cet avis.

Il va de soi que ce changement d'attitude de la part de la Commission est parfaitement acceptable pour la Belgique, puisqu'en Belgique on a toujours été d'avis que seul le calcul des dépenses effectives peut apporter des indications d'ordre pratique quant à l'imputation à donner aux frais d'infrastructure. Mais l'avis des professeurs et le changement d'attitude de la part de la Commission ne plaisent nullement aux pays qui soutiennent d'autres théories — sans les appliquer eux-mêmes — et les discussions se poursuivent. Il n'est pas possible de prédire, même approximativement, comment elles se termineront.

Certains signes montrent que l'on sera bien contraint, par la force des choses, de se contenter d'un programme moins ambitieux. Le Comité de délégués permanents a suggéré au Conseil de Ministres de prendre quelques mesures concrètes sur le plan fiscal sans attendre qu'une solution globale n'intervienne en matière d'harmonisation. Ces mesures concernent l'élimination des doubles impositions dans le trafic international, l'uniformisation des dispositions relatives à la libre importation du carburant contenu dans les réservoirs des automobiles et l'uniformisation de la base des calculs servant à établir la taxe de circulation applicable aux véhicules destinés au transport de marchandises.

Le Ministre est persuadé que cette méthode progressive est la seule qui puisse convenir. Elle offre également, en matière d'harmonisation sociale, de larges possibilités dont il faudra faire usage pour rapprocher les conditions concurrentielles dans le marché européen.

Op sociaal gebied werd aldus voorgesteld oplossingen voor te bereiden voor :

— de unificatie van de wettelijke bepalingen in verband met de samenstelling van de bemanningen, probleem dat zowel voor de binnenvaart en voor het wegvervoer van belang is;

— harmonisatie van de reglementeringen inzake arbeidsduur en rustpauzes voor elke vervoerwijze;

— instelling van een verplicht individueel boordboekje dat moet toelaten de controle van de bepalingen inzake arbeidsvoorwaarden te verzekeren.

Voor elk van deze regelingen zal vanzelfsprekend sterk aangeleund worden bij het door andere instanties, in het bijzonder de E. C. E. van Genève, reeds geleverde werk. Het komt er vooral op aan de te Genève voorbereide akkoorden zo vlug en zo algemeen mogelijk in de zes Lid-Staten van de E. E. G. in werking te brengen en ze aan te vullen met bepalingen, vereist door de bijzondere toestand — gekenmerkt door een ver geëvolueerd sociaal stelsel — van de E. E. G.-landen.

* * *

Het vierde ontwerp van de Commissie, met betrekking tot de maten en gewichten van de vrachtwagens is in feite reeds jaren oud. Het werd te Genève en in de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer uitvoerig besproken. Deze besprekingen leidden tot internationale akkoorden die zonder praktisch gevolg zijn gebleven, omdat ze niet de algemene instemming wegdroegen. Welnu, in deze zaak, die in feite betrekking heeft op het vlot verloop van het goederenvervoer over de weg over de landgrenzen heen, heeft een akkoord maar betekenis als het algemeen wordt toegepast. Van zohast enkele landen zich onthouden, hebben de vervoerders die met zware vrachtwagens rijden, b.v. met de 13 ton aslast vrachtwagen, moeilijkheden in het grensoverschrijdend verkeer.

In het vooruitzicht van een verdere uitbreiding van het goederenvervoer over de weg heeft de Commissie van de E. E. G. terecht gemeend het vraagstuk van het eenvormig maken van de bepalingen inzake maten en gewichten van de vrachtwagens te moeten aanpakken.

Na de jongste besprekingen tussen de Ministers van Verkeer staan de zaken zo dat op alle punten overeenstemming is bereikt — over lengte, totaal gewicht, enz. — behalve over het gewicht per as. Duitsland en Nederland blijven voorstanders van de 10 ton as, de andere landen achten 13 ton aanvaardbaar of aangewezen.

Duitsland en Nederland wijzen op de toestand van hun wegennet en op de kosten van ombouw van de wegeninfrastructuur om die geschikt te maken voor de « 13-ton-as-vrachtwagen », om de 13 ton af te wijzen. Belgische technici in het Departement van Openbare Werken hebben aan de hand van uitvoerig cijfermateriaal bewezen dat de aanlegkosten van de wegen voor 13 ton as of 10 ton as-vrachtwagens niet bijster veel uit elkaar lopen. Maar deze demonstratie heeft de Duitsers en de Nederlanders niet van hun standpunt doen wijken.

Om uit de impasse te geraken is nu besloten geworden een inventaris aan te leggen van de wegen in de E. E. G. die wel geschikt zijn voor de 13 ton as-vrachtwagen. De bedoeling is tot een vergelijk te komen, waarbij de 13 ton ten minste op bepaalde wegen in de E. E. G. algemeen zou toegelaten worden. Dit basiswegennet zou dan geleidelijk uitgebreid worden, naargelang nieuwe wegen worden aangelegd of bestaande wegen grondig vernieuwd.

C'est ainsi que, dans le domaine social, on a proposé de préparer des solutions pour :

— l'unification des dispositions légales relatives à la composition des équipages, problème important, pour la navigation intérieure comme pour les transports par route;

— l'harmonisation des réglementations en matière de durée de travail et de pauses pour chacun des modes de transport;

— l'instauration d'un carnet de bord individuel obligatoire, qui doit permettre d'assurer le contrôle des dispositions en matière de conditions de travail.

Il va de soi que pour chacune de ces dispositions, on s'appuiera largement sur les travaux déjà effectués par d'autres instances, en particulier la C. E. E. de Genève. Il s'agit surtout de mettre en application, d'une façon aussi prompte et générale que possible, dans les six États membres de la C. E. E., les accords préparés à Genève et de les compléter par des dispositions imposées par la situation spéciale des pays de la C. E. E., qui se caractérisent par un système social très évolué.

* * *

Le quatrième projet de la Commission, qui se rapporte aux dimensions et aux poids des camions, existe déjà en fait depuis des années. Il a été discuté en détail à Genève et à la Conférence Européenne des Ministres des Transports. Ces discussions ont mené à des accords internationaux qui sont restés sans conséquences pratiques, parce qu'ils n'ont pas recueilli l'unanimité. Or, dans cette question, qui concerne en fait l'écoulement régulier du transport international des marchandises par la route, un accord n'a de signification que s'il est appliqué d'une manière générale. Dès que quelques pays s'abstiennent, les transporteurs qui utilisent des poids lourds, par exemple le camion à essieux pour charge de 13 tonnes, éprouvent des difficultés en trafic international.

En prévision d'un développement ultérieur du transport de marchandises par route, la Commission de la C. E. E. a estimé, à juste titre, devoir aborder le problème de l'uniformisation des dispositions relatives aux dimensions et aux poids des camions.

Après les dernières négociations entre les Ministres des Transports, un accord est intervenu sur tous les points — longueur, poids total, etc. — sauf sur le poids par essieu. L'Allemagne et les Pays-Bas restent partisans de l'essieu de 10 tonnes; les autres pays estiment la charge de 13 tonnes acceptable ou indiquée.

L'Allemagne et les Pays-Bas rejettent les 13 tonnes, s'en référant à la situation de leurs réseaux routiers et aux frais qu'entraînerait la transformation de l'infrastructure de leurs routes pour rendre ces dernières accessibles aux camions à essieux de 13 tonnes. Des techniciens belges du Ministère des Travaux publics ont démontré, sur la base d'éléments chiffrés détaillés, que les frais de construction de routes pour camions à essieux de 13 tonnes ou pour camions à essieux de 10 tonnes ne diffèrent pas sensiblement. Mais cette démonstration n'a pas amené les Allemands et les Néerlandais à se départir de leur point de vue.

Pour arriver à sortir de l'impasse, il vient d'être décidé de dresser un inventaire des routes de la C. E. E. convenant aux camions à essieux de 13 tonnes. L'intention est d'arriver à un compromis en vertu duquel les 13 tonnes seraient admises de façon générale sur certaines routes de la C. E. E. On procéderait alors progressivement au développement de ce réseau routier de base, au fur et à mesure de la construction de routes nouvelles ou de la transformation radicale de routes existantes.

C. — Beneluxvervoerpolitiek.

De ontwikkeling van de vervoerpolitiek in *Benelux-verband* wijkt in zoverre sterk af van hetgeen tot dusver in de E. E. G. is gebeurd dat in de Benelux vooral gestreefd werd naar een verruiming van het Benelux-verkeer op basis van praktische maatregelen en dit zonder te veel aandacht te willen schenken aan de theoretische basisopvattingen van het vervoerbeleid in de drie Benelux-landen.

Aldus werd het goederenvervoer over de weg tussen België, Nederland en Luxemburg volkomen vrij gemaakt waarbij echter aan de vervoerders de verplichting wordt opgelegd een door de Overheid vastgestelde tarificatie te eerbiedigen. De vrijmaking van dit verkeer heeft niet tot ernstige storingen op de verkeersmarkten geleid. Er zijn natuurlijk gunstige omstandigheden die het vlot verloop van deze vrijmaking in de hand hebben gewerkt, nl. enerzijds de hoogconjunctuur die aan het wegvervoer nieuwe kansen tot ontplooiing bood en anderzijds de stijging van de kostprijs van de Nederlandse vervoerders die in de afgelopen jaren veel sterker is geweest dan de stijging van de kostprijs van de Belgische vervoerders.

Dit alles bracht mee dat de Belgische vervoerders een ruime participatie hebben in het intra-Benelux-verkeer, participatie die ongeveer 50 % van het verkeer benadert. Daarnaast is gebleken bij de voorbereidende besprekingen tot een tariefherziening, die op aanvraag van Nederland gebeurt, dat de kostprijs van het Nederlands wegvervoer die van het Belgische wegvervoer tot op ongeveer 5 % heeft benaderd.

De grote moeilijkheden liggen op gebied van het instellen van een gemeenschappelijk controle- en tuchtcollege met het oog op het doen eerbiedigen van de Benelux-tarieven door de wegvervoerders. België is geneigd om aan een gemeenschappelijk College ruime bevoegdheid te geven, terwijl de Nederlanders zoveel mogelijk de nationale bevoegdheid van de diverse organen van elk land wensen te behouden. Dit vraagstuk is van essentiële aard en een oplossing in een waarachtige Benelux-geest moet er komen, niet alleen om het belang dat de zaak op zichzelf vertoont maar ook om voor de toekomst bij een verdere verruiming van de liberalisatie van de betrekkingen tussen de Benelux-landen in de zogenaamde tweede en derde fase, op een zeer grote mate van samenwerking tussen de drie landen te kunnen rekenen wat betreft het toezicht op het gemeenschappelijk Benelux-verkeer.

Om die redenen wenst België niet over te gaan tot de tweede en derde fases van liberalisatie die respectievelijk betrekking hebben op het verkeer van en naar derde landen en op de deelname van de vervoerders van de drie Benelux-landen in het nationaal verkeer van elk land, zolang geen bevredigende oplossing is gevonden voor het toezicht op en de bestaafing van overtredingen, begaan in het kader van het regime van vrijheid dat tot de eerste fase van het Benelux-vervoerbeleid behoort.

* * *

Het Europees verkeer zoekt nog steeds zijn weg. Na vier jaar ervaring met de besprekingen in diverse internationale organisaties inzake het internationaal vervoerbeleid, is de Minister tot de overtuiging gekomen dat de tijd stilaan rijp wordt om meer omvattende, meer verstrekkende en vooral meer Europees gedachte oplossingen te gaan in overweging nemen. De diverse ontwerpen die tot dusver besproken werden zijn zeer sterk afgestemd op de nationale opvattingen en weerspiegelen in feite een toestand van afzondering van het verkeer op nationale verkeersmarkten, toestand die geleidelijk tot het verleden zal gaan behoren.

C. — La politique des transports dans le Benelux.

Le développement de la politique des transports dans le cadre du Benelux diffère sensiblement de ce qui s'est passé jusqu'à présent dans la C. E. E., dans la mesure où l'on s'est efforcé, dans le Benelux, d'amplifier le trafic du Benelux sur la base de mesures pratiques, et cela sans vouloir prêter trop d'attention aux opinions théoriques de base qui caractérisent la politique des transports dans les trois pays du Benelux.

C'est ainsi que le transport de marchandises par route entre la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg a été rendu totalement libre, sous la réserve que l'obligation a été imposée aux transporteurs de respecter la tarification fixée par les pouvoirs publics. La libération de ce transport n'a pas occasionné de sérieuses perturbations sur les marchés des transports. Il est certain que des circonstances favorables ont facilité cette libération : d'une part, la haute conjoncture qui a donné au transport par route de nouvelles possibilités de développement et, d'autre part, la hausse du prix de revient des transporteurs néerlandais, qui a été plus forte au cours des années écoulées que la hausse du prix de revient des transporteurs belges.

De tout ceci il résulte que les transporteurs belges participent largement aux transports inter-Benelux. Cette participation atteint presque 50 % du total. En outre, il est apparu au cours des négociations préparatoires à une révision tarifaire demandée par les Pays-Bas, que le prix de revient des transports néerlandais par route s'est rapproché jusqu'à environ 5 % de celui des transports belges par route.

Les grandes difficultés se situent au niveau de l'installation d'un collège commun de contrôle et de discipline, chargés de faire respecter les tarifs de Benelux par les transporteurs par route. La Belgique est disposée à donner une large compétence à un Collège commun, alors que les Néerlandais désirent maintenir autant que possible la compétence nationale des divers organismes de chaque pays. Ce problème est d'ordre essentiel et il faut que l'on aboutisse à une solution dans un véritable esprit de Benelux, non seulement en raison de l'importance de la question même, mais aussi en vue de pouvoir compter, à l'avenir, lors d'une amplification de la libération des relations entre les pays du Benelux, au cours de ce qu'on appelle les deuxième et troisième phases, sur une collaboration très étroite entre les trois pays en ce qui concerne le contrôle des transports communs du Benelux.

C'est pour ces raisons que la Belgique ne désire pas passer aux deuxième et troisième phases de libéralisation — ces deux phases concernent respectivement le trafic vers des pays tiers et la participation des transporteurs des trois pays du Benelux aux transports nationaux de chaque pays — aussi longtemps qu'une solution satisfaisante n'aura pas été trouvée pour la surveillance et sa répression des infractions commises dans le cadre du régime de liberté qui caractérise la première phase de la politique des transports dans le Benelux.

* * *

Le trafic européen cherchait encore toujours sa voie. Après quatre années d'expérience des négociations dans les diverses organisations internationales en matière de politique internationale des transports, le Ministre est arrivé à la conviction que les temps seront bientôt venus de prendre en considération des solutions plus vastes, plus ambitieuses et surtout plus européennes. Les divers projets qui ont fait, jusqu'à présent, l'objet des négociations sont encore très fortement axés sur les conceptions nationales et reflètent en fait une situation d'isolement des transports sur des marchés nationaux des transports, situation qui, bientôt, apparaîtra de plus en plus au passé.

III. — SPOORWEGEN.

Sedert 1959 werd het Parlement, bij de bespreking van de jaarlijkse begroting van het Ministerie van Verkeerswezen zeer uitvoerig op de hoogte gesteld van de voortgang die werd gemaakt inzake uitvoering van het 10-jarenplan tot hervorming van ons spoorwegnet zoals het in het begin van dat jaar werd aangenomen. Hoe ziet de toestand er thans uit?

A. — *Modernisatie van het rijdend materieel.*1. *Electrificatie van het net.*

a) Met de indienststelling, in 1963, van de elektrische verbinding Brussel-Parijs en de antenne Mons - St-Ghislain strekt het geëlectriceerd spoorwegnet zich nu uit over 1.046 km.

b) De electrificatie van het baanvak Charleroi-Erquelines van de lijn Paris-Köln is praktisch klaargekomen en zal op 29 januari 1965 worden ingehuldigd.

c) Op de andere baanvakken Namur-Liège en Liège-Herbesthal van die internationale dwarslijn, worden de werken actief voortgezet en werd in 1964, na voltooiing van een reeks uiterst belangrijke voorbereidende werken, een aanvang gemaakt met het plaatsen van de catenaire rijdraden tussen Liège en Herbesthal.

d) In verband met de bouw van een tunnel onder de Schelde te Antwerpen, ook dienstig voor treinverkeer op dubbel spoor, is voor modernisatie van de lijn Gent-Antwerpen een eerste vastleggingskrediet van 140.000.000 frank (met betalingskrediet van 19.400.000 frank) op de begroting 1965 van het departement uitgetrokken. Deze spoorwerken houden nauw verband met de aanleg van de nieuwe ringlijn te Antwerpen en een eerste aanbesteding voor het klaarmaken van de bedding van deze nieuwe lijn heeft reeds plaats gehad.

e) Wat het rollend materieel betreft is in 1964 aan de privé-nijverheid in bestelling gegeven de constructie van 8 vierstromige locomotieven, in het vooruitzicht van de geëlectriceerde dienst Parijs-Keulen.

Bedrag van deze bestelling : 196 miljoen.

2. *Dieselisatie.*

a) Het hervormingsplan van 1959 voorzag dat er circa 750 diesellocomotieven nodig waren om, samen met de electrificatie, de stoomexploitatie te kunnen uitschakelen.

Op dit ogenblik zijn 677 locomotieven gebouwd of in aanbouw.

b) Men gaat dus stilaan naar het einde.

Op het ogenblik dat het materieel dat nu nog in bestelling is, zal zijn geleverd zal de stoomtractie overigens nog enkel 5 % van het effectief der tractiemiddelen vertegenwoordigen.

c) Vermits het echter niet uitgesloten is dat enerzijds, met de constructie van een tunnel onder de Schelde te Antwerpen anderzijds, met de constructie van een tunnel onder het Kanaal, de oorspronkelijke plannen enigszins kunnen gewijzigd worden, lijkt het, om geen nutteloze investeringen te moeten doen, aanbeveling te verdienen die 5 % stoomtractie vooralsnog in reserve te houden totdat definitieve concrete gegevens voorhanden zijn om dan, met kennis van zaken, te beslissen over de laatste te plaatsen bestellingen aan tractiemiddelen.

II. — LES CHEMINS DE FER.

Depuis 1959, année au début de laquelle fut adopté le plan décennal de réforme de notre réseau ferroviaire, le Parlement a été informé en détail — lors de la discussion du budget annuel du Ministère des Communications — des progrès réalisés dans l'exécution de ce plan. Comment se présente la situation à l'heure actuelle?

A. — *Modernisation du matériel roulant.*1. *Electrification du réseau.*

a) Depuis la mise en service, en 1963, de la liaison électrique Bruxelles-Paris et de l'antenne Mons-St-Ghislain, le réseau ferroviaire électrifié s'étend maintenant sur une longueur de 1.046 km.

b) L'électrification du tronçon Charleroi-Erquelines de la ligne Paris-Cologne est pratiquement terminée et sera inaugurée le 29 janvier 1965.

c) Sur les tronçons Namur-Liège et Liège-Herbesthal de cette ligne transversale internationale, les travaux sont activement poursuivis et, en 1964, après l'achèvement d'une série de travaux préparatoires très importants, on a commencé à placer les caténaires entre Liège et Herbesthal.

d) Dans la perspective de la construction d'un tunnel sous l'Escaut à Anvers, qui puisse également être utilisé pour le transport ferroviaire à double voie, un premier crédit d'engagement de 140.000.000 de francs (avec un crédit de paiements de 19.400.000 francs a été prévu au budget 1965 du département pour la modernisation de la ligne Gand-Anvers. Ces travaux ferroviaires sont intimement liés à l'aménagement d'une nouvelle ligne de ceinture à Anvers; une première adjudication en vue de l'aménagement de l'assiette de cette nouvelle ligne a déjà eu lieu.

e) En ce qui concerne le matériel roulant, la construction de 8 locomotives quadricourant a été commandée en 1964 à l'industrie privée dans la perspective de l'électrification du service Paris-Cologne.

Montant de cette commande : 196 millions.

2. *Dieselisation.*

a) En vue de la suppression de la traction à vapeur, le plan de réforme de 1959 prévoyait, en plus de l'électrification, l'utilisation de quelque 750 locomotives Diesel.

Actuellement, 677 locomotives sont construites ou sont en construction.

b) L'objectif final est donc près d'être atteint. Après la livraison du matériel encore en commande, la traction à vapeur ne représentera plus que 5 % des moyens de traction.

c) Comme il n'est pas exclu que la construction du tunnel sous l'Escaut à Anvers, d'une part, et la construction du tunnel sous la Manche, d'autre part, ne provoquent la modification des plans initiaux, il serait recommandable — en vue d'éviter des investissements inutiles — de garder pour l'instant, ces 5 % de traction à vapeur en réserve jusqu'au moment où des données concrètes permettront de décider, en connaissance de cause, des dernières commandes de moyens de traction.

3. *Vermindering van het park stoomlocomotieven.*

Ondertussen, blijft het park stoomlocomotieven in dalende lijn gaan :

1 juli 1958	...	...	1.527 eenheden
1 april 1961	...	...	997 »
1 januari 1964	...	...	603 »
1 november 1964	...	...	490 »
(- 1.037 t.o.v. 1 juli 1958).			

4. *Het reizigersmaterieel.*

a) Het park houten reizigersmaterieel blijft eveneens geleidelijk aan dalen, zoals blijkt uit volgende cijfers :

1 juli 1958	...	...	2.349 eenheden
1 april 1961	...	...	1.059 »
1 januari 1964	...	...	558 »
1 november 1964	...	...	395 »
(- 1.954 t.o.v. 1 juli 1958).			

b) Van deze 395 houten rijtuigen waaruit het park nog bestaat, zijn er echter nog amper 98 (85 in treinstellen + 13 reserve) die een *dagelijkse dienst* verzekeren.

c) Na de levering van 20 elektrische automotrices waarmee in januari 1965 een aanvang wordt gemaakt, zal men dan ook niet zo ver meer verwijderd zijn van de volledige uitschakeling, althans wat de *dagelijkse dienst* betreft, van de houten rijtuigen.

5. *Het goederenmaterieel.*

a) Ook op dit stuk wordt het programma van modernisatie voortgezet.

Zoals reeds de vorige jaren werd medegedeeld is het vooral op de moderne uitrusting (o.a. plaatsen van de luchtrem) van bestaand materieel als op de aanbouw van goederenwagens met grotere capaciteit of gespecialiseerd, dat de inspanningen van de Maatschappij gericht zijn.

Zo is aan de privé-nijverheid in 1964 de constructie opgedragen van 5 prototypes, met leveringsdatum van januari 1965 af, voor het vervoer van schamm en van 7 andere wagens bestemd voor het vervoer van zware stukken die in de loop van 1965 ook moeten geleverd worden.

Het is overigens zo dat de vraag naar wagens met groter laadvermogen gestadig toeneemt en dat de Maatschappij haar vervoermateriaal derhalve moet aanpassen.

Daarom zal in de werkplaatsen van de N. M. B. S. — dit met het oog op de benutting van beschikbaar gekomen personeel — van 1965 af het volgende bijzonder materieel gebouwd worden :

— 10 wagens van 60 t nuttig laadvermogen ten einde te voldoen aan de behoeften van de staalnijverheid die, binnen afzienbare tijd, haar opgerolde stalen platen, in rollen van 15 tot 20 t zal verzenden;

— 300 gesloten wagens met een laadruimte van 80 m³ en een nuttige last van 26 t. Het huidige effectief van 164 dergelijke wagens volstaat absoluut niet meer om de vele vragen van het cliënteel te voldoen.

b) Anderzijds, evolueert het park goederenwagens als volgt :

3. *Réduction du parc des locomotives à vapeur.*

Entre-temps, le parc des locomotives à vapeur diminue constamment :

1 ^{er} juillet 1958	...	...	1.527 unités
1 ^{er} avril 1961	...	...	997 »
1 ^{er} janvier 1964	...	...	603 »
1 ^{er} novembre 1964	...	...	490 »
(- 1.037 par rapport au 1 ^{er} juillet 1958).			

4. *Matériel à voyageurs.*

a) Le parc des voitures en bois est également en diminution constante, ainsi qu'il résulte des chiffres suivants :

1 ^{er} juillet 1958	...	...	2.349 unités
1 ^{er} avril 1961	...	...	1.095 »
1 ^{er} janvier 1964	...	...	558 »
1 ^{er} novembre 1964	...	...	395 »
(- 1.954 par rapport au 1 ^{er} juillet 1958).			

b) De ces 398 voitures en bois composant le parc actuel, 98 voitures à peine (85 en rames + 13 en réserve) assurent encore un *service journalier*.

c) Après la livraison de 20 automotrices électriques — livraison qui débutera en janvier 1965 — on pourra bientôt éliminer toutes les voitures en bois, du moins pour les services journaliers.

5. *Matériel à marchandises.*

a) Dans ce secteur également, le programme de modernisation est poursuivi.

Comme les années précédentes, les efforts de la Société ont porté sur l'équipement moderne (notamment le placement du frein à air) du matériel existant et sur la construction de wagons de marchandises à plus grande capacité ou spécialisés.

C'est ainsi que l'industrie privée a reçu en 1964 une commande de construction de 5 prototypes pour le transport de schamm, livrables à partir de janvier 1965 et de 7 autres wagons destinés au transport de matériel lourd, à livrer également dans le courant de 1965.

On constate d'ailleurs que la demande de wagons à capacité de charge plus élevée ne fait que croître et que la Société doit adapter son matériel de transport en conséquence.

Dans ce but et pour utiliser le personnel devenu disponible, les ateliers de la S. N. C. B. construiront, à partir de 1965, le matériel spécial suivant :

— 10 wagons de 60 t de charge utile pour satisfaire aux besoins de l'industrie sidérurgique qui expédiera bientôt des plaques d'acier en rouleaux de 15 à 20 t.

— 300 wagons fermés, d'un volume utile de 80 m³ et d'une charge utile de quelque 26 t. Les 164 wagons actuels de ce type ne suffisent plus pour satisfaire aux nombreuses demandes de la clientèle.

b) D'autre part, le parc de wagons à marchandises a évolué de la manière suivante :

1 juli 1958	70.788 eenheden
1 april 1961	66.055 »
1 januari 1964	62.990 »
1 september 1964	59.352 »
(— 11.436 t.o.v. 1 juli 1958)	

6. Bedrag van de geplaatste bestellingen.

Om dit overzicht betreffende de modernisatie van het materieel te besluiten mag er nog op gewezen worden dat het *oorspronkelijke* bedrag aan bestellingen van rollend materieel, geplaatst in het kader van het hervormingsplan van 1959, 11,5 miljard frank bereikt, en dat zonder rekening te houden met de prijsaanpassingen die in de loop van de uitvoering van de contracten nodig blijken te zijn.

B. — Modernisatie van de andere exploitatiemiddelen.

Een tweetal getroffen maatregelen zijn van betekenis voor de toekomst van het spoor omdat ze tot het domein behoren van de automatisatie of alleszins een eerste belangrijke stap zijn in die richting.

a) Het plaatsen van een proefinstallatie voor de automatische controle van de snelheid der treinen. Deze proefneming gebeurt op enigszins grote schaal nadat voorafgaande kleinere proefnemingen volledige voldoening hadden gegeven.

De uitrusting heeft een dubbel aspect :

— enerzijds, de overbrenging naar de rijdende trein van de aanwijzingen gegeven door de stop- en snelheidsseinen;

— anderzijds, de automatische interpretatie (hetzij dus zonder tussenkomst van de treinbestuurder) van die aanduidingen aan boord van de locomotief, in de zin van de veiligheid.

De proefinstallatie werd ontworpen door een Belgische firma en wordt door de bevoegde techniciers als merkwaardig beschouwd zowel op gebied van de prijs als van de technische hoedanigheid.

Zij zal worden aangelegd op het zeer druk bereden baanvak tussen Brussel en Denderleeuw en 7 locomotieven zullen worden uitgerust.

Het globaal bedrag van de installatie beloopt 10.375.400 frank.

b) Een ander vermeldenswaardige nieuwigheid is de door de U. I. C. (Internationale Spoorwegvereniging) getroffen maatregel die, met ingang van 1964, een aanvang heeft gemaakt met een eenvormige codificering van de goederenwagens en die in 1968 moet beëindigd zijn.

Deze codificering is de grondslag voor de invoering van de cybernetica in de exploitatie van alle Europese en tal van Aziatische spoorwegen. Het nieuw inschrijvingsnummer waarmee de wagen verpersoonlijkt wordt, zal immers kunnen worden opgetekend in het geheugen van een elektronische machine die, na alle nodige inlichtingen te hebben opgetekend welke haar werden medegedeeld, in staat zal zijn de inlichting te verstrekken nodig voor het verdelen van het materieel, het opmaken van de rationele reizen voor het vervoer, geautomatiseerde triëringsplannen op te stellen, onderhoudsprogramma's voor te bereiden, enz.

Deze beslissing zou later wel eens als een mijlpaal in het beheer der spoorwegen kunnen beschouwd worden.

1 ^{er} juillet 1958	70.788 unités
1 ^{er} avril 1961	66.055 »
1 ^{er} janvier 1964	62.990 »
1 ^{er} septembre 1964	59.352 »
(— 11.436 par rapport au 1 ^{er} juillet 1958).	

6. Montant des commandes passées.

Pour terminer cet aperçu consacré à la modernisation du matériel, il y a lieu de signaler encore que le montant *initial* des commandes de matériel roulant, placées dans le cadre du plan de réforme de 1959, atteint 11,5 milliards de francs, compte non tenu des adaptations de prix qui s'imposeraient au cours de l'exécution des contrats.

B. — Modernisation des autres moyens d'exploitation.

Deux mesures prises sont essentielles pour l'avenir du rail parce qu'elles relèvent de l'automatisation ou, du moins, marquent un premier pas important dans cette direction.

a) Le placement d'une installation d'essai pour le contrôle automatique de la vitesse des trains. Cette expérience se fait à une échelle assez importante, des expériences préalables de moindre envergure ayant été satisfaisantes.

Cet équipement présente un double aspect :

— d'une part, la transmission au train en marche des indications données par les signaux d'arrêt et de limitation de vitesse;

— d'autre part, l'interprétation automatique (c'est-à-dire sans intervention du conducteur de train) de ces indications, à bord de la locomotive, ceci dans le sens de la sécurité.

Cette installation d'essai a été conçue par une firme belge et est considérée par les techniciens compétents comme remarquable, tant du point de vue prix que du point de vue qualité technique.

Elle sera placée sur le tronçon Bruxelles - Denderleeuw où le trafic est très dense; 7 locomotives seront équipées en conséquence.

Le coût global de l'installation s'élève à 10 millions 375.400 francs.

b) Une autre innovation digne d'être signalée, est la mesure prise par l'U. I. C. (Union Internationale des Chemins de fer) de procéder, en 1964 encore, à l'uniformisation de la codification des wagons à marchandises — uniformisation qui doit être terminée en 1968.

Cette codification sera à la base de l'introduction de la cybernétique dans l'exploitation de tous les chemins de fer européens et de nombreux chemins de fer asiatiques. Le nouveau numéro d'immatriculation caractérisant le wagon pourra être enregistré dans la mémoire d'une machine électronique qui, après avoir enregistré tous les renseignements nécessaires qui lui ont été communiqués, sera capable de donner les renseignements nécessaires à la répartition du matériel, à l'établissement des itinéraires rationnels pour les transports, pourra concevoir des plans de tri automatisés, préparer des programmes d'entretien, etc...

Cette décision pourrait bien être considérée plus tard comme une étape capitale dans la gestion des chemins de fer.

c) Naast deze twee meer tot de verbeelding sprekende maatregelen, wordt de modernisatie in andere domeinen voortgezet, zoals het uitrusten van de lijnen met het automatisch blokstelsel, de moderne uitrusting van de overwegen, de automatisatie van de rangeerstations, enz.

In mei 1.1. heeft de Raad van Beheer beslist een « trein-describer » apparatuur te bestellen voor de rechtstreekse lijn Brussel-Zuid-Gent St-Pieters.

Na aanleg ervan, zal op deze lijn nog slechts één enkel seinhuis bestaan, met name aan het knooppunt Denderleeuw.

C. — *Hervorming van de administratieve beheermethodes.*

Het volledig beheer van de leningen van de N. M. B. S. werd toevertrouwd aan haar elektronische ordinator, en de periodische trekkingen worden door middel van de ordinator uitgevoerd.

Deze methode is enig in België.

D. — *Rationalisatie van de exploitatie.*

1. Vereenvoudiging van de exploitatie op de lijnen met beperkt verkeer.

In 1964, werd ook voortgang gemaakt met de voltooiing van het programma der 1200 km tot vervanging van de reizigerstreindienst door een autobusdienst op de lijnen met beperkt verkeer. 81 km kwamen dit jaar aan de beurt.

Er blijven nu nog ongeveer 190 km te verwezenlijken. Voor de uitvoering van verschillende van deze lijnen moeten nochtans bepaalde wegeniswerken worden uitgevoerd.

2. Sluiten van lijnen 's zondags.

Voor de lijnen waar het behoud van een reizigerstreindienst op de werkdagen gerechtvaardigd blijft, doch waarop de bezetting der treinen 's zondags uitermate gering is, zal, mits een aangepaste autobusdienst aanwezig is, worden onderzocht of de lijn 's zondags niet kan worden gesloten voor elke trafiek.

In de loop van dit jaar kwamen aldus Aalst-Burst en Ronse-Blaton aan de beurt.

3. Opbreken van lijnen.

Op 31 december 1963 was de lengte de geëxploiteerde lijnen 4.544 km, waarvan 1.568 km uitsluitend voor goederendienst.

Het reizigersnet was dus toen reeds, met 2.976 km, onder de 3.000 km gedaald.

In feite bleef echter de totale uitgestrektheid nog vrij aanzienlijk.

Dit is het gevolg van het feit dat met de vervanging van reizigerstreinen door autobussen, de bestaande infrastructuur behouden blijft voor goederendienst en dit alleszins in een overgangperiode om na te gaan hoe, samen met andere rationalisatiemaatregelen, het verkeer zich uiteindelijk oriënteert.

Die overgangperiode mag nu wel als afgesloten worden beschouwd voor een aantal baanvakken waar sedert geruime tijd, zonder enig bezwaar, geen enkel verkeer meer plaats vindt, noch van reizigers, noch van goederen.

Derwijze heeft de Raad van Beheer, na gunstig advies van de Interministeriële Commissie voor Spoorwegen (wat betreft het militair aspect) in de loop van 1964 besloten lijnen definitief op te breken voor een totaal van 110 km.

c) A côté de ces mesures spectaculaires, la modernisation se poursuit dans d'autres domaines, tel l'équipement des lignes à cantonnement automatique, l'équipement moderne des passages à niveau, l'automatisation des gares de triage, etc.

Au mois de mai dernier, le Conseil d'Administration a décidé de commander un appareillage de train-describer pour la ligne directe Bruxelles-Midi - Gand Saint-Pierre.

Après l'installation de cet appareillage, cette ligne ne comptera plus qu'une seule cabine de signalisation, notamment à Denderleeuw.

C. — *Réforme des méthodes de gestion administrative.*

La gestion complète des emprunts de la S. N. C. B. a été confiée à son ordinateur électronique et les tirages périodiques sont exécutés au moyen de l'ordinateur.

Cette méthode est unique en Belgique.

D. — *Rationalisation de l'exploitation.*

1. Simplification de l'exploitation sur les lignes à faible trafic.

La réalisation du programme des 1.200 km en vue du remplacement du service des trains de voyageurs par un service d'autobus sur les lignes à faible trafic, a été poursuivie en 1964, année où le réseau desservi a été réduit de 81 km.

Il reste encore quelque 190 km de lignes à remplacer. Toutefois la suppression de plusieurs de ces lignes nécessite certains travaux de voirie.

2. Suppression du service dominical sur certaines lignes.

Il existe des lignes où le maintien d'un service de trains de voyageurs se justifie encore les jours ouvrables, mais non le dimanche, à cause de l'insuffisance du nombre des voyageurs. On envisage la suppression de tout trafic dominical un service approprié étant assuré par des autobus.

Au cours de cette année ce système a été appliqué aux lignes Alost-Burst et Renaix-Blaton.

3. Enlèvement des rails de certaines lignes.

Le 31 décembre 1963 la longueur des lignes exploitées couvrait 4.544 km, dont 1.568 km sont utilisées uniquement pour le service de marchandises.

A l'époque, le réseau voyageurs ne comportait déjà plus que 2.976 km, soit moins de 3.000 km.

En réalité, l'étendue totale restait assez considérable.

En effet, après le remplacement des trains de voyageurs par des autobus, l'infrastructure existante est maintenue pour le trafic des marchandises, du moins pendant une période de transition; il est ainsi possible de voir comment s'oriente le trafic, d'autres mesures de rationalisation ayant également été appliquées.

Cette période de transition peut être considérée comme terminée pour certains tronçons, où, depuis longtemps tout trafic de voyageurs et de marchandises, a été supprimé sans aucun inconvénient.

Ainsi le Conseil d'Administration a-t-il décidé, après avis favorable de la Commission Interministérielle des Chemins de fer, (pour ce qui concerne l'aspect militaire), d'enlever définitivement les rails au cours de l'année 1964, sur une longueur totale de 110 km.

Anderzijds heeft in dezelfde periode, de Raad beslist over te gaan tot het op enkel spoor brengen van 61 km dubbel spoor.

4. Sluiting van goederenkoeren met onvoldoende trafiek.

De Minister herinnert er aan dat de N. M. B. S. in principe beslist heeft de goederenkoeren waarvan de dagelijkse trafiek minder dan 1 wagen bedraagt (aankomst en vertrek te zamen) te sluiten.

Sedert 1 januari 1959 tot heden werden 280 koeren gesloten, waarvan 56 in 1964.

5. Rationalisatie van de stukgoederentrafiek — Overname van de wegcentra door de filiale Depaire.

Het jaar 1964 was eveneens gekenmerkt door de effectieve inschakeling van de filiale Depaire in de exploitatie van de wegcentra van de spoorwegmaatschappij met het oog op de sanering van de sector van de stukgoederentrafiek.

Deze inschakeling gebeurt geleidelijk. Dit betekent dat op de filiale Depaire slechts een beroep wordt gedaan nadat een zeer grondige voorafgaande studie *per wegcentrum* werd doorgevoerd. Dit maar om aan te tonen dat tot deze overigens zeer belangrijke hervorming zo maar niet wordt overgegaan in functie van gegevens die voor het ganse net gangbaar zouden zijn, maar die in een specifiek geval, dan toch tot enkele ernstige bezwaren zouden aanleiding kunnen geven.

Van de inschakeling in de exploitatie van de filiale Depaire wordt tevens gebruik gemaakt om, daar waar het gerechtvaardigd is, sommige wegcentra af te schaffen en te versmelten met andere.

De localisatie van de zetels der verschillende wegcentra was, in het verleden, inderdaad bepaald geworden door het feit dat de N. M. B. S. geen wegvervoer mocht verzekeren buiten een kring van 25 km. Zij was derhalve om het ganse land te kunnen bedienen verplicht een groter aantal wegcentra te voorzien dan in normale omstandigheden vereist zou zijn geweest.

Met de wet van 1 augustus 1960 is deze beperking van 25 km weggefallen en wordt de spoorwegmaatschappij als een volwaardig wegvervoerder erkend.

De Maatschappij heeft dan ook, nu dat met haar filiale de exploitatiehervorming der wegcentra een aanvang heeft genomen, terecht gemeend dat er aanleiding toe bestond terzelfder tijd over te gaan tot structurele hervormingen.

Zo werden, in 1964, achtereenvolgens volgende maatregelen in uitwerking gesteld :

- op 1 januari, werd het wegcentrum Kortrijk overgenomen door de filiale;
- op 2 mei, werd de filiale ingeschakeld in de exploitatie van het wegcentrum Namur;
- op 7 september, werd het wegcentrum Ieper versmolten met dit van Kortrijk waardoor de bedieningssfeer van de filiale zich tot die streek uitbreidde;
- op 14 november werd het wegcentrum Haine-St-Pierre versmolten met dit van La Louvière en
- op 16 november werd de exploitatie van dit laatste centrum toevertrouwd aan de filiale.

De filiale treedt slechts op als mandataris van de N. M. B. S. dat wil zeggen, dat zij handelt in naam en voor rekening van de N. M. B. S. en niet in naam van de N. V. Depaire. De bevoegdheid en de verantwoordelijkheid voor dit deel van de spoorwegactiviteit blijft dus in handen van de spoorwegoverheden.

D'autre part, le Conseil a décidé de mettre à voie unique, pendant la même période, 61 km de lignes à double voie.

4. Fermeture des cours aux marchandises à trafic insuffisant.

Le Ministre rappelle que la S. N. C. B. a décidé, en principe, de fermer les cours aux marchandises où le trafic journalier ne comporte pas 1 wagon (arrivée + départ).

Du 1^{er} janvier 1959 à ce jour, 280 cours ont été fermées, dont 56 en 1964.

5. Rationalisation du trafic des colis. Reprise des centres routiers par la filiale Depaire.

L'année 1964 s'est caractérisée également par la reprise effective par la filiale Depaire de l'exploitation des centres routiers de la Société, en vue de l'assainissement du secteur du trafic des colis.

Cette reprise se fait progressivement, ce qui signifie qu'il n'est fait appel à la filiale Depaire qu'après une étude approfondie par *centre routier*. Ceci pour démontrer que cette réforme, d'ailleurs fort importante, ne se fait pas simplement en fonction de données valables pour l'ensemble du réseau, mais qui pourraient soulever des objections sérieuses dans certains cas spécifiques.

La participation de la filiale permet également de supprimer certains centres routiers ou de les fusionner à d'autres, là où la mesure se justifierait.

En effet, la localisation des sièges des différents centres routiers était déterminée, par le passé, en fonction du fait que la S. N. C. B. ne pouvait assurer un transport routier en dehors d'un rayon de 25 km. En conséquence, la Société était obligée, pour pouvoir desservir l'ensemble du pays, de prévoir un nombre de centres routiers plus grand que nécessaire dans des circonstances normales.

La loi du 1^{er} août 1960 a supprimé cette limitation à 25 km et la Société des Chemins de fer est reconnue, à présent, comme transporteur routier qualifié.

La Société a donc estimé, à juste titre, que le moment était venu de procéder à des réformes structurelles, en même temps que l'exploitation des centres routiers est confiée à sa filiale.

Les mesures suivantes ont été réalisées en 1964 :

- le 1^{er} janvier, le centre routier de Courtrai a été repris par la filiale;
- le 2 mai, la filiale a participé à l'exploitation du centre routier de Namur;
- le 7 septembre, le centre routier d'Ypres a été fusionné avec celui de Courtrai; ainsi la filiale peut desservir cette région également;
- le 14 novembre, le centre routier de Haine-Saint-Pierre a été fusionné avec celui de La Louvière, et
- le 16 novembre, l'exploitation de ce dernier centre routier a été confiée à la filiale.

La filiale n'intervient qu'en qualité de mandataire de la S. N. C. B., c'est-à-dire qu'elle agit au nom et pour compte de la S. N. C. B. et pas au nom de la S. A. Depaire. Cette partie de l'activité des chemins de fer reste donc dans les attributions de la Société et s'accomplit sous sa responsabilité.

E. — *Commerciële hervorming.*1. *Meer commerciële soepelheid.*

Jarenlang werd — ook in deze commissie — aangedrongen om aan de spoorweg grotere commerciële soepelheid te geven, meer bepaald dan ten aanzien van de strakke verplichtingen die voortvloeiden uit de verouderde wetgeving van 1891.

Deze kwestie heeft in de loop van 1964 een bevredigende oplossing gekregen.

Met de wet van 4 maart 1964 werden voor het internationaal verkeer, de nieuwe overeenkomsten voor het goederen- en reizigersvervoer per spoor die op 25 februari 1961 te Bern ondertekend werden, door het parlement bekrachtigd.

Deze nieuwe overeenkomsten treden in werking op 1 januari 1965.

Enkele maanden later, werd de wet van 3 juli tot wijziging van de wet van 1891 aangenomen.

Hieraan wordt herinnerd om te kunnen mededelen dat de administratie onmiddellijk nadien werk heeft gemaakt met de uitwerking van het koninklijk besluit voor het toezicht op de door de N. M. B. S. afgesloten bijzondere overeenkomsten.

Na voorgelegd te zijn geweest aan de Raad van State, heeft de Commissie van de E. E. G. over het ontwerp van koninklijk besluit gunstig geadviseerd. Enige moeilijkheid is echter gerezen van de kant van de E. G. K. S. Besprekingen zijn aangeknoopt met de diensten van de Hoge Autoriteit om die moeilijkheid uit de weg te ruimen en dit in het vooruitzicht het besluit vóór 1 januari 1965 ter ondertekening, aan de Koning te kunnen voorleggen.

2. *Versoepeling van de gebruiksvoorwaarden der vervoertitels voor reizigers.*

a) Samen met de tariefaanpassingen doorgevoerd op 1 april 1964, werd een nieuwe reeks versoepelingen en vereenvoudigingen gebracht aan de reglementaire beschikkingen betreffende het reizigersvervoer, zoals :

- de eenvormigheid op 10 % van de prijsvermindering der retourbiljetten;
- het gebruik op Zon- en feestdagen van de sociale abonnementen;
- de verhoging van 100.000 tot 125.000 frank van het maximumbedrag van de bezoldiging geldig voor de bedienden die recht hebben op een sociaal abonnement.

b) In zijn novemberzitting heeft de Raad van Beheer andermaal beslist tot nieuwe vereenvoudigingen over te gaan, namelijk wat betreft :

- de geldigheidsduur van de retourbiljetten die op 5 kalenderdagen werd vastgesteld i.p.v. 4 werkdagen;
- de gebruiksvoorwaarden van de sociale- en schoolabonnementen, waardoor de houders van dergelijke vervoertitels respectievelijk op 1 januari 1965 en na het verloop van het huidige schooljaar, de mogelijkheid wordt gegeven, om zoals aan de reizigers in het bezit van een biljet, af te zien van een deel van de reisweg die door hun abonnement wordt gedekt.

3. *Versoepeling van de reglementatie betreffende het goederenvervoer.*

Betreffende het goederenvervoer zijn eveneens een aantal belangrijke beslissingen genomen geworden die per 1 januari 1965 uitwerking zullen vinden.

E. — *Réforme commerciale.*1. *Souplesse commerciale.*

Pendant des années, on a réclamé — au sein de cette commission également — une plus grande souplesse commerciale pour les chemins de fer, plus particulièrement dans le domaine des obligations strictes résultant de la législation désuète de 1891.

Cette question a été résolue d'une manière satisfaisante au cours de 1965.

Par la loi du 4 mars 1964, le Parlement a ratifié, pour le trafic international, les nouvelles conventions relatives au transport des marchandises et des voyageurs par chemins de fer, signées à Berne le 25 février 1961.

Ces nouvelles conventions sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 1965.

La loi du 3 juillet 1964 modifiant la loi de 1891 a été votée quelques mois plus tard.

S'il est fait état de cela, c'est pour pouvoir vous dire que l'administration s'est immédiatement occupée de l'élaboration de l'arrêté royal en ce qui concerne le contrôle des conventions particulières conclues par la S. N. C. B.

Après avoir été soumis au Conseil d'Etat, le projet d'arrêté royal a recueilli l'avis favorable de la Commission de la C. E. E. Des difficultés ont toutefois surgi au sein de la C. E. C. A. Des pourparlers ont été engagés avec les services de la Haute Autorité pour aplanir ces difficultés, l'arrêté devant être soumis à la signature royale avant le 1^{er} janvier 1965.

2. *Assouplissement des conditions d'utilisation des titres de transport pour voyageurs.*

a) En même temps que les adaptations tarifaires du 1^{er} avril 1964, une nouvelle série de mesures d'assouplissement et de simplification ont été apportées aux dispositions réglementaires concernant le transport de voyageurs, notamment :

- l'uniformisation à 10 % de la réduction du prix des billets aller-retour;
- l'utilisation des abonnements sociaux les dimanches et jours fériés;
- l'augmentation de 100.000 à 125.000 francs du plafond du traitement des employés pouvant bénéficier d'un abonnement social.

b) Au cours de sa réunion du mois de novembre, le Conseil d'Administration a décidé, une fois de plus, de procéder à de nouvelles mesures de simplification, notamment en ce qui concerne

- la durée de validité des billets aller-retour, qui a été fixée à 5 jours civils au lieu de 4 jours ouvrables;
- les conditions d'utilisation des abonnements sociaux et scolaires; ainsi, à l'instar des voyageurs qui sont en possession d'un billet, les titulaires des titres de transport précités auront la possibilité — respectivement au 1^{er} janvier 1965 et à la fin de l'année scolaire en cours — de renoncer à une partie de l'itinéraire couvert par leur abonnement.

3. *Assouplissement de la réglementation du transport de marchandises.*

Au sujet du transport de marchandises, des décisions importantes ont également été prises; elles sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 1965.

De beoogde maatregelen hebben tot doel.

- hetzij, de toegepaste tarifiering of vergoeding beter aan te passen aan de werkelijke kostprijs;
- hetzij, vereenvoudigingen door te voeren of eenvoudige bepalingen met buitenlandse spoorwegnetten uit te vaardigen;
- of nog, een doelmatiger gebruik te kunnen maken van de elektronische ordinator voor de bevrachting;
- ten slotte, de aanbouw en het gebruik van particuliere wagens te bevorderen.

Dit laatste punt verdient zeker de aandacht. Iedereen zal begrijpen dat een dergelijke politiek niet alleen van groot commercieel belang is, maar tevens de normalisering van het eigen goederenwagencorridor van de Maatschappij in de hand kan werken.

4. Buitengewone spoortrafiëken.

Er bestaat een regelmatige trafiek van vloeibaar giet-ijzer tussen Seraing en Chertal ten behoeve van een bekende metaalfabriek, overigens uitgevoerd met particulier materieel.

Dit vervoer gebeurt echter op betrekkelijk kleine afstand nl. 22 km. Niettemin blijft het een opmerkelijke prestatie.

Proeven werden nu echter genomen om dergelijke uitzonderlijke transporten, enig ter wereld, te laten verlopen over veel grotere afstand: op 26 juli tussen Couillet en Chertal over een afstand van 110 km en op 15 november tussen Esch-sur-Alzette en Chertal, hetzij circa 250 km.

Deze proeven schijnen aan de betrokken fabriek volledige voldoening te hebben gegeven. Men moet er echter vooralsnog niets meer in zien dan een bevestiging van het alleszins niet te onderschatten praktisch belang van dergelijk vervoer.

Het probleem moet uiteindelijk wel zeer complex zijn, omdat men moet rekening houden met tal van economische, financiële, technische en exploitatiefactoren zowel van de kant van de betrokken firma als van de kant van de N. M. B. S.

Maar mocht ooit blijken dat het aangewezen is in die richting verder te gaan, dan zou wel degelijk kunnen gezegd worden dat de moderne ijzernijverheid met het spoorwegvervoer nieuwe vooruitzichten krijgt.

F. — Personeelskwesties.

1. Personeelsvermindering.

Onderstaande vergelijkende cijfers tonen duidelijk dat de personeelsbezetting van de spoorwegmaatschappij in dalende lijn blijft gaan, zulks als onvermijdelijk gevolg van modernisatie en rationalisatie.

1 juli 1958	77.916
1 april 1961	67.533
1 november 1963	63.009
1 november 1964	61.642
(— 16.274 t.o.v. 1 juli 1958)	

Het effectief van de statutaire personeelsleden is in de loop van 1964 beneden de 60.000 gedaald. Het bedroeg inderdaad op 1 november i.l. 59.290 man, terwijl het aantal niet-statutairen 2.352 bedroeg.

Ces mesures visent :

- soit, une meilleure adaptation de la tarification ou de l'indemnisation en vigueur au prix de revient réel;
- soit, l'introduction de simplifications ou la promulgation de dispositions uniformes à celles de réseaux étrangers;
- soit encore, l'utilisation plus efficace de l'ordinateur électronique pour l'affrètement;
- enfin, la promotion de la construction et de l'emploi de wagons particuliers.

Ce dernier point mérite, certes, notre attention. Chacun comprendra que cette politique n'est pas seulement très importante du point de vue commercial, mais est également de nature à favoriser la normalisation du propre parc de wagons à marchandises de la Société.

4. Trafic ferroviaire extraordinaire.

Pour les besoins d'une usine métallurgique bien connue, il existe, entre Seraing et Chertal, un transport régulier de fonte liquide qui est d'ailleurs assuré au moyen d'un matériel spécial.

Ce transport ne couvre qu'une distance relativement faible: 22 km. Il ne s'agit pas moins d'une prestation remarquable.

Des essais ont toutefois eu lieu en vue d'effectuer ce genre de transport, par ailleurs unique au monde, sur une distance beaucoup plus grande: le 26 juillet entre Couillet et Chertal sur une distance de 110 km et le 15 novembre entre Esch-sur-Alzette et Chertal, soit 250 km.

Ces expériences paraissent avoir donné entière satisfaction à l'usine intéressée. Jusqu'à présent il ne faut toutefois y voir qu'une confirmation de l'importance pratique non négligeable de ce genre de transport.

En définitive, le problème est très complexe, étant donné qu'il faut tenir compte de nombreux éléments économiques, financiers, techniques et d'exploitation, tant du côté de la firme intéressée que du côté de la S. N. C. B.

S'il se vérifiait qu'il est opportun de continuer dans la voie tracée, il serait permis d'affirmer que les transports ferroviaires ouvrent de nouvelles perspectives à l'industrie métallurgique.

F. — Question de personnel.

1. Réduction des effectifs.

Les chiffres comparatifs ci-après montrent nettement que l'effectif du personnel de la Société des chemins de fer ne cesse de diminuer. C'est une conséquence inévitable de la modernisation et de la rationalisation :

1 ^{er} juillet 1958	77.916
1 ^{er} avril 1961	67.533
1 ^{er} novembre 1963	63.009
1 ^{er} novembre 1964	61.642
(— 16.274 par rapport au 1 ^{er} juillet 1958)	

Au cours de l'année 1964, l'effectif du personnel statutaire est passé à moins de 60.000 unités. En effet, il comportait le 1^{er} novembre dernier 59.290 unités, tandis que le personnel non-statutaire en comptait 2.352.

2. *Evolutie van het aantal gepensioneerden.*

Wat het aantal gepensioneerden betreft, stellen wij dit jaar andermaal vast dat het totaal aantal nu verder in dalende lijn gaat, ondanks een nog lichte verhoging van het cijfer der overlevingspensioenen.

Ziehier een algemeen chronologisch beeld :

	Rust- pensioen	Overlevings- pensioen	Totaal
1 januari 1959 ...	45.689	29.548	75.237
1 januari 1962 ...	44.503	31.341	75.844
1 januari 1963 ...	43.767	31.700	75.467
1 januari 1964 ...	42.548	32.173	74.721
1 november 1964	41.851	32.366	74.217

3. *Sociale problemen.*

Inzake sociale problemen mag de nadruk gelegd worden op twee belangrijke beslissingen :

a) Van 1 juni 1964 af, heeft het spoorwegpersoneel een reeks sociale voordelen bekomen als tegenhanger voor de invoering van compensatieschalen voor het staatspersoneel.

b) Het sociaal akkoord gesloten tussen de regering en de syndicale organisaties van het overheidspersoneel van 28 oktober 1964 is, met ingang van 1 januari 1965, eveneens toepasselijk op het spoorwegpersoneel zowel wat betreft de personeelsleden in actieve dienst als voor de gepensioneerden.

G. — *Financiële toestand.*1. *Dienstjaar 1964.*

De begroting 1964 aangenomen door de Raad van Beheer van de Nationale Maatschappij wees een mali aan van 522,6 miljoen.

Dit minder gunstig vooruitzicht was in hoofdzaak te wijten :

— eendeels aan de aanpassing op 1 december 1963 van de bezoldiging en pensioenen aan het gestegen indexcijfer der kleinhandelsprijzen, wat een nieuwe last betekende van circa 270 miljoen;

— anderzijds, aan de prijsstijgingen en de verhoging der financiële lasten.

Bovendien moest in de loop van het dienstjaar nog het hoofd worden geboden aan :

— de meeruitgave veroorzaakt door de sociale voordelen die op 1 juni aan het personeel werden toegekend en die voor 1964 nog 106 miljoen bereikte;

— een nieuwe aanpassing op 1 augustus 1964 van de bezoldigingen en pensioenen aan het gestegen indexcijfer.

Maatregelen waren dan ook vereist. De onverminderde doorzetting van het hervormingsprogramma samen met de op 1 april doorgevoerde tariefaanpassing en een meer gunstig verloop van de goederentrafiek, zullen het oorspronkelijk geraamde deficit van 522,6 miljoen herleiden tot nageen 100 miljoen, en dat in weerwil van de bijkomende personeelsuitgaven in de loop van het jaar waarover zoëven sprake was.

2. *Evolution du nombre de pensionnés.*

Cette année encore, nous constatons une régression du nombre des pensionnés, bien que celui des bénéficiaires d'une pension de survie présente une légère augmentation.

Voici un aperçu chronologique :

	Pensions de retraite	Pensions de survie	Total
1 ^{er} janvier 1959 ...	45.689	29.548	75.237
1 ^{er} janvier 1962 ...	44.503	31.341	75.844
1 ^{er} janvier 1963 ...	43.767	31.700	75.467
1 ^{er} janvier 1964 ...	42.548	32.173	74.721
1 ^{er} novembre 1964	41.851	32.366	74.217

3. *Problèmes sociaux.*

En ce qui concerne les problèmes sociaux, il faut mettre en lumière deux décisions importantes :

a) A partir du 1^{er} janvier 1964, le personnel des chemins de fer a obtenu une série d'avantages sociaux en contrepartie de l'application des échelles compensatoires prévues pour le personnel de l'Etat.

b) L'accord social du 28 octobre 1964, conclu entre le gouvernement et les organisations syndicales du personnel des services publics est, à partir du 1^{er} janvier 1965, également applicable au personnel des chemins de fer, qu'il soit en activité ou pensionné.

G. — *Situation financière.*1. *Exercice 1964.*

Le budget pour 1964, approuvé par le Conseil d'Administration de la Société Nationale, accusait un déficit de 522,6 millions de francs.

Cette prévision peu favorable était due essentiellement aux facteurs suivants :

— d'une part, l'adaptation, au 1^{er} décembre 1963, des traitements et pensions à la hausse de l'index, ce qui a entraîné une charge nouvelle d'environ 270 millions;

— d'autre part, la hausse des prix et l'accroissement des charges financières.

En outre, il a fallu faire face, au cours de l'exercice :

— à la dépense supplémentaire résultant des avantages sociaux accordés au personnel, à la date du 1^{er} juin, et qui s'est élevée pour l'exercice 1964 à 106 millions de francs;

— à une nouvelle adaptation, au 1^{er} août 1964, des traitements et pensions à la hausse de l'index.

Dès lors, certaines mesures s'imposaient. La poursuite régulière du programme de réforme, l'adaptation des tarifs du 1^{er} avril, ainsi qu'une évolution plus favorable du trafic des marchandises réduiront à quelques 100 millions de francs le déficit de 522,6 millions de francs prévu initialement, et ce malgré les dépenses supplémentaires de personnel survenues au cours de cette année et dont il vient d'être question.

2. Dienstjaar 1965.

a) Het ontwerp van begroting 1965 van de N. M. B. S. als bijlage aan deze van Verkeerswezen toegevoegd, vertoont een mali van 706,1 miljoen.

Deze begroting ondergaat, zoals de staatsbegroting, de weerslag van de politiek van « remming » die door de regering wordt gevoerd ten aanzien van de gekende inflatoire tendens die zich niet alleen in ons land, maar in de gehele E. E. G. voodroet.

Inderdaad, ten overstaan van de aangepaste begroting 1964, zijn de voorziene staatskredieten die de exploitatierekening van de N. M. B. S. in 1965 ten goede komen, verminderd met 126,1 miljoen.

	1964	1965
	—	—
	(in miljoenen frank)	
Op de gewone Staatsbegroting	3.408,9	3.282,8
Op de buitengewone Staatsbegroting	1.980,—	1.980,—
	5.388,9	5.262,8
		ou - 126,1

In vergelijking met 1959, eerste jaar van toepassing van het hervormingsplan, ligt het bedrag van 5.262,8 miljoen voorzien voor 1965, 254,1 miljoen lager dan toen en dit ondanks het feit dat in de periode 1959-1965 de N. M. B. S. het hoofd heeft te bieden aan nieuwe lasten die de 4 miljard frank ver overschrijden!

Dit geeft een idee van de inspanning die werd gedaan, zowel inzake verhoging van de ontvangsten als op het stuk van de drukking der uitgaven.

b) Sedert de indiening van deze begroting hebben zich echter twee nieuwe feiten voorgedaan :

In de eerste plaats is er het sociaal accoord van 28 oktober 1964 gesloten tussen de regering en de sociale organisaties betreffende de sociale programmatie voor 1965 van het overheidsperoneel.

Dit accoord is, zoals reeds gezegd, eveneens van toepassing op het spoorwegpersoneel; de regering heeft derhalve in het globaal krediet dat daartoe ter beschikking werd gesteld, de nodige fondsen voorzien om de uitgaven die aldus de spoorwegmaatschappij worden opgelegd, te compenseren.

Het gaat voornamelijk over een bedrag van 455 miljoen, waardoor de totale voor 1965 voorziene kredieten voor de spoorwegmaatschappij zullen stijgen tot 5.718 miljoen.

In de tweede plaats is er de nieuwe indexverhoging met uitwerking op 1 januari 1965 die een nieuwe jaarlijkse uitgave medebrengt van 297 miljoen frank, waarvan circa 280 miljoen ten laste van de exploitatierekening.

Een en ander brengen mede dat de door de Raad van Beheer op 19 december l.l. goedgekeurde exploitatiebegroting nu een mali vertoont van 816 miljoen.

Dergelijke toestand kan men niet zonder meer voorbijgaan.

Maatregelen dringen zich in de onmiddellijke toekomst op, zowel inzake ontvangsten als wat betreft de uitgaven. Een werkgroep is belast met het onderzoek van de toestand.

Op lange termijn blijft de kwestie van de normalisatie der spoorwegrekeningen van primordiaal belang. Het einde van de werkzaamheden van de werkgroep belast met het onderzoek van dit omvangrijk probleem is nu in uitzicht.

2. Exercice 1965.

a) Le projet de budget pour 1965 de la S. N. C. B., annexé à celui des Communications, accuse un déficit de 706,1 millions de francs.

Ce budget subit, de même que le budget de l'Etat, l'incidence de la politique de freinage suivie par le gouvernement à l'égard de la tendance inflationniste constatée non seulement dans notre pays, mais dans l'ensemble de la C. E. E.

En effet, par rapport au budget ajusté de 1964, les crédits de l'Etat prévus pour 1965 en faveur du compte d'exploitation de la S. N. C. B., sont réduits de 126,1 millions.

	1964	1965
	—	—
	(en millions de francs)	
Au budget ordinaire de l'Etat	3.408,9	3.282,8
Au budget extraordinaire de l'Etat	1.980,—	1.980,—
	5.388,9	5.262,8
		ou - 126,1

Par rapport à l'exercice 1959, première année de l'application du plan de réforme, le crédit de 5.262,8 millions, prévu pour 1965 est inférieur de 254,1 millions, malgré le fait que pendant la période de 1959-1965, la S. N. C. B. a dû faire face à de nouvelles charges dépassant largement 4 milliards de francs!

Cela donne une idée de l'effort accompli, tant en ce qui concerne la programmation sociale, relative au personnel des services publics pour 1965.

b) Depuis le dépôt du budget, deux faits nouveaux sont survenus.

En premier lieu, l'accord social du 28 octobre 1964 conclu entre le Gouvernement et les organisations sociales concernant la programmation sociale relative au personnel des services publics pour 1965.

Cet accord, comme nous venons de le dire, est également applicable au personnel des chemins de fer et par conséquent le Gouvernement a prévu au crédit global accordé à cet effet les fonds destinés à compenser les dépenses imposées de ce chef à la Société nationale des chemins de fer.

Pour l'instant, ce montant s'élève à 455 millions de francs, ce qui portera à 5.718 millions de francs l'ensemble des crédits prévus pour la Société nationale des Chemins de fer, pour l'exercice 1965.

En second lieu, la nouvelle hausse de l'index avec effet au 1^{er} janvier 1965, entraîne une nouvelle dépense annuelle de 297 millions de francs, dont environ 280 millions à charge du compte d'exploitation.

Il en résulte que le budget d'exploitation approuvé par le Conseil d'Administration le 18 décembre dernier, accuse à présent un déficit de 816 millions de francs.

Cette situation doit retenir notre attention.

Des mesures s'imposent d'urgence, tant en matière de recettes qu'en matière de dépenses. Un groupe de travail est chargé de l'examen de la situation.

A longue échéance, la question de la normalisation des comptes des chemins de fer conserve un intérêt primordial. Les travaux du groupe de travail chargé de l'examen de ce vaste problème sont sur le point d'aboutir.

III. — DE BEVORDERING VAN HET STEDELIJK GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER.

Onlangs hebben de verenigde Commissies voor Verkeers-
wezen van Kamer en Senaat een breedvoerige uiteenzetting
gehoord over de dwingende redenen en de doelstellingen
die voorzitten bij de ontwerpen tot verbetering van het
gemeenschappelijk vervoer in onze vijf grote agglomeraties.

Het was toen niet de bedoeling, die uiteenzetting te laten
volgen door een debat, maar de Minister acht dat het nu
aanbeveling verdient aandacht te vragen voor enkele slot-
beschouwingen :

1. — Dank en waardering voor het reeds geleverde werk
door het Coördinatie-Comité en de Regionale Commissies,
belast met de studie van de bevordering van het gemeen-
schappelijk stedelijk vervoer.

2. — De samenstelling van deze raadgevende organen is
op zichzelf reeds een garantie voor weloordachte oplos-
singen, los van ijdele polemiek.

« Weloordacht » betekent : aangepast aan de omstan-
digheden en behoeften van elke van de vijf grote agglome-
raties, op zichzelf beschouwd.

3. — Dergelijke garantie speelt mede in het voordeel
van de verantwoording van de te investeren kapitalen, maar
het blijft alleszins een feit dat, globaal genomen, deze inves-
teringen een *uitzonderlijk grote inspanning zullen vergen*.

4. — Deze financiële inspanning kan alleen door de
Staat worden gedragen. Het gaat hier trouwens om
werken van uitgesproken algemeen nut, vermits zij, in niet
geringe mate, zullen bijdragen tot het veilig stellen van de
verdere ontplooiing van onze grote stedelijke agglomeraties.

5. — Het feit dat de investeringen praktisch volledig
door de Staat zullen gedragen worden neemt niets weg van
de noodzakelijkheid een degelijke programmatie op te stellen
over de periode 1966-1970 om de eerste, meest dringende
werken niet alleen te kunnen aanvatten maar ze ook te
voltooien.

In elk geval zou voor wat de werken betreft een uitgave
van nagenoeg 1.200 miljoen per jaar als basis moeten geno-
men worden, wil men binnen afzienbare tijd de verkeers-
belemmeringen en -opstoppen in de grote centra opvan-
gen en meteen de exploitatie van het gemeenschappelijk ver-
voer op betere voorwaarden van snelheid, regelmatigheid en
comfort vestigen.

6. — In afwachting van de geleidelijke rationele re-
structuratie van de openbare vervoersnetten — en dat zal
noodgedwongen nog enkele jaren vergen — moeten wij er
rekening mede houden dat de exploitatierekening en meteen
de financiële toestand van de Maatschappijen voor stede-
lijk gemeenschappelijk vervoer er niet zullen op verbeteren
— *alle maatregelen tot rationalisatie welke nu nog in het
bereik liggen ten spijt*.

Momenteel is de S. T. I. Brussel er het slechtst aan
toe.

Voorzien deficit :

100 miljoen voor 1964,

140 miljoen voor 1965;

zonder rekening te houden met loonsverhoging ingevolge
stijging van het indexcijfer, sociale programmatie, enz...

III. — LA PROMOTION DES TRANSPORTS URBAINS EN COMMUN.

Récemment, les Commissions des Communications de
la Chambre et du Sénat réunies ont entendu un exposé
détaillé des raisons impérieuses et des objectifs qui président
aux projets d'amélioration des transports en commun dans
nos cinq grandes agglomérations.

A l'époque cet exposé n'avait pas pour but d'introduire
un débat, mais le Ministre estime qu'il convient à présent
d'attirer l'attention sur quelques considérations finales.

1. — Le travail déjà accompli par le Comité de Coordi-
nation et par les Commissions régionales chargées de l'étude
de la promotion des transports urbains en commun, mérite
notre gratitude et notre estime.

2. — La composition même de ces organes consultatifs
est déjà une garantie de solutions bien étudiées, à l'abri
de toute polémique inutile.

« Bien étudiées » signifie : adaptées aux circonstances
et aux besoins de chacune des cinq grandes aggloméra-
tions considérées séparément.

3. — Cette garantie contribuera à la justification des
investissements, mais il n'en demeure pas moins que, dans
l'ensemble, ceux-ci *nécessiteront un effort exceptionnel*.

4. — Cet effort financier ne peut être supporté que par
l'Etat. Il s'agit d'ailleurs, en l'occurrence, de travaux ayant
incontestablement un caractère d'utilité publique, étant
donné qu'ils contribueront dans une large mesure à assurer
le développement futur de nos grandes agglomérations
urbaines.

5. — Le fait que, pratiquement, les investissements seront
supportés entièrement par l'Etat n'enlève rien à la nécessité
d'élaborer une programmation solide pour la période 1966-
1970, afin de pouvoir non seulement entamer mais aussi
achever les travaux les plus urgents.

Il faudrait, en tout état de cause, se baser sur une
dépense annuelle d'environ 1.200 millions pour les travaux,
si l'on veut parer, dans un proche avenir, aux encombre-
ments et aux embouteillages dans les grands centres et en
même temps assurer l'exploitation des transports en com-
mun dans de meilleures conditions de vitesse, de régularité
et de confort.

6. — En attendant la réalisation progressive d'une re-
structuration rationnelle des réseaux de transports publics
— ce qui prendra forcément encore quelques années — nous
devons tenir compte du fait que le compte d'exploitation et,
partant, la situation financière des sociétés de transports
urbains en commun ne s'amélioreront pas et ce *en dépit
de toutes les mesures de rationalisation que l'on est encore
en mesure de prendre actuellement*.

Pour le moment, la S. T. I. B. (Société des Transports
Interurbains de Bruxelles) se trouve dans la plus mauvaise
posture.

Déficit prévu :

100 millions pour 1964;

140 millions pour 1965,

sans tenir compte des augmentations de salaire, par suite
de l'augmentation de l'indice des prix, de la programmation
sociale, etc.

7. — Een werkgroep samengesteld uit vertegenwoordigers van de departementen van Verkeerswezen en van Financiën en leidende figuren van de betrokken Maatschappijen, bestudeert de middelen die er kunnen toe bijdragen die financiële moeilijkheden te ondervangen.

8. — Bij die studie wordt uitgegaan van het feit dat krachtens de kaderwet van 22 februari 1961, houdende oprichting van bedoelde Maatschappijen, subsidies « à fonds perdu » niet in aanmerking kunnen worden genomen.

9. — De studie is dus omschreven tot die objecten welke, in het kader van bedoelde wet, vatbaar zijn voor enige vergoeding van overheidswege, zij het ten voorlopige titel.

10. — Dat alles, en bovendien de praktische moeilijkheid om in de gegeven omstandigheden de vervoertarieven te verhogen zonder een gevoelige weerslag op de terugloop van de reizigerscliënte te moeten weerslaan, wijst er op dat op lange termijn alleen de weloverwogen restructuratie van de netten van het openbaar stedelijk vervoer van aard zal blijken te zijn de huidige moeilijkheden te overbruggen.

11. — Wat de S. T. I. B. betreft, moet uit de uiterst interessante uiteenzetting inzake de « semi-metro », gegeven voor de verenigde Commissies van Kamer en Senaat, vooral onthouden worden :

a) dat alle tramsporen « aan de oppervlakte » in het centrum van Brussel zullen verdwijnen :

b) dat de « timing » zal worden bepaald in functie enerzijds van de respectieve belangrijkheid van de verkeersstromen en anderzijds van de coördinatie met andere grote werken (voertuigtunnels, ondergrondse parkings, enz...);

c) dat de trams evengoed boven- als ondergronds zullen kunnen rijden;

d) dat met de speciale hellingen zoals wij die nu reeds kennen in de ondergrondse aan het Zuidstation, het steeds mogelijk zal zijn zelfs de korte « semi-metro »-secties in bedrijf te stellen zonder nadeel voor de normale uitvoering van andere dergelijke secties van eenzelfde lijn;

e) dat de te bouwen tunnels alleszins de nodige afmetingen zullen hebben om later — als dat nodig zou blijken — zonder nieuwe belangrijke werken aan die tunnels, over te schakelen op het metro-stelsel;

f) dat, met hetzelfde oogmerk, de inrichting van de ondergrondse stations wordt bestudeerd en zal worden uitgevoerd;

g) dat wij er niettemin zullen in slagen de kosten die nu aan het bouwen van een eigenlijke metro zouden verbonden zijn in zeer aanzienlijke mate te drukken. Er zij inderdaad op gewezen dat om enige betekenis te hebben, de metro die wij thans zouden bouwen heel wat meer uitbreiding zou moeten krijgen dan wat wij thans als ondergrondse trams voorzien en dan nog met die bezwarende omstandigheid dat :

1° gans nieuw en duur rollend materieel zou moeten worden aangekocht;

2° het huidige bevolkingscijfer van de Brusselse agglomeratie geen voldoende rendement voor « metro-investeringen » garandeert.

12. — Wat de eerste fase van de semi-metro-werken te Brussel betreft, heeft het Ministerieel Comité voor openbare investeringen en vervoer reeds zijn principieel akkoord betuigd, vermits echter het daartoe bestemd krediet van 750 miljoen, ingeschreven op de buitengewone begroting voor

7. — Un groupe de travail composé de représentants des départements des Communications et des Finances et de dirigeants des Sociétés intéressées étudie les moyens pouvant permettre de parer aux difficultés financières.

8. — Cette étude est basée sur le fait qu'en vertu de la loi de cadre du 22 février 1961 portant création des sociétés en question, les subsides à fonds perdu ne peuvent être pris en considération.

9. — L'étude se limite par conséquent aux objets qui, dans le cadre de ladite loi, peuvent donner lieu à l'octroi d'indemnités quelconques, même provisoires, par les pouvoirs publics.

10. — Tous ces éléments ainsi que la difficulté pratique d'augmenter, dans les circonstances présentes, les tarifs des transports sans s'exposer au danger d'une répercussion défavorable sensible sur le nombre de voyageurs, portent à croire qu'à plus longue échéance, seule une restructuration parfaitement étudiée des réseaux des transports publics urbains permettra de surmonter les difficultés actuelles.

11. — En ce qui concerne la S. T. I. B., il faut retenir principalement de l'exposé très intéressant concernant le « semi-métro », fait devant les Commissions réunies de la Chambre et du Sénat :

a) que toutes les voies de tramways « en surface » dans le centre de Bruxelles disparaîtront;

b) que le programme sera établi en fonction de l'importance respective des courants du trafic d'une part, et de la coordination avec d'autres grands travaux (tunnels pour véhicules, parkings souterrains, etc.) d'autre part;

c) que les trams pourront circuler aussi bien en surface qu'en souterrain;

d) qu'il sera possible, grâce à des rampes spéciales telles que nous les connaissons déjà au souterrain de la gare du Midi, de mettre en exploitation des sections de semi-métro, même courtes, sans porter préjudice à l'exécution normale d'autres sections similaires d'une même ligne;

e) que les tunnels à construire auront de toute manière les dimensions voulues pour que l'on puisse — si nécessaire — passer plus tard au système du métro sans devoir exécuter de nouveaux travaux importants à ces tunnels;

f) que, dans le même but, l'aménagement des stations souterraines est à l'étude et sera exécuté;

g) que nous parviendrons malgré tout à réduire dans une très large mesure les frais qu'entraînerait en ce moment la construction d'un véritable métro. Il est à remarquer, en effet, que le métro que nous construirions maintenant, devrait, pour avoir un certain intérêt, être bien plus étendu que ce que nous prévoyons en ce moment en matière de tramways souterrains, avec, en plus, le double inconvénient que :

1° du matériel roulant entièrement neuf et très coûteux devrait être acquis;

2° la population actuelle de l'agglomération bruxelloise ne garantit pas un rendement suffisant pour des « investissements-métro ».

12. — En ce qui concerne la première phase des travaux du semi-métro à Bruxelles, le Comité ministériel des investissements publics et des transports a déjà marqué son accord de principe, mais comme le crédit de 750 millions inscrit à cet effet au budget extraordinaire de 1965,

1965, integraal als « conjoncturele schijf » is voorbehouden, komt het er nu op aan na te gaan welk quantum van bedoeld krediet zal kunnen worden vrijgegeven om de werken onmiddellijk te laten starten. Voorstellen in die zin werden onlangs door de Minister ingediend bij het ministerieel Comité. Voor het eerste trimester 1965 werd een bedrag van 300 miljoen frank ter beschikking gesteld om bij voorrang de tunnelsectie in de Wetstraat — ter hoogte van het Berlaimont-complex — te kunnen aanvatten. De kredieten nodig voor het deel « wegverkeer » van deze ondergrondse werken, staan eveneens ter beschikking (van Openbare Werken).

De onverwijlde en gecoördineerde uitvoering is aldus verzekerd.

IV. PERSONEN- EN GOEDERENVERKEER OVER DE BAAN.

De problemen die zich voor het vervoer over de weg stellen — zowel in nationaal als internationaal verband — houden nog in niet geringe mate verband met verder doorgedreven veiligheidsmaatregelen en sociale harmonisatie.

De veiligheid betreft niet alleen het voertuig, vooral dan wat remmen, stuurinrichting en andere essentiële organen betreft; zij heeft ook te maken met de dienstprestaties van de bemanning, de minimale rustpauzen waarover zij moet beschikken, enz. Deze problemen staan in rechtstreeks verband met de sociale harmonisatie en zijn in niet geringe mate bepalend bij de berekening van de kostprijs. De onderlinge concurrentie tussen baantransportondernemingen kan worden verantwoord binnen bepaalde grenzen en in samenhang met de vrije ontplooiing van initiatief en ondernemingsgeest — o.m. op het stuk van de geboden « service » — maar zij kan niet worden geduld, als zij uitloopt in het nadeel van het in die sector tewerkgestelde personeel vooral dan op het stuk van arbeidsprestaties, wisseling van bemanning, geneeskundig onderzoek, enz.

Ten aanzien van de *openbare autobusdiensten* wordt verder gestreefd naar een zo groot mogelijke coördinatie. Daarom wordt bij de omschakeling van deficitair spoorlijnen van de N. M. B. S. op vervangingsautobusdiensten rekening gehouden met een oordeelkundige aanpassing van reeds bestaande diensten (ingericht door de Buurtspoorwegen of particuliere ondernemingen). Daarom ook wordt, met betrekking tot de grote agglomeraties in de opgerichte contactcommissies overleg gepleegd tussen de vertegenwoordigers van de Buurtspoorwegen enerzijds en van de Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer anderzijds.

Alle overbodige dubbele diensten met de daaraan verbonden restricties als b.v. rijden met gesloten deuren op bepaalde trajecten, vallen niet in de smaak van het publiek en moeten geleidelijk aan worden opgeheven.

Inzake de behoefte aan coördinatie, wijst de Minister op de wet van 26 april 1962 op het « *leerlingenvervoer* ».

Zoals bekend, beoogt deze wet de machtiging van bedoelde diensten met inachtneming van navermelde volgorde van voorrang:

- 1) aan exploitanten van bestaande openbare diensten, eventueel met aanpassing van uurregeling en trajecten;
- 2) aan de titularissen van een openbare dienst die in de erdoor bediende zone een bijzondere dienst inrichten;
- 3) aan de beroepsvervoerders die een bijzondere autobusdienst inrichten;
- 4) aan scholen, vriendenkringen, natuurlijke of rechtspersonen die leerlingenvervoer inrichten.

est réservé à titre de « tranche conjoncturelle », il s'agit à présent de savoir quelle partie de ce crédit pourra être libérée pour entamer immédiatement les travaux. Des propositions en ce sens ont récemment été soumises par le Ministre au Comité ministériel. Pour le premier trimestre de 1965, un montant de 300 millions de francs a été rendu disponible afin de pouvoir entamer par priorité la section de tunnel de la rue de la Loi, à hauteur du complexe du Berlaimont. Les crédits nécessaires à la réalisation de la partie « trafic routier » de ces travaux souterrains sont également mis à la disposition des Travaux publics.

Une exécution immédiate et bien concertée est donc certaine.

IV. TRANSPORT PAR ROUTE DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES.

Les problèmes qui se posent pour les transports par route — tant sur le plan national que sur le plan international — sont encore liés étroitement à une amplification des mesures de sécurité et de l'harmonisation sociale.

La sécurité ne vise pas seulement le véhicule, notamment en ce qui concerne les freins, la direction et d'autres organes essentiels; elle porte également sur les prestations du personnel roulant, le minimum d'heures de repos dont il doit pouvoir disposer, etc... Ces problèmes sont en rapport direct avec l'harmonisation sociale et déterminent en grande partie le calcul du prix de revient. La concurrence entre les entreprises de transport routier peut se justifier dans certaines limites et au nom du libre développement de l'initiative et de l'esprit d'entreprise — notamment dans le domaine de l'offre de « services » — mais elle ne peut être tolérée si elle tourne au détriment du personnel occupé dans un secteur, spécialement en ce qui concerne les heures de prestations, le tour de rôle du personnel roulant, l'examen médical, etc.

Pour les *services publics d'autobus* une coordination maximale est toujours recherchée. Dans ce but, l'attention se porte, lors du remplacement des lignes déficitaires de la S. N. C. B. par des services d'autobus sur une adaptation judicieuse, compte tenu des services existants (organisés par les chemins de fer vicinaux ou par des entreprises privées). En ce qui concerne les grandes agglomérations, des échanges de vues ont lieu dans le même but au sein des commissions de contact, entre les délégués des Chemins de fer vicinaux, d'une part, et les Sociétés de transport intercommunal, d'autre part.

Tous les services formant double emploi — et qui sont soumis à des restrictions comme par exemple la circulation à portières fermées sur certains trajets — ne répondent guère au goût du public et doivent être supprimés progressivement.

En ce qui concerne la coordination, le Ministre désire incidemment attirer l'attention sur la loi du 26 avril 1962 relative au « transport des élèves ».

Il est notoire que cette loi envisage l'autorisation desdits services moyennant l'application des priorités établies dans l'ordre ci-après :

- 1) exploitants des services publics existants, éventuellement avec adaptation des horaires et trajets;
- 2) titulaires d'un service public qui organisent un service spécial dans la zone à desservir;
- 3) transporteurs professionnels organisant un service spécial d'autobus;
- 4) écoles, amicales, personnes physiques ou morales organisant le transport des élèves.

Aldus werden voor het schooljaar 1962-1963 een duizendtal speciale diensten gemachtigd.

Voor het schooljaar 1963-1964 bleef dit aantal praktisch ongewijzigd.

Nochtans wordt bij aanvraag om hernieuwing telkens een nieuw onderzoek ingesteld.

* * *

Het departement onderhoudt, o.a. wat het personenvervoer betreft, goede contacten met de Nationale Federatie der Autobus- en Autocarexploitanten.

De bestaande contactcommissie voor personenvervoer behelst vier takken nl.: autocars, openbare autobusdiensten, speciale autobusdiensten en taxis.

Deze werkwijze biedt tevens de mogelijkheid de zopas opgerichte « Nationale Groepering van Taxi- en Taxibestelwagenexploitanten » van meet af als volwaardige gesprekspartner bij de besprekingen van de hun specifieke eigen problemen te betrekken.

* * *

In de sector « Autocar » tellen wij op het ogenblik 2.436 toerwagens.

Dit aantal schijnt de laatste jaren stabiel te blijven.

De enkele zware autocarongevallen die de laatste jaren de openbare opinie zeer sterk hebben aangegrepen, hebben het departement ertoe doen besluiten een speciale commissie « Veiligheid - Autocar » op te richten.

Deze commissie heeft, op basis van het onderzoek van statistieken, vastgesteld dat het aantal autocarongevallen in feite niet verhoogt. Zij onderzoekt nochtans of via de technische controle niet strenger moet worden opgetreden ten opzichte van het verouderd materieel.

Ook wordt nagegaan of geen beroepsvaardigheidsbrevet voor de chauffeurs in het leven moet worden geroepen.

De wet op de 45-urenweek wordt in de paritaire commissie besproken met het oog op onverwijld praktische toepassing. Ondertussen werd reeds voor pendeldiensten met nachtritten, de verplichting opgelegd twee chauffeurs aan boord te hebben evenals een slaapkabine.

Volgend seizoen zal gelegenheidspersonenvervoer per vrachtwagen (bv. scoutsgroepen) verboden worden.

Door het specifieke seizoenkarakter van het autocarbedrijf heeft deze tak — vooral tijdens het kalm seizoen — meer nog dan de vrachtwagen te lijden van prijzenrabat. De Federatie heeft dan ook aangedrongen op een verplichte tarificatie. Deze kwestie wordt voortsnog onderzocht in de commissie Autocar.

Ten slotte mag vermeld worden dat in 1964 ruim 1000 schuilhuisjes van het aangenomen standaardtype voor autobusreizigers werden opgericht. Dit wijst er meteen op dat de formule waarbij de kosten verdeeld worden over de gemeente (50 %), de exploitant en het departement (elk 25 %) uitgedroefd is boven steriele discussies die er op gericht waren de *totaliteit* van de kosten door één van de drie betrokken partijen te doen dragen.

* * *

Wat het *bezoldigd goederenvervoer* betreft, is een van de bijzonderste elementen van dit beleid de kwestie van de in uitzicht gestelde marge-tarieven.

De beroepsfederaties dringen tevens aan op de instelling van een vakbekwaamheidsbrevet. Op nationaal vlak is hiervoor een aanpassing van de wet nodig, op internationaal vlak nochtans kan dit onder vorm van koninklijk besluit gebeuren.

De desbetreffende studies waaraan de Nationale Belgische Federatie der Baanvoerders zeer constructief heeft meegewerkt, zijn zo ver gevorderd dat mag verwacht worden

Ainsi, un millier de services spéciaux ont été autorisés pour l'année scolaire 1962-1963.

Pour l'année scolaire 1963-1964, ce nombre est resté pratiquement inchangé.

Chaque demande de renouvellement fait toutefois l'objet d'un nouvel examen.

* * *

Le département entretient, en ce qui concerne le transport de personnes, de bons rapports avec la Fédération nationale des exploitants d'autobus et d'autocars.

L'actuelle commission de contact pour le transport de personnes comporte quatre secteurs : autocars, services publics d'autobus, services spéciaux d'autobus et taxis.

Cette procédure permet de considérer, dès à présent, comme interlocuteur valable, le nouveau « Groupement d'exploitants de taxis et de taxis-camionnettes » pour la discussion de leurs propres problèmes.

* * *

Le secteur « Autocars » compte actuellement 2.436 autocars de tourisme.

Il semble que ce nombre soit resté le même au cours des dernières années.

Les quelques graves accidents d'autocars qui ont sérieusement ébranlé l'opinion publique au cours des dernières années ont incité le département à créer une commission spéciale « Sécurité-Autocars ».

Cette commission a constaté — en se livrant à l'examen des statistiques —, qu'en réalité le nombre des accidents d'autocars n'augmente pas. Elle examine cependant s'il n'est pas nécessaire de soumettre le matériel désuet à un contrôle technique plus sévère.

On examine aussi s'il ne s'indique pas d'instaurer un brevet d'aptitude professionnelle pour les chauffeurs.

La loi relative à la semaine de 45 heures est discutée en commission paritaire en vue d'une prompte mise en application. Entre-temps, il a été imposé aux services assurant les navettes de nuit de prévoir la présence à bord de deux chauffeurs ainsi que l'aménagement d'une cabine-couche.

La saison prochaine, le transport occasionnel par camion (p. ex. groupements scouts) sera interdit.

En raison du caractère saisonnier des activités des entreprises d'autocars, le prix bradés sont encore plus fréquents dans ce secteur que dans celui du camionnage, surtout pendant la saison calme. La Fédération a réclamé dès lors l'instauration d'une tarification obligatoire. Cette question est encore à l'examen au sein de la Commission s'occupant des autocars.

Signalons enfin qu'en 1964 plus de 1.000 abris du type standard agréé ont été aménagés du coup pour les usagers des services d'autobus. Cela prouve que la formule de répartition des frais entre la commune (50 %), l'exploitant et le département (chacun 25 %) s'est dégagée des discussions stériles visant à faire supporter la *totalité* des frais par l'une des trois parties intéressées.

* * *

En ce qui concerne le *transport rémunéré de marchandises* la question des tarifs marginaux dont l'application est envisagée, constitue un des éléments essentiels du problème.

Les fédérations professionnelles réclament également l'instauration d'un brevet d'aptitude professionnelle. Sur le plan national, une adaptation de la loi est nécessaire à cet effet, tandis que sur le plan international, la mesure est réalisable par voie d'arrêté royal.

Les études de cette question, auxquelles la Fédération Nationale Belge des transporteurs routiers a activement collaboré, ont tellement progressé que la publi-

dat in de loop van het eerste trimester van 1965 wettelijke normen zullen kunnen worden gepubliceerd.

* * *

Inzake het *Beneluxtransport*, is bekend dat dit transport bij grensoverschrijding (1^{ste} fase) vrij is, maar onderworpen aan een fourchette-tarief.

Totnogtoe, het mag wel gezegd, werd deze tarificatie weinig nageleefd.

De Benelux-Ministerraad (Justitie en Verkeer) werkt voor het ogenblik aan de oprichting van een Benelux-tuchtcollege dat bevoegdheid zal hebben inzake controle en sancties ten aanzien van de toepassing der tarificatie.

Dit tuchtcollege is eigenlijk de vrucht van een compromis dat tot stand is gekomen omdat van Belgische zijde herhaaldelijk en met klem werd betoogd dat er slechts sprake kan zijn van de 2^{de} en 3^{de} fase (vervoer naar derde landen en vervoer binnen een ander land van de Unie) wanneer de 1^{ste} fase volledig en op voldoende wijze zal uitgewerkt zijn.

Zoals de zaken nu staan, is het departement bereid de 2^{de} en de 3^{de} fase gelijktijdig in te voeren.

Eerlang zullen daarover besprekingen met onze Benelux-partners worden aangevat.

* * *

Bilaterale contingenten voor goederenvervoer naar Duitsland, Frankrijk en Italië.

1. Duitsland.

Na lange en moeizame besprekingen kon het departement erin lukken, van 1 maart 1964 af, het vast contingent van 300 machtigingen op te voeren tot 480 (Nederland heeft er nog altijd 1.050).

Het blijkt nu reeds dat het verhoogd contingent nog ontoereikend is om aan onze transportbehoeften te voldoen.

De Minister zal met zijn Duitse collega een passende verhoging van het contingent bedingen.

2. Frankrijk.

De gemengde commissie die in de loop van juni 1964 vergaderde heeft het bilateraal contingent in gevoelige mate verhoogd.

Buiten de eigenlijke grenszone (25 km) waarin het vervoer vrij is, is Frankrijk nu, wat de machtigingen betreft, in twee zones verdeeld: de zg. « courte distance » dit zijn 26 departementen Parijs inbegrepen en de « longue distance » dit is de rest van Frankrijk.

Voor de « courte distance » die een samenvoeging is van de zones A en B met een uitbreiding van de departementen Moselle, Bas-Rhin, Haut-Rhin, Vosges, Aube, Haute-Marne, Yonne, Côte d'Or, Haute-Saône, Doubs en Jura, werd ons totaal contingent van 185 tot 262 opgevoerd in 1964 en zal het 313 mogen bereiken in 1965.

Voor de « longue distance » gaat men van 72 machtigingen in 1963 naar 75 in 1965.

Voegen wij daarbij dat het aantal vergunningen per reis, dat in 1963 37.770 bedroeg, opgevoerd werd tot 40.000. Deze ogenschijnlijk kleine verhoging krijgt pas haar volle betekenis wanneer men bedenkt dat tal van dagreizen in de toekomst zullen verricht worden onder dekking van permanente vergunningen « courte distance ».

De Franse autoriteiten hebben zich anderzijds zeer in-schikkelijk getoond wat het transitvervoer naar Italië betreft, door de opvoering van het contingent van 2.500 tot 3.000; bestemming Spanje van 400 naar 500; bestemming Duitsland en Zwitserland van 1.500 naar 1.800.

cation des normes légales pourra probablement se faire dans le courant du premier trimestre de 1965.

* * *

En ce qui concerne les *transports dans le Benelux*, vous n'ignorez pas qu'ils sont libres au passage des frontières (1^{re} phase), tout en restant soumis à une tarification à fourchettes.

Jusqu'à présent, nous croyons pouvoir dire que cette tarification n'a guère été appliquée.

Le comité des Ministres du Benelux (Justice et Communications) étudie actuellement la création d'un collège de discipline du Benelux, ayant compétence en matière de contrôle et de sanctions pour l'application de la tarification.

Ce collège de discipline est, en réalité, le résultat d'un compromis, la Belgique ayant déclaré à plusieurs reprises qu'il ne peut être question d'appliquer les 2^e et 3^e phases (transport vers d'autres pays que ceux du Benelux et transport à l'intérieur d'un autre pays de l'Union) que lorsque la 1^{re} phase aura été réalisée complètement et de manière satisfaisante.

Dans l'état actuel des choses, le département est disposé à appliquer simultanément les 2^e et 3^e phases.

Bientôt des pourparlers seront engagés à ce sujet avec nos partenaires du Benelux.

* * *

Contingents bilatéraux pour le transport des marchandises à destination de l'Allemagne, de la France et de l'Italie.

1. Allemagne.

Après de longues et pénibles discussions, le département est parvenu à porter le contingent des autorisations de 300 à 480, à partir du 1^{er} mars 1964 (les Pays-Bas en obtiennent encore 1.050).

Dès maintenant, le nouveau contingent semble être encore insuffisant pour satisfaire les besoins de nos transporteurs.

Le Ministre entrera en contact avec son Collègue allemand en vue d'obtenir une augmentation de contingent en rapport avec nos besoins.

2. France.

La commission mixte, qui s'est réunie au cours du mois de juin 1964, a augmenté sensiblement le contingent bilatéral.

En dehors de la zone frontière (25 km), à l'intérieur de laquelle le transport est libre, la France est actuellement divisée en deux zones, en ce qui concerne les autorisations: la zone dite de « courte distance », c'est-à-dire 25 départements, y compris Paris, et la zone dite « longue distance », soit le restant de la France.

Pour la zone de « courte distance », celle-ci étant une fusion des zones A et B, auxquelles s'ajoutent les départements: Moselle, Bas-Rhin, Haut-Rhin, Vosges, Aube, Haute-Marne, Yonne, Côte d'Or, Haute-Saône, Doubs et Jura, notre contingent total a été porté de 185 à 262 en 1964, et il atteindra 313 en 1965.

Pour la « longue distance », le nombre d'autorisations est porté de 72 en 1963 à 75 en 1965.

Ajoutons encore que le nombre d'autorisations par voyage, qui était de 37.770 en 1963, a été porté de 40.000. Cette augmentation apparemment minime n'a de signification réelle que si l'on tient compte du fait qu'à l'avenir de nombreux voyages de jour seront effectués sous le couvert d'autorisations permanentes à « courte distance ».

D'autre part, les autorités françaises se sont montrées très compréhensives pour le transit à destination de l'Italie, le contingent des autorisations ayant été augmenté de 2.500 à 3.000; à destination de l'Espagne, de 400 à 500; à destination de l'Allemagne et de la Suisse, de 1.500 à 1.800.

Dit laat toe praktisch aan alle behoeften het hoofd te bieden.

Zoals bekend is het grensoverschrijdend *eigen vervoer* naar Frankrijk eveneens aan machtiging onderworpen. Hier zijn de Franse autoriteiten ietwat stugger geweest en gaan wij van 185 naar 243 in 1964 en 274 vergunningen in 1965;

De $\frac{2}{3}$ van deze vergunningen gelden voor korte afstand. Het aantal vergunningen per reis werd van 23.400 tot 27.000 opgevoerd.

3. Italië.

Ingevolge besprekingen kon van 1 februari 1964 af het contingent worden opgevoerd van 50 tot 80 machtigingen.

Ook dit aantal blijkt ontoereikend en nieuwe besprekingen zullen in januari 1965 worden aangevat.

Op te merken dat Nederland vrij vervoer naar Italië kan verrichten.

4. Andere landen.

Voor de andere landen zoals Oostenrijk en de Scandinavische landen zijn de contingenten voldoende.

Wat Spanje betreft schijnen de bevoegde autoriteiten die zich lang stug hebben getoond, nu het principe van bilaterale besprekingen te aanvaarden.

Het kan nuttig zijn erop te wijzen dat het van zeer groot belang is gedurende 1965 te betrachten de bilaterale contingenten op voldoende wijze aan te passen vooral dan met het oog op hun laterale omzetting in « *communautaire vergunningen* » in het kader van de E. E. G.

De verdeling van het aanvankelijk beperkt communautair contingent zal ongetwijfeld delicate problemen stellen.

Aan de Administratie werd opdracht gegeven nu reeds voorbereidende studies in te zetten om te komen tot objectieve criteria rekening houdend enerzijds met de ervaring van onze sedert jaren gevestigde baanvervoerders in internationaal verkeer en anderzijds met een zekere geografische spreiding die dan toch uiteraard en in zekere mate zal moeten rekening houden met bepaalde belangen zoals deze van de havens.

Wellicht kan de eerste schifting gebaseerd zijn op een ton/km-statistiek internationaal transport naar en van uit minstens 2 landen der E. E. G. buiten Benelux.

V. — ZEEWEZEN.

a) Personeel.

De personeelsuitgaven in deze sector gaan in stijgende lijn, hoofdzakelijk wegens de groeiende trafiek van de Oostende-Doverlijn.

Indien het enerzijds juist is dat niet alle noodzakelijke aanwervingen effectief op 1 januari 1965 zullen kunnen doorgevoerd worden, hoe gewenst zulks ook zou zijn, dan moet er anderzijds toch op gewezen worden dat in de oorspronkelijke raming geen rekening gehouden werd met de algemene loonsverhoging met 2 % ingevolge de sociale programmatie, verhoging die wel volledig uitwerking heeft van 1 januari, evenals trouwens een bijkomende verhoging met 2,5 % ingevolge de stijging van het indexcijfer der kleinhandelsprijzen.

In verband met de toepassing van de wet op de 45-uren-week en de wet op de zondagsrust dient opgemerkt te worden dat indien deze beide wetten met ingang van februari 1965 werkelijk uitwerking zullen krijgen op de Oostende-Doverlijn, als staatsbedrijf, automatisch belangrijke bijkredieten noodzakelijk zullen zijn. Vanaf 1 januari wordt aan het personeel een vergoeding uitbetaald voor

Ceci permet pratiquement de couvrir tous les besoins.

L'on sait que le *transport international pour compte propre* à destination de la France est également soumis à autorisation. Dans ce secteur, les autorités françaises se sont montrées plus sévères : le nombre des autorisations est passé de 185 à 243 en 1964 et à 274 en 1965.

Les $\frac{2}{3}$ de ces autorisations sont valables pour la distance courte. Le nombre d'autorisations par voyage est passé de 23.400 à 27.000.

3. Italie.

A la suite de pourparlers, le contingent des autorisations a pu être porté de 50 à 80 à partir du 1^{er} février 1964.

Actuellement, ce nombre apparaît insuffisant et de nouvelles négociations seront engagées en janvier 1965.

Il est à noter que les Pays-Bas bénéficient du libre transport vers l'Italie.

4. Autres pays.

Pour les autres pays, comme l'Autriche et les pays scandinaves, les contingents sont suffisants.

En ce qui concerne l'Espagne, les autorités compétentes se sont montrées longtemps récalcitrantes; à présent, elles semblent accepter le principe des négociations bilatérales.

Il peut être utile de signaler qu'il est extrêmement important de procéder en 1965 à une adaptation suffisante des contingents bilatéraux, principalement en vue de leur transformation future en « *autorisation communautaires* », dans le cadre de la C. E. E.

Il est évident que la répartition du contingent communautaire restreint posera des problèmes délicats.

L'Administration a déjà été chargée d'entamer des études préliminaires en vue de l'établissement de critères objectifs, basés, d'une part, sur l'expérience de nos transporteurs routiers internationaux exerçant leur activité depuis de longues années et, d'autre part, sur la répartition géographique qui devra naturellement et dans une certaine mesure tenir compte de certains intérêts, comme les intérêts portuaires.

Une première sélection pourrait, sans doute, se baser sur des statistiques tonnes/km relatives au transport international entre 2 pays de la C. E. E. au moins, à l'exception des pays du Benelux.

V. — SECTEUR DE LA MARINE.

a) Personnel.

Dans ce secteur, les dépenses de personnel suivent une courbe ascendante, principalement à cause de l'accroissement du trafic sur la ligne Ostende-Douvres.

S'il est exact, d'une part, qu'au 1^{er} janvier 1965 tous les recrutements nécessaires n'ont pu être effectués, bien que cela eût été fort souhaitable, il est à noter, d'autre part, que dans l'estimation initiale il n'a pas été tenu compte de l'augmentation générale des salaires de 2 % résultant de la programmation sociale — augmentation dont les effets se font sentir à partir du 1^{er} janvier — ni d'ailleurs d'une augmentation supplémentaire de 2,5 % résultant de la hausse de l'indice des prix de détail.

En ce qui concerne les lois relatives à la semaine de 45 heures et au repos dominical, il est à remarquer que leur application éventuelle, à partir du 1^{er} février 1965, à la ligne Ostende-Douvres, en tant qu'entreprise de l'Etat, nécessitera d'importants crédits supplémentaires. A partir du 1^{er} janvier, tout le personnel bénéficie d'une indemnité pour prestations de nuit, tandis que le travail dominical

nachtprestaties terwijl voor zondagwerk een dubbele compensatie of 100 % bijkomende bezoldiging is voorzien.

Zeer speciaal voor het personeel van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart werd bij koninklijk besluit van 25 november 1964 een overgangstatuut vastgesteld.

Het eigen statuut van het Zeewezen, dat thans in voorbereiding is, en dat in de mate van het mogelijke het algemeen statuut van het Rijkspersoneel zal volgen, zal er vooral naar streven een oplossing te brengen voor de specifieke eisen gesteld aan het betrokken personeel teneinde aldus de menigvuldige en voor een gezonde exploitatie zeer nadelige moeilijkheden die thans in de onderscheiden sectoren van die administratie bestaan, op te vangen.

b) *Koopvaardij.*

Op 1 oktober 1963 bestond de Belgische koopvaardijvloot uit 96 schepen met een gezamenlijke BRT van 669.825. Op dit ogenblik telt zij 102 schepen met in totaal 743.061 BRT. Tevens zijn voor de Belgische reders 10 schepen in aanbouw metende in totaal 261.450 TDW.

Op dit ogenblik tellen wij 13 tankschepen met een totaal laadvermogen van 329.449 ton terwijl er nog 2 in bestelling zijn met 91.000 ton laadvermogen.

De uitbouw en de modernisering van onze vloot — wij kunnen bogen op één der jongste vloeten ter wereld — kon slechts verzekerd worden dank zij de wet van 23 augustus 1948.

Sedert 1961 werd, hetzij via de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid, hetzij uit het Fonds voor het Uitreden van Aanbouwen van Zeeschepen, 2 miljard 753.299.000 frank krediet verleend, met staatswaarborg en staatstussenkomst in de interestenlast.

De kostprijs van de schepen stijgt voortdurend, niet alleen onder invloed van de algemene verhoging van de lonen en grondstoffen docht tevens, en vooral door het feit dat de schepen steeds groter en technisch beter uitgerust worden. In 1964 voorzag de begroting 68 miljoen voor dit doel. Voor 1965 wordt het 86.500.000 frank, hetzij 18.500.000 frank meer.

De diensten van het departement zijn thans reeds in het bezit van aanvragen tot scheepskrediet van een zo uitgebreide tonnenmaat, te bouwen op Belgische werven, dat een aanpassingskrediet van 75 miljoen zal vereist zijn om aan deze aanvragen te kunnen voldoen.

Anderzijds voorziet de wet op het scheepskrediet een plafond, thans 4 miljard, boven hetwelk geen kredieten onder staatswaarborg mogen toegestaan worden. Oorspronkelijk was slechts 2,5 miljard voorzien, doch de uitbreiding van onze vloot en vooral de verhoging van de kostprijs van de schepen heeft het noodzakelijk gemaakt dit bedrag in 3 fazen aan te passen. Voor de thans in onderzoek zijnde aanvragen volstaat het plafond nog.

c) *Kustvaart.*

Aan onze bijzonderste kustvaartrederijen werden de laatste 5 jaren in totaal 100 miljoen frank aan crisisvoorschotten uitbetaald teneinde hen in de mogelijkheid te stellen het hoofd te bieden aan de buitenlandse concurrentie.

Het gesloten contract voorzåg slechts 5 jaar. Een bruusk stopzetten van het verlenen van crisisvoorschotten zou onze rederijen in een onmogelijke positie plaatsen en de vruchten van al onze inspanningen laten teloorgaan. Daarom werd op 28 september 1964 een nieuw koninklijk besluit getroffen om opnieuw, gedurende 5 jaar, crisisvoorschotten

donee lieu à une double compensation ou à un supplément de traitement de 100 %.

Spécialement pour le personnel de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure, un statut transitoire a été prévu par l'arrêté royal du 25 novembre 1964.

Le statut propre de la Marine qui est actuellement en préparation et s'inspirera, dans la mesure du possible, du statut général des agents de l'Etat, aura pour but essentiel d'apporter une solution aux exigences spécifiques posées au personnel intéressé, afin de parer aux multiples difficultés qui existent dans les divers secteurs de cette administration, et sont très préjudiciables à une saine exploitation.

b) *Marine marchande.*

Le 1^{er} octobre 1963, la flotte marchande belge comptait 96 navires totalisant 669.825 RTB. Actuellement, elle compte 102 unités représentant 743.061 RTB. D'autre part, 10 navires jaugeant au total 261.450 TDW sont en construction pour le compte des armateurs belges.

En ce moment, nous disposons de 13 pétroliers d'un tonnage total de 329.449 tonnes, tandis que 2 autres sont encore en commande, d'une capacité de charge de 91.000 tonnes.

Le développement et la modernisation de notre flotte — nous pouvons nous enorgueillir de posséder une des flottes les plus jeunes du monde — ont pu être réalisés grâce à la loi du 23 août 1948.

Depuis 1961, 2.735.299.000 francs de crédits ont été accordés, sous la garantie de l'Etat et avec son intervention dans les charges d'intérêts par l'entremise soit de la Société Nationale de Crédit à l'Industrie, soit du Fonds d'armement et de construction de bâtiments de mer.

Le prix de revient des navires s'accroît sans cesse, non seulement par suite de la hausse générale des salaires et des matières premières, mais encore et surtout parce que l'on construit des navires de plus en plus grands et techniquement mieux équipés. En 1964, 68 millions étaient prévus au budget pour ce poste. Pour 1965, ce montant s'élève à 86.500.000 francs, soit un accroissement de 18.500.000 francs.

Les services du département sont actuellement déjà en possession de demandes de crédits maritimes pour un tel tonnage de constructions dans des chantiers belges qu'un crédit d'ajustement de 75 millions sera nécessaire pour pouvoir satisfaire ces demandes.

Par ailleurs, la loi sur le crédit maritime prévoit un plafond, actuellement fixé à 4 milliards, au delà duquel il ne pourra être consenti de crédits sous la garantie de l'Etat. A l'origine, il n'était prévu qu'une somme de 2,5 milliards, mais par suite de l'extension de notre flotte et surtout de la hausse du prix de revient des navires, il a fallu adapter ce montant en 3 phases. Le plafond suffit encore pour les demandes actuellement à l'examen.

c) *Cabotage.*

Pour faire face à la concurrence étrangère, nos principaux armements au cabotage se sont vu accorder au cours des cinq dernières années, des avances de crise s'élevant au total à 100 millions de francs.

Le contrat conclu ne prévoyait que 5 ans. L'arrêt brusque de l'octroi des avances de crise mettrait nos armements dans une situation impossible et entraînerait la perte des fruits de tous nos efforts. C'est la raison pour laquelle un nouvel arrêté royal a été pris le 28 septembre 1964, en vue de l'octroi, pendant une nouvelle période de 5 ans,

te verlenen, met dien verstande nochtans dat het bedrag van jaar tot jaar zal verminderen, om uiteindelijk in 1969 totaal te vervallen. Zo voorziet de begroting 1965 nog slechts 16 miljoen frank tegenover 20 miljoen frank in 1964. Ondertussen staat het dan aan de rederijen zelf de nodige schikkingen te treffen om zich tegen 1969 volledig aan te passen.

d) Zeevisserij.

Ook in de sector van de zeevisserij heeft de wet van 23 augustus 1948 grote diensten bewezen. Sedert 1961 werd voor nieuwbouw of voor het inbouwen van nieuwe motoren in totaal 221.933.300 frank krediet verleend met staatswaarborg en staats tussenkomst in de interesten.

Voor onze zeevisserij kwam het er echter vooral op aan de vloot te moderniseren. De laatste drie jaren werd een premie toegekend voor het slopen van 26 schepen met 1.969,29 BRT. De begroting 1965 voorziet voor de slooppremie slechts in een symbolisch bedrag van 1.000 frank. Zulks wil geenszins zeggen dat geen slooppremies meer zullen worden toegestaan. Op 1 januari 1965 zullen wij de beschikking hebben over kredietoverdrachten van vorige dienstjaren ten belope van 25.000.000 frank wat het slopen mogelijk maakt van 1.000 BRT. Dit is ruimschoots voldoende om gedurende gans het jaar 1965 het hoofd te bieden aan de aanvragen die zouden ingediend worden.

Niettegenstaande deze inspanningen van overheidswege heeft onze zeevisserij het nog zeer hard te verduren in haar concurrentiestrijd met onze E. E. G.-partners. Volgens de betrokken kringen is een steunverlening vanwege de Staat noodzakelijk, om de nadelige weerslag te kunnen opvangen o.a. van de zware gevolgen verbonden aan het uitbreiden van de territoriale wateren door sommige landen, waardoor rijke visgronden voor onze visserij verloren gingen. Ook in de andere landen wordt aan subsidiëring van de zeevisserij gedaan. Een werkgroep stelde een omstandig en flink gedocumenteerd verslag op dat tot besluit een subsidie voorstelt van 24.000.000 frank per jaar.

Dit voorstel zal onderworpen worden aan de beslissing van de Ministerraad. Wordt tot een subsidiëring gekomen, dan zal meteen dienen vastgelegd op de begroting van welk departement deze moet ingeschreven worden (Landbouw of Verkeerswezen).

e) Zeevaartonderwijs.

De algemene tendens van de begroting wijst, wat de personeelsuitgaven betreft, op een lichte verhoging ingevolge de normale weddeverhogingen. Het belangrijkste artikel heeft betrekking op de amarinagekosten van onze toekomstige officieren. Dit artikel is in vermindering ten overstaan van 1964 met 13.240.000 frank. In 1964 hebben wij inderdaad een enige subsidie uitgekeerd voor de aanpassing en de uitrusting van cargo's.

Sedert enkele jaren worden onze kadetten ingescheept aan boord van 3 cargo's. Aldus worden ze vertrouwd gemaakt met het beroep dat zij wensen te kiezen en dit alvorens de werkelijke studies in de Hogere Zeevaartschool aan te vangen. Dit biedt het voordeel dat achteraf grote teleurstellingen worden vermeden. In 1963 werd voor het eerst samengewerkt met de Zeemacht. Ook in 1964 werden al de kadetten voor hun inscheping samengebracht in het opleidingscentrum van de Zeemacht te Lombardzijde. Dit centrum beschikt over een uitgebreid didactisch materiaal.

d'avances de crise, étant entendu toutefois que le montant en sera réduit d'année en année, pour disparaître totalement en 1969. Ainsi, le budget de 1965 ne prévoit plus que 16 millions, contre 20 millions en 1964. Entre-temps, il appartient aux armements mêmes de prendre les mesures nécessaires en vue de leur adaptation complète d'ici à 1969.

d) Pêche maritime.

Dans le secteur de la pêche maritime également, la loi du 23 août 1948 a rendu de grands services. Depuis 1961, des crédits d'un montant global de 221.933.300 francs ont été accordés sous la garantie de l'Etat et avec son intervention les charges d'intérêts, en vue de la construction de nouveaux navires et de l'installation de nouveaux moteurs à bord des navires existants.

Pour notre pêche maritime, il s'agissait surtout de moderniser la flotte. Les trois dernières années, une prime a été accordée pour la démolition de 26 bateaux totalisant 1.969,29 RTB. Le budget de 1965 ne prévoit pour l'octroi de la prime de démolition qu'un montant symbolique de 1.000 francs. Cela ne signifie nullement qu'il ne sera plus accordé de primes de démolition. Au 1^{er} janvier 1965, nous disposons de transferts de crédits d'exercices antérieurs d'un montant de 25.000.000 de francs, ce qui permettra la démolition de 1.000 RTB. Cette somme suffit largement pour faire face, pendant toute l'année 1965, aux demandes de crédits qui seraient introduites.

Malgré ces efforts des pouvoirs publics notre pêche maritime éprouve encore de sérieuses difficultés à concurrencer nos partenaires de la C. E. E. Dans les milieux intéressés, on prétend qu'une aide financière de l'Etat est indispensable pour neutraliser les inconvénients résultant notamment de l'extension de la zone des eaux territoriales décidée par certains pays, ce qui entraîne pour notre pêche maritime la perte de riches fonds de pêche. Les autres pays également accordent des subsides à la pêche maritime. Un groupe de travail a établi un rapport circonstancié et bien documenté qui, en conclusion, propose l'octroi d'un subside annuel de 24.000.000 francs.

Cette proposition sera soumise au Conseil des Ministres, quo statuera. S'il est décidé d'accorder un subside, il faudra aussi désigner le département au budget duquel il devra être inscrit (Agriculture ou Communications).

e) Enseignement maritime.

Le budget marque — en ce qui concerne les dépenses de personnel — une légère tendance générale à la hausse, résultant des augmentations normales des traitements. L'article le plus important concerne les frais d'amarinage de nos futurs officiers. Il présente une diminution de 13.240.000 francs par rapport à l'exercice 1964. En 1964, il a en effet été liquidé un subside unique pour l'adaptation et l'équipement de cargos.

Depuis quelques années, nos cadets sont embarqués à bord de 3 cargos. Cela leur permet de se familiariser avec le métier qu'ils désirent embrasser, avant même d'entreprendre les études proprement dites à l'Ecole Supérieure de Navigation maritime, et offre dès lors l'avantage de leur épargner de fortes désillusions ultérieures. En 1963, on a fait appel pour la première fois à la collaboration de la Force navale. En 1964 encore, tous les cadets ont été réunis, avant leur embarquement, au centre de formation de la Force navale à Lombardzijde. Ce centre dispose d'un important matériel didactique.

f) *Zeevaartpolitie.*

Bij de bespreking van de begroting 1964 werd bijzondere aandacht besteed aan de toestand van de zeevaartpolitie, niet alleen wat de aanwervingsvoorwaarden, de bevorderingsmogelijkheden en de bezoldiging van het betrokken personeel betreft, doch tevens en vooral wat de politionele opdracht en de structuur van de zeevaartpolitie zelf aangaat.

Een werkgroep waarin afgevaardigden van de syndicaten zeten, vergaderde reeds tweemaal. Bijkomende contacten dienen nu nog opgenomen met het Ministerie van Justitie, waarna dan een concreet voorstel zal worden uitgewerkt. Ook de wetgever zal daarbij dienen betrokken, aangezien een aanpassing van de bestaande wet op de zeevaartpolitie noodzakelijk zal zijn.

g) *Oostende-Doverlijn.*

Tijdens de eerste elf maanden van het jaar 1964 werden 1.705.698 reizigers door onze Belgische lijn vervoerd terwijl met onze carferries tijdens diezelfde periode 148.085 auto's werden vervoerd. De vooruitgang zal bijzonder gunstig zijn tegenover 1963 wat vooral mag worden onderstreept ten overstaan van de andere verbindingen tussen Engeland en het Vasteland die praktisch alle een vermindering boekten wat de reizigerstrafiek betreft, terwijl het autovervoer in het globaal trans-kanaalvervoer slechts met 5 % steeg.

In 1964 werd een vierde carferry in bestelling gegeven die op 1 juli 1965 in de vaart zal komen. Ondertussen werd ook een aanbesteding gehouden voor een nieuwe pakboot om in de vervanging van een oude eenheid te voorzien.

De bestelling werd geplaatst einde 1964 voor het uitzonderlijk voordelig bedrag van $\pm$ 240 miljoen frank. Deze nieuwe eenheid moet op 1 juli 1966 in de vaart komen.

Inzake bemanning stelt zich echter bij onze pakketboten een ernstig probleem. Deze 100 % commerciële dienst kan zich steeds moeilijker aanpassen aan de enge reglementerende inrichting van een staatsdienst. De diensten moeten zich praktisch dagelijks tot het Ministerie van het Openbaar Ambt wenden teneinde afwijkingen te bekomen en dit niet altijd met succes.

Vroeger had men gedacht aan het oprichten van een Regie voor de exploitatie van de Oostende-Doverlijn. Deze zou dan over meer vrijheden moeten kunnen beschikken. Aan dergelijke vorm zijn ook bezwaren verbonden. Indien met het nieuw statuut dat voor het personeel van het Zee- en van de Binnenvaart moet uitgewerkt worden, het niet zal mogelijk zijn de belangrijkste moeilijkheden op te vangen, dan zal men verplicht zijn naar de Regie terug te grijpen en een concreet voorstel in die zin in te dienen.

VI. — BINNENVAART.

Het vervoer langs de binnenwateren zal door de structuur zelf van deze bedrijfstak en zijn uiteraard internationaal karakter steeds zeer speciaal blijven. Een ontwerp tot aanpassing van de bestaande wetgeving op de Dienst voor Regeling der Binnenvaart en de Belgische Sleepvaartgroep werd uitgewerkt. Indien tot op heden dit wetsontwerp bij het Parlement niet aanhangig gemaakt werd, is dit om meerdere redenen :

— in de ons omringende landen is de binnenvaart eveneens nationaal gereguleerd op een wijze die min of meer op de onze gelijkt. Een éenzijdige beslissing van Belgische zijde kan belangrijke gevolgen hebben voor onze binnenscheepvaart die enerzijds een belangrijke economische

f) *Police maritime.*

Lors de la discussion du budget pour 1964, la situation de la police maritime a fait l'objet d'une attention toute particulière, en ce qui concerne non seulement les conditions de recrutement, les possibilités de promotion et la rémunération, mais encore et surtout la mission policière et la structure de la police maritime proprement dite.

Un groupe de travail comprenant des délégués syndicaux s'est déjà réuni deux fois. D'autres contacts devront encore être établis avec le Ministère de la Justice, en vue de permettre l'élaboration d'une proposition concrète. Le législateur devra également intervenir, étant donné que l'adaptation de la loi actuelle sur la police maritime est nécessaire.

g) *Ligne Ostende-Douvres.*

Au cours des onze premiers mois de l'année 1964, 1.705.698 voyageurs ont été transportés par notre ligne belge, alors qu'au cours de la même période 148.085 automobiles l'ont été par nos car-ferries. Par rapport à 1963, les progrès sont donc particulièrement sensibles, ce qui mérite d'être souligné, d'autant plus que les autres liaisons entre l'Angleterre et le Continent enregistrent presque toutes une diminution du nombre des voyageurs, et que globalement le transport d'automobiles sur la Manche n'a augmenté que de 5 %.

Un quatrième car-ferry, qui sera mis en service le 1^{er} juillet 1965, a été commandé en 1964. Entre-temps, une adjudication a été ouverte pour une nouvelle malle, destinée à remplacer une unité ancienne. La commande a été placée fin 1964 pour le montant extrêmement avantageux de $\pm$ 240 millions de francs. Cette nouvelle unité doit être mise en service le 1^{er} juillet 1966.

En ce qui concerne l'équipage, un sérieux problème se pose en ce qui concerne nos malles. Ce service commercial à 100 % s'adapte de moins en moins facilement à une organisation qui est celle d'un service d'Etat organisé suivant une stricte réglementation. Les services doivent s'adresser pratiquement tous les jours au Ministère de la Fonction publique pour obtenir des dérogations, mais satisfaction ne leur est pas toujours donnée.

Jadis, la création d'une régie pour l'exploitation de la ligne Ostende-Douvres avait été envisagée. Celle-ci devrait alors pouvoir disposer d'une plus grande liberté. Mais la forme de régie a également ses inconvénients. Si le nouveau statut qui doit être élaboré pour le personnel de la Marine et de la Navigation intérieure ne permet pas d'obvier aux difficultés majeures, il faudra revenir à l'idée d'une régie et faire une proposition concrète en ce sens.

VI. — NAVIGATION INTERIEURE.

Les transports intérieurs par eau seront toujours un secteur économique très particulier, de par leur structure même et de par leur caractère essentiellement international. Un projet d'adaptation de la législation existante relative à l'Office régulateur de la Navigation intérieure et au Groupement belge du remorquage a été mis au point. Jusqu'à présent, ce projet de loi n'a pas encore été soumis au Parlement pour les raisons suivantes :

— dans les pays voisins, la navigation intérieure fait également l'objet d'une réglementation nationale, plus ou moins semblable à la nôtre. Une décision unilatérale de la Belgique peut avoir des conséquences importantes pour notre navigation intérieure qui a, d'une part, un important

rol te vervullen heeft doch waarvan wij anderzijds toch ook niet kunnen ontkennen dat er zich een sociaal probleem stelt, gelet op het artisanale karakter van dit bedrijf. Elke beslissing moet dan ook met de nodige omzichtigheid overwogen worden;

— deze wetgeving moet niet alleen gereguleerd worden voor het vervoer voor rekening van derden doch tevens voor het vervoer voor eigen rekening en voor de duwvaart. De reglementering mag dergelijke nieuwe vormen niet in de weg staan.

De laatste jaren werden in het kader van de bestaande reglementering, bij ministerieel besluit, afwijkingen toegestaan voor het vervoer voor eigen rekening. Dat deze maatregel succes kende, blijkt uit het feit dat in 1963 niet minder dan 19,12 % van het binnenlands vervoer onder dit regime werd verzekerd.

Ook voor de duwvaart werden bijzondere schikkingen getroffen. Het zijn de bevindingen die aldus werden opgedaan die thans nog worden onderzocht en die verder in het ontwerp van wet zullen moeten verwerkt worden om aldus tot een reglementering te komen die, sociaal verdedigbaar, de beste waarborgen biedt voor de behartiging van de belangen van de binnenvaart in het algemeen.

VII. — HAVENS.

Het probleem van de herziening van de wetgeving op de binnenvaart werd ook reeds aan het advies onderworpen van de Nationale Commissie ter Bevordering van de Havenbelangen.

Deze commissie, opgericht in de schoot van het Departement, onderzoekt op dit ogenblik de nationale havenpolitiek die voor ons land het meest zou aangewezen zijn, rekening houdend met de specifieke kenmerken eigen aan elke haven en in functie van de uitbouw welke aan elk van die havens moet gegeven worden.

Het is geen gemakkelijk probleem te meer dat de besprekingen gevoerd worden tussen afgevaardigden van alle havens, met hun soms tegenstrijdige belangen, en ambtenaren van verschillende departementen, met uiteenlopende bevoegdheden en verantwoordelijkheden.

Eerlijkheidshalve dient hier gewezen op enkele problemen inzake verdeling van bevoegdheid tussen het departement van Openbare Werken en dit van Verkeerswezen die de werking van deze Commissie bemoeilijken. Openbare Werken weigert inderdaad de besprekingen over infrastructuurwerken in de schoot van de Commissie aan te vangen. Een havenpolitiek voeren zonder enig advies omtrent de vereiste infrastructuur te mogen uitbrengen is nochtans ondenkbaar. Er is hier een ruime verstandhouding nodig, temeer daar het uiteindelijk slechts zal gaan over het uitbrengen van een advies terwijl alle beslissingsrecht inzake infrastructuur volledig in de bevoegdheid blijft van Openbare Werken.

Het Europa van morgen zal nieuwe eisen stellen op velerlei gebied. Nieuwe eisen ook voor onze havens. Wij kunnen de toekomst echter gerust tegemoet zien.

De werken die thans uitgevoerd worden voor de uitbreiding van de havens, voor de verbetering van de toegangswegen tot onze havens en de onmiddellijk daarop aansluitende verbindingen met het spoorwegnet, hebben de weg geopend voor de ver doorgevoerde vestiging van nieuwe bedrijven in de havenzones zelf, wat de beste waarborgen biedt voor de toekomst van een modern-geoutilleerde haven.

rôle économique à jouer; mais, d'autre part, il est indéniable que, étant donné le caractère artisanal de cette exploitation, un problème social se pose dans ce secteur. Toute décision doit dès lors être prise avec la prudence nécessaire;

— cette législation ne doit pas réglementer le seul transport pour compte de tiers, mais aussi le transport pour compte propre et la navigation par poussage. La réglementation ne peut aller à l'encontre de ces formules nouvelles.

Ces dernières années, des dérogations en faveur du transport pour compte personnel ont été accordées par voie d'arrêt ministériel dans le cadre de la réglementation existante. Le succès de cette mesure est prouvé par le fait qu'en 1963 les transports intérieurs ont été assurés sous ce régime à raison de 19,12 %.

Des dispositions spéciales ont été prises pour la navigation par poussage également. Ce sont les constatations faites à cette occasion que l'on examine toujours à présent et que l'on devra mettre en œuvre ultérieurement dans le projet de loi pour arriver ainsi à une réglementation qui, tout en étant défendable du point de vue social, offre les meilleures garanties pour la défense des intérêts de la navigation intérieure en général.

VII. — PORTS.

Le problème de la révision de la législation relative à la navigation intérieure a déjà été soumis également à l'avis de la Commission nationale pour la promotion des intérêts portuaires.

Cette commission, créée au sein du département, étudie actuellement la politique portuaire nationale qui conviendrait le mieux à notre pays, compte tenu des caractéristiques spécifiques propres à chaque port et de l'extension à donner à chacun de ces ports.

Ce problème n'est pas simple, d'autant plus que les discussions ont lieu entre des représentants des divers ports — dont les intérêts sont souvent contradictoires — et des fonctionnaires de divers départements, dont les compétences et les responsabilités diffèrent beaucoup.

En toute sincérité, il convient de signaler ici quelques problèmes de partage de compétence qui opposent le département des Travaux publics et celui des Communications et nuisent au bon fonctionnement de cette Commission. Les Travaux publics refusent en effet de discuter de travaux d'infrastructure au sein de la Commission. Il est cependant inimaginable de mener une politique portuaire sans pouvoir émettre le moindre avis sur l'infrastructure nécessaire. Une large compréhension est requise ici, d'autant plus qu'en fin de compte il ne s'agit que d'émettre un avis, tout droit de décision en matière d'infrastructure continuant d'être de l'entière compétence des Travaux publics.

L'Europe de demain posera de nouvelles exigences en maint domaine, notamment pour nos ports. Nous pouvons cependant envisager l'avenir avec sérénité.

Les travaux actuellement en cours pour l'extension de nos ports, pour l'amélioration des voies d'accès à nos ports et des raccordements directs avec le réseau des chemins de fer ont favorisé une forte implantation de nouvelles entreprises dans les zones portuaires mêmes, ce qui offre les meilleures garanties pour l'avenir des ports disposant d'un outillage moderne.

VIII. — WEGVERKEER EN VERKEERSVEILIGHEID.

De verliezen aan mensenlevens, de lichamelijke en materiële schade, het economisch verlies voortvloeiend uit de ongevallen op de weg, vormen een dramatische balans.

In 1963 bedroeg het aantal ongevallen 213.656 tegen 199.501 in 1962 en 187.326 in 1961. Het aantal doden ter plaatse is gestegen van 1.079 in 1961 tot 1.124 in 1962 en 1.206 in 1963.

Indien men het aantal ongevallen en slachtoffers vergelekt bij het aantal in het verkeer zijnde motorvoertuigen, stelt men vast dat het aantal slachtoffers (9 gemiddeld) per 10.000 motorvoertuigen niet gevoelig is gewijzigd door de stijging van het park (die 100.000 voertuigen per jaar bedraagt).

Wanneer men verder het aantal slachtoffers per 1.000 ongevallen nagaat, kan men er uit besluiten dat de ernst van de ongevallen een neiging tot stabilisatie vertoont in de loop van de laatste jaren. Deze vaststelling heeft slechts een betrekkelijke waarde aangezien een ongeval de dood van vier of vijf personen tot gevolg kan hebben. Zo ook, indien men de omstandigheden ontleedt waarbij ongevallen met lichamelijke schade gebeuren, stelt men vast dat meer dan 90 % van de gevallen toe te schrijven zijn aan een tekortkoming van de menselijke factor.

Deze inleidende beschouwingen tonen de noodzakelijkheid en het belang aan van de gezamenlijke politiek die de Minister tracht te voeren en waarbij alle factoren betrokken worden welke van aard zijn het wegverkeer en de verkeersveiligheid te beïnvloeden: reglementering, verkeerstekens, verkeer in de steden, lawaai en rook, voorkoming van de ongevallen.

* * *

1. *Rijbewijs.*

De wet tot invoering van het rijbewijs werd in juni 1963 gestemd. De bekendmaking ervan moest verdaagd worden aangezien men van bij de inwerkingtreding klaar moest zijn om de theoretische en praktische, de medische en psychotechnische proeven te laten afleggen door degenen die vervallen verklaard zijn van het recht tot sturen. Het koninklijk besluit tot inrichting van die examens is voorgelegd aan de Raad van State. De medisch-psychotechnische centra van het Nationaal Bureau voor Tewerkstelling kunnen deze examens van bij het begin van 1965 inrichten. In die voorwaarden zou de wet in april of in het begin van mei 1965 in werking kunnen treden.

Het rijbewijs zal door de territoriaal gedecentraliseerde besturen worden uitgereikt. Het zal een middel zijn om de verkeersveiligheid op te voeren.

De praktische kennis inzake besturen, alsmede de fysische en psychologische geschiktheid van de bestuurders zal worden bestudeerd teneinde de middelen op te zoeken om ze te verbeteren en de gevaarlijke bestuurders uit te schakelen. Men is voornemens een specifieke documentatie aan te leggen over de ernstige overtredingen teneinde er praktische besluiten uit te trekken en deze concreet uit te werken in reglementaire teksten of nog in gepaste en systematische propagandacampagnes.

2. *Herziening van de wet van 1899 op de verkeerspolitie.*

De wet waarbij belangrijke wijzigingen worden aangebracht aan de basiswet van 1899 zal kunnen afgekondigd worden zodra de wet betreffende het rijbewijs is afgekondigd.

De wijzigingen hebben hoofdzakelijk betrekking op vijf punten :

— rationale bepaling van de bevoegdheden inzake reglementering;

VIII. — CIRCULATION ROUTIERE ET SECURITE DE LA CIRCULATION.

Les pertes en vies humaines, les dommages corporels et matériels, la perte économique résultant des accidents de la route, constituent un bilan dramatique.

En 1963, le nombre des accidents était de 213.656; il était de 199.501, en 1962 et de 187.326 en 1961. Le nombre de tués sur place est passé de 1.079 en 1961 à 1.124 en 1962 et à 1.206 en 1963.

Si l'on compare le nombre des accidents et le nombre des victimes à celui des véhicules automobiles en circulation, on constate que le nombre des victimes (9 en moyenne) n'a pas varié sensiblement par suite de l'accroissement du parc automobile (qui est de 100.000 véhicules par an).

Si, de plus, on considère le nombre des victimes par 1.000 accidents, on peut en conclure que la gravité de ceux-ci reste pratiquement identique au cours des dernières années. Cette constatation n'a qu'une valeur relative, étant donné qu'un accident peut se solder par la mort de quatre ou cinq personnes. De même, si l'on analyse les circonstances dans lesquelles se produisent des accidents entraînant des dommages corporels, on constate que dans plus de 90 % des cas, il y a eu défaillance humaine.

Ces considérations préliminaires montrent la nécessité et l'importance de la politique d'ensemble que le Ministre s'efforce de mener et qui porte sur tous les facteurs susceptibles d'influencer la circulation routière et la sécurité de la circulation : réglementation, signalisation routière, circulation urbaine, bruit et fumées, prévention des accidents.

* * *

1. *Permis de conduire.*

La loi instaurant le permis de conduire a été votée en 1963. La publication en a dû être retardée du fait que dès son entrée en vigueur on devait être en mesure de faire subir aux personnes déchues du droit de conduire les épreuves théoriques et pratiques, médicales et psychologiques. L'arrêté royal relatif à l'organisation de ces examens est soumis au Conseil d'Etat. Les centres médico-psychotechniques de l'Office national de l'Emploi sont en mesure d'organiser ces examens depuis le début de 1965. Dans ces conditions, la loi pourrait entrer en vigueur en avril ou au début de mai 1965.

Le permis de conduire sera délivré par les administrations décentralisées territorialement. Il permettra d'augmenter la sécurité de la circulation.

Les connaissances pratiques de la conduite ainsi que l'aptitude physique et psychologique seront étudiées en vue de rechercher les moyens de les améliorer et d'éliminer les conducteurs dangereux. On a l'intention d'établir une documentation spécifique sur les infractions graves afin de pouvoir en dégager des conclusions pratiques et de pouvoir mettre ces conclusions en œuvre dans des textes réglementaires ou encore à l'occasion de campagnes de propagande systématiques.

2. *Revision de la loi de 1899 sur la police du roulage.*

La loi apportant des modifications importantes à la loi de base de 1899 pourra être publiée dès que l'aura été la loi relative au permis de conduire.

Les modifications portent principalement sur cinq points :

— définition rationnelle des compétences en matière de réglementation;

— nauwkeurige bepaling van de overheden en personen die moeten instaan voor het plaatsen en het ten laste nemen van de verkeerstekens;

— invoering van de onmiddellijke inning van de transactie in sommige gevallen van overtreding van de politie op het verkeer;

— verlenging tot acht dagen van de termijn van 48 uren die thans voorzien is voor het overmaken van de processen-verbaal aan de overtreders;

— nieuwe en strakkere regels voor de organisatie van sportcompetities op de openbare weg.

3. *Blauwe zones.*

Het koninklijk besluit betreffende de invoering van blauwe zones en de controle op de duur van stationering werd zopas aan de Raad van State voorgelegd.

4. *Verkeersvoorschriften en reglementering op de politie van het wegverkeer.*

Het departement neemt deel aan de werkzaamheden van de internationale organisaties (Economische Commissie voor Europa te Genève, Europese Conferentie der Ministers van Verkeer, Europese Economische Gemeenschap, Benelux) die begaan zijn met de problemen inzake wegverkeer.

Het is nuttig de studies te vermelden die betrekking hebben op de eenvormigmaking van de verkeersvoorschriften; deze zal het internationaal verkeer vergemakkelijken.

5. *Technische maatregelen.*

Volgende technische maatregelen zullen in 1965 getroffen worden met het inzicht de veiligheid op onze wegen op te voeren :

a) *Helm voor bestuurders van rijwielen met hulpmotor en motorrijwielen.*

Bij koninklijk besluit van 25 mei 1964 werden de normen vastgesteld waaraan de helmen moeten voldoen. Het aantal gehomologeerde helmen van het merk Benor is voldoende om het dragen van helmen verplicht te maken voor de motorrijders. Bij koninklijk besluit van 8 december 1964 (*Staatsblad* van 12 december 1964) wordt deze verplichting ingevoerd met ingang van 1 april 1965.

De uitbreiding van deze verplichting tot de bestuurders van rijwielen met hulpmotor is eveneens voorgenomen in de loop van 1965.

b) *Rookuitlaat van de dieselmotoren.*

Bij koninklijk besluit van 30 juni 1964 en van 1 juli 1964 werd het peil bepaald van de toelaatbare rook en de normen van de controletoeestellen.

De controlestations zullen tegen het begin van 1965 uitgerust zijn.

c) *Regeling van de schijnwerpers.*

Een koninklijk besluit tot vaststelling van de normen voor het regelen der schijnwerpers is in voorbereiding.

d) *Bestrijding van het lawaai.*

Een koninklijk besluit tot vaststelling van het peil van de aanvaardbare geluiden voor de verscheidene categorieën van voertuigen is eveneens in voorbereiding.

— définition précise des autorités et des personnes qui doivent répondre du placement et de la prise en charge de la signalisation routière;

— instauration de la perception immédiate de la trans-action dans certains cas d'infraction à la police du roulage;

— prolongement à huit jours du délai de 48 heures prévu actuellement pour la transmission des procès-verbaux aux contrevenants;

— nouvelles règles plus rigides pour l'organisation de compétitions sportives sur la voie publique.

3. *Zones bleues.*

L'arrêté royal relatif à la création de zones bleues et à l'établissement d'un contrôle sur la durée de stationnement vient d'être soumis au Conseil d'Etat.

4. *Prescriptions de roulage et réglementation de la police de la circulation routière.*

Le département participe aux activités des organisations internationales (Commission Economique pour l'Europe à Genève, Conférence Européenne des Ministres des Transports, Communauté Economique Européenne, Benelux) qui s'intéressent aux problèmes de la circulation routière.

Il est utile de signaler les études concernant l'uniformisation des prescriptions de roulage, ce qui facilitera le trafic international.

5. — *Mesures d'ordre technique.*

Les mesures techniques suivantes seront prises en 1965 en vue d'augmenter la sécurité sur nos routes :

a) *Casque pour les conducteurs de vélomoteurs et de motocyclettes.*

Les normes auxquelles devront satisfaire les casques ont été fixées par arrêté royal du 25 mai 1964. Le nombre de casques homologués portent la marque « Benor » est suffisant pour rendre le port du casque obligatoire pour les conducteurs de motocyclettes. Cette obligation est instaurée, à partir du 1^{er} avril 1965, par l'arrêté royal du 8 décembre 1964 (*Moniteur belge* du 12 décembre 1964).

L'extension de cette obligation aux conducteurs de vélomoteurs est prévue également au cours de l'année 1965.

b) *Dégagement de fumée des moteurs « Diesel ».*

Les arrêtés royaux des 30 juin 1964 et 1^{er} juillet 1964 ont fixé l'opacité autorisée ainsi que les normes des appareils de contrôle.

Les stations de contrôle seront équipées dès le début de 1965.

c) *Réglage des phares.*

Un arrêté royal relatif à la fixation des normes pour le réglage des phares est en préparation.

d) *Lutte contre le bruit.*

Un arrêté royal déterminant l'intensité des bruits admis pour les différentes catégories de véhicules est également en préparation.

e) *Veiligheidsgordels.*

De Minister is voornemens van bij het begin van 1965 zo niet het dragen van gordels, dan toch tenminste het plaatsen van bevestigingspunten, verplicht te maken op elk nieuw voertuig dat aan de cliënteel wordt geleverd na een vast te stellen datum.

6. *Toezicht van de Rijkswacht.*

Aan de bevoegde Rijkswachtoverheid werd gevraagd een steeds grotere getalsterkte in te zetten voor het toezicht op het vervoer en op het wegverkeer. Indien haar medewerking werd toegezegd, dan moet men er toch de nadruk op leggen dat het beschikbaar effectief de Rijkswacht niet in staat stelt zich volledig in te zetten voor de taken die tot de verkeersveiligheid behoren.

Op initiatief van de Ministers van Nationale Opvoeding, zal een Commissie, waarin ook Verkeerswezen zal zetelen, opgericht worden teneinde de middelen te zoeken om de veiligheid van jonge deelnemers aan wielervedstrijden op de openbare weg beter te verzekeren.

7. *Opvoeding — Propaganda — veiligheidsmaatregelen inzake verkeer.*

Er werd reeds gezegd dat meer dan 90 % van de ongevallen het gevolg zijn van menselijke tekortkomingen voortvloeiend uit louter psychologische gedragingen.

Steunend op de besluiten van een door INBEL verricht onderzoek heeft de Minister besloten een ver doorgedreven actie op touw te zetten zowel op het vlak van de opvoeding als op preventief vlak, teneinde het gedrag van de weggebruikers te verbeteren.

Op het vlak van de opvoeding is het noodzakelijk de kinderen vertrouwd te maken met de elementaire regelen van de verkeersvoorschriften. Stappen werden in die zin gedaan bij de Minister van Nationale Opvoeding die zich principieel akkoord heeft verklaard. Er blijft nog enkel de vorm te bepalen waarin het onderwijs over de verkeersvoorschriften zal worden opgenomen in de schoolprogramma's.

Brochures met uitleg over de belangrijkste voorschriften van het verkeersreglement komen zopas van de pers en zullen samen met de inschrijvingsbescheiden gratis worden uitgereikt aan de automobilisten en motorrijders. Zo zullen ook films, die op initiatief van het departement werden gedraaid, ter beschikking gesteld worden van organisaties en verenigingen die er de grootst mogelijke verspreiding kunnen van verzekeren.

Deze activiteiten zijn slechts een eerste proefneming in een psychologische campagne die vanaf 1 februari 1965 zal worden op touw gezet op een ruimere en meer volgehouden wijze. De inrichting ervan werd toevertrouwd aan INBEL. Er zal een ruim beroep worden gedaan op de moderne propagandamiddelen: films, aanplakbrieven, gesproken en geschreven pers. Alles zal in het werk gesteld worden om bij al de categorieën van weggebruikers een bewustwording te doen ontstaan ten overstaan van de problemen van de weg.

Ten slotte werd besloten een Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid op te richten, samengesteld uit specialisten die de verschillende openbare- en privéorganismen die bij de kwestie betrokken zijn, vertegenwoordigen.

Van deze Raad wordt een coördinatie verwacht van de op alle gebieden en in alle streken ontwikkelde initiatieven, alsmede een gezamenlijke actie met het oog op het bevorderen en het richten door alle gepaste middelen van een dynamisch beleid inzake verkeersveiligheid.

De Minister heeft het vast voornemen deze Hoge Raad vóór het einde van de huidige legislatuur te installeren.

e) *Ceintures de sécurité.*

Le Ministre a l'intention de rendre obligatoire dès le début de 1965, sinon le port de ceintures, du moins le placement de points d'attache sur tout véhicule neuf livré à la clientèle après une date à déterminer.

6. *Surveillance de la Gendarmerie.*

On a demandé aux autorités compétentes de la Gendarmerie de mobiliser un effectif toujours plus nombreux pour assurer la surveillance des transports et de la circulation. Leur collaboration étant acquise, il y a lieu cependant de mettre l'accent sur le fait que l'effectif disponible ne leur permet pas de mobiliser tout le personnel pour les tâches qui relèvent de la sécurité de la circulation.

A l'initiative des Ministres de l'Education nationale, une Commission, dans laquelle le département des Communications sera également représenté, sera créée en vue de rechercher les moyens de mieux assurer la sécurité des jeunes participants à des courses cyclistes sur la voie publique.

7. *Education — Propagande — Mesures de sécurité en matière de circulation routière.*

Il a déjà été dit que dans plus de 90 % des cas les accidents résultent de défaillances humaines dues à des comportements purement psychologiques.

Se basant sur les conclusions d'une enquête menée par INBEL, le Ministre a décidé d'entreprendre une action en profondeur, tant sur le plan de l'éducation que sur celui de la prévention, afin d'améliorer le comportement des usagers de la route.

Sur le plan de l'éducation, il est nécessaire d'inculquer aux enfants les règles élémentaires des prescriptions du roulage. Des démarches ont été faites en ce sens auprès du Ministre de l'Education nationale qui a marqué son accord de principe; il ne reste plus qu'à fixer la forme dans laquelle l'enseignement des prescriptions du roulage sera inscrit dans les programmes scolaires.

Des brochures illustrant les prescriptions principales du règlement sur la police du roulage et de la circulation viennent de sortir de presse. Elles seront remises gratuitement aux automobilistes et aux motocyclistes en même temps que les documents d'immatriculation. D'autre part, des films tournés à l'initiative du département seront mis à la disposition des organisations et des associations qui sont à même d'en assurer la diffusion la plus large.

Ces activités ne constituent qu'une première expérience dans une campagne psychologique qui sera menée d'une manière plus vaste et plus soutenue à partir du 1^{er} février 1965. L'organisation de cette campagne a été confiée à INBEL. Il sera amplement fait appel aux techniques modernes de propagande: films, affiches, presse parlée et écrite. Tout sera mis en œuvre pour provoquer dans toutes les catégories d'usagers de la route une prise de conscience devant les problèmes de la route.

Enfin, il a été décidé de créer un Conseil supérieur pour la Sécurité de la Circulation, composé de spécialistes qui représenteront les différents organismes publics et privés intéressés à la question.

Ce Conseil aura pour mission de coordonner les initiatives prises dans tous les domaines et dans toutes les régions et de mener une action d'ensemble en vue de promouvoir et de guider par tous les moyens appropriés une politique dynamique en matière de sécurité de la circulation.

Le Ministre a la ferme intention d'installer ce Conseil supérieur avant la fin de la présente législature.

IX. — LUCHTVAART.

a) *Algemeen.*

Deze sector komt langzaam maar zeker de moeilijkheden te boven die grotendeels het gevolg zijn geweest van de bruske overschakeling naar reactievliegtuigen.

Onze Nationale Luchtvaartmaatschappij tracht aan de hand van een doelmatig saneringsplan, progressief een financieel evenwicht te bereiken, voor het einde van 1967.

De resultaten van 1963 en vooral van 1964 laten zelfs verhopend dat dit evenwicht vroeger zal kunnen bereikt worden.

Het verlies van 274 miljoen frank voor 1963 zal voor 1964 tot ongeveer 185 miljoen frank worden teruggebracht.

De verbetering van de resultaten is in hoofdzaak te wijten aan :

- de huidige periode van hoogconjunctuur in Europa en in Noord-Amerika;
- het succes van de Wereldtentoonstelling te New-York;
- de tariefverlaging op de Noord-Atlantische lijn.

Deze factoren wijzen erop nochtans dat de sector luchtvervoer in grote mate afhankelijk blijft van het wereldgebeuren, van de bestendige en snelle evolutie op het technische vlak en van de algemene tendens om door verlaging van de tarieven de luchtvaart toegankelijk te maken voor brede bevolkingslagen. Dit zijn elementen waarop een maatschappij als de Sabena praktisch geen vat heeft. Neemt men daarbij in aanmerking de onderlinge concurrentie, dan is het niet te verwonderen dat het merendeel van de luchtvaartmaatschappijen leeft op de rand van verlies en winst. Het ligt dus voor de hand dat we zeer realistisch moeten blijven en de verdere evolutie van dichtbij moeten volgen.

Vergeeten wij trouwens niet dat wij bovendien ook in de sector van de burgerluchtvaart af te rekenen hebben met bestendige stijging van de exploitatieuitgaven, zoals weden, lonen en sociale lasten en dat die stijging noopt tot een matig expansiepercentage. Zo komt het dat de maatschappij zich voor 1965 een bijkomende Boeing en twee Caravelles heeft moeten aanschaffen.

In het regime van het charteren van vliegtuigen dat sneller toeneemt dan het geregelde vervoer, komt men echter tot dit resultaat dat de verbetering van de landingscoëfficiënt gepaard gaat met een vermindering van de ontvangsten per aangeboden plaats. Tal van deze vluchten hebben bovendien plaats in de zomer waardoor het seizoenkarakter van onze handelsluchtvaart nog scherpere vormen aanneemt.

Om de nadelen van de seizoentrafiek te ondervangen, zoekt de Sabena, samen met de reisagentschappen, naar formules die de spreiding van de vacaties in de hand moeten werken.

Alhoewel onze eerste bekommernis het instandhouden van het geregeld luchtvervoer moet zijn, heeft een klein land als België er alle belang bij zijn « chartered » luchtvervoer te ontwikkelen.

b) *Helicopters.*

Inzake heliportverbindingen, wachten wij nu op het op de markt brengen van een toestel dat ons zal toelaten gebruik te maken van de opgedane ervaring om, in het dichtst bevolkte en meest geïndustrialiseerde gedeelte van de wereld, met Brussel als uitgangspunt, een interstedennet tot stand te brengen dat de betrekkingen met de ons omrin-

IX. — NAVIGATION AERIENNE.

a) *Généralités.*

Ce secteur surmonte lentement mais sûrement les difficultés qui ont été causées en grande partie par le brusque passage aux avions à réaction.

Notre société nationale de navigation aérienne s'efforce de réaliser progressivement un équilibre financier avant la fin de 1967, grâce à un plan d'assainissement adéquat.

Les résultats de l'année 1963 et surtout ceux de l'année 1964 nous permettent même d'espérer que cet équilibre pourra être atteint plus tôt.

Le déficit de 274 millions de francs pour l'exercice 1963, pourra être ramené pour 1964 à environ 185 millions de francs.

L'amélioration des résultats est due en ordre principal :

- à la période actuelle de haute conjoncture en Europe et en Amérique du Nord;
- au succès de l'Exposition Universelle de New-York;
- à la réduction des tarifs sur la ligne de l'Atlantique Nord.

Ces éléments démontrent cependant que le secteur du transport par air continue de dépendre en grande partie des événements mondiaux, de l'évolution constante et rapide dans le domaine technique et de la tendance générale à rendre la navigation aérienne accessible à de larges couches de la population et ce par une réduction des tarifs. Ce sont là des éléments sur lesquels une société comme la Sabena n'a pratiquement pas de prise. Si, en outre, on tient compte de la concurrence, il n'est pas étonnant que pour la plupart des sociétés de navigation aérienne l'écart entre les gains et les pertes soit très minime. Dès lors, nous devons rester très réalistes et suivre de très près l'évolution ultérieure.

Il ne faut d'ailleurs pas perdre de vue que dans le secteur de la navigation aérienne civile également nous devons faire face à une augmentation constante des dépenses d'exploitation, telles que traitements, salaires et charges sociales et que cette augmentation entraîne un taux d'expansion modéré. De la sorte, la société a dû acquérir, pour 1965, un Boeing supplémentaire et deux Caravelles.

Le régime de l'affrètement d'avions, qui connaît une expansion plus rapide que le trafic régulier, permet certes d'améliorer le coefficient de chargement mais réduit en même temps les recettes par place offerte. En outre, un grand nombre de ces vols ont lieu en été, ce qui accentue encore le caractère saisonnier de notre navigation aérienne commerciale.

En vue d'obvier aux inconvénients du trafic saisonnier, la Sabena recherche, avec les agences de voyages, des formules qui doivent favoriser l'étalement des vacances.

Bien que notre souci majeur doive être le maintien du trafic aérien régulier, un petit pays comme la Belgique a tout intérêt à développer son transport aérien « affrété ».

b) *Hélicoptères.*

En ce qui concerne les liaisons par hélicoptère, nous attendons l'arrivée sur le marché d'un appareil qui nous permettra, sur la base des expériences acquises, de créer un réseau interurbain dans la partie la plus peuplée et la plus industrialisée du monde, avec Bruxelles comme point de départ, renforçant ainsi les relations avec les pays

gende landen zal verstevigen in overeenstemming met de rol die ons bij de eenmaking van Europa zal worden toebedeeld.

Een werkgroep werd opgericht waarin afgevaardigden van de verscheidene belanghebbende departementen en van de Sabena zetelen en die tot taak heeft het helicoptervraagstuk grondig te bestuderen.

c) *Air Union.*

Dat alles mag ons nochtans niet doen vergeten dat de volledige gezondmaking van de sector van het geregeld luchtvervoer in Europa, en vooral in België, zal afhangen van de mogelijkheid één Europese luchtvaartmaatschappij op te richten.

Het probleem werd thans, na het totstandkomen van een principieel accord tussen de maatschappijen, aan de onderscheiden ministers van buitenlandse zaken toevertrouwd, nadat Frankrijk tegenvoorstellen had ingediend op het ontwerp van regeringsconventie die het pact der maatschappijen moet aanvullen en bekrachtigen.

Op voorstel van de Belgische minister van Buitenlandse Zaken, werd een werkgroep opgericht die te Brussel verscheidene vergaderingen heeft gehouden. Er werd aanvaard dat Nederland bij deze besprekingen opnieuw zou vertegenwoordigd zijn, zodanig dat andere voorstellen voor het vaststellen van de quota moesten opgemaakt worden. Over deze kwestie noch over de vraag of Air Union al dan niet een soort staatsonderneming moet worden, kon tot nu toe een overeenkomst worden bereikt.

Welke richting de besprekingen ook mogen uitgaan, blijft de minister bij de mening dat de oprichting van een Europese luchtvaartmaatschappij en alleszins een innige samenwerking tussen de betrokken maatschappijen, noodzakelijk en zelfs onafwendbaar is.

De Europese handelsluchtvaart kan niet tot volledige ontwikkeling komen :

— zolang de maatschappijen op twee fronten in een concurrentiestrijd gewikkeld blijven, eerst onderling en daarna met de grote maatschappijen van andere continenten;

— zolang zij zich, ieder afzonderlijk, om het even waar in de wereld, moeten aanbieden voor het bekomen van nieuwe luchtvaartrechten die aan de basis van hun verdere expansie moeten liggen;

— zolang zij ten slotte diensten moeten in stand houden die, ingeval van samenwerking, gereduceerd of eenvoudig afgeschaft zouden kunnen worden wegens dubbel gebruik.

De tijd om een oplossing te vinden dringt, want niet-tegenstaande alle geruchten over bepaalde projecten is het overduidelijk dat de overschakeling naar het supersonisch tijdvak binnen luttele jaren werkelijkheid zal worden.

d) *Infrastructuur.*

Nationale Luchthaven.

Wat, de infrastructuur der Luchthavens betreft, moet vermeld worden dat op de Nationale Luchthaven, de grote Boeingsloot (180 miljoen frank) haar afwerking nadert terwijl ook een nieuw complex voor goederentransport in aanbouw is voor een bedrag van ongeveer 160 miljoen frank. Dit laatste zal vermoedelijk tegen het einde van 1965 in bedrijf kunnen genomen worden.

voisins, conformément au rôle qui nous sera assigné dans le cadre de l'unification de l'Europe.

Un groupe de travail, dans lequel siègent des délégués de la Sabena, a été constitué des divers départements intéressés; il est chargé de l'étude approfondie du problème des hélicoptères.

c) *Air Union.*

Tout cela ne doit pas nous faire perdre de vue que l'assainissement complet du secteur du transport aérien régulier en Europe, et surtout en Belgique, dépendra de la possibilité de créer une société aérienne européenne unique.

A la suite de la conclusion d'un accord de principe entre les sociétés, ce problème vient d'être soumis aux différents ministres des Affaires étrangères, après que la France ait introduit des contre-propositions au projet de convention gouvernementale qui doit compléter et ratifier le pacte des sociétés.

Sur la proposition du Ministre belge des Affaires étrangères, un groupe de travail a été constitué, qui s'est réuni à Bruxelles à différentes reprises. Il a été admis que les Pays-Bas seraient de nouveau représentés à ces discussions, de sorte que de nouvelles propositions ont dû être élaborées pour la fixation des quotas. Jusqu'à présent, on n'est pas parvenu à un accord, ni sur ce problème, ni sur la question de savoir si Air-Union devrait devenir ou non une entreprise d'Etat.

Quel que soit le sens dans lequel s'orienteront les discussions, le Ministre continue à estimer qu'il est nécessaire et même inévitable de créer une société aérienne européenne, et, en tout cas, d'établir une coopération étroite entre les sociétés intéressées.

Le transport aérien commercial européen ne pourra pas se développer parfaitement :

— aussi longtemps que les sociétés seront engagées dans une concurrence, d'abord entre elles et, ensuite, contre les grandes sociétés d'autres continents;

— aussi longtemps qu'elles devront se présenter, chacune séparément et n'importe où dans le monde, pour obtenir de nouveaux droits de navigation aérienne qui seront à la base de leur expansion ultérieure;

— et enfin, aussi longtemps qu'elles devront maintenir des services qui, si elles collaboraient, pourraient être réduits ou même simplement supprimés pour cause de double emploi.

Il est urgent de trouver une solution, car il est évident que, malgré toutes les rumeurs concernant certains projets, on entrera d'ici quelques années dans l'ère de l'appareil supersonique.

d) *Infrastructure.*

Aéroport national.

En ce qui concerne l'infrastructure des aéroports, il faut mentionner qu'à l'Aéroport National la construction du grand hangar des Boeing (180 millions de francs) sera bientôt terminée, tandis qu'on construit également un nouvel ensemble pour le trafic des marchandises, qui coûtera environ 160 millions de francs. Cet ensemble sera probablement mis en service à la fin de 1965.

In de loop van 1965 zal de startbaan in Noord-Zuidelijke richting volledig hersteld zijn.

Met al de mogelijkheden die de Nationale Luchthaven thans biedt — in 1964 werden 1.250.000 passagiers en 34.000 ton vracht geboekt — moet van nu af vooral belang gehecht worden aan het economisch en financieel aspect van de uitbating.

De Minister zal aan zijn diensten opdracht geven de aanleg van een industriezone op de luchthaven ter studie te nemen. Bepaalde bedrijven kunnen door een zeer gunstige ligging en de mogelijkheid van snelle verbindingen met het buitenland aangetrokken worden.

Tegelijkertijd zal hij laten onderzoeken of het niet mogelijk is deze bedrijven van bepaalde tolfaciliteiten te laten genieten, maatregel die in andere landen reeds succes heeft gekend.

Oostende.

In Oostende liep het aantal passagiers in 1964 op tot 483.000 tegen 390.000 in 1963.

De stijging houdt dus aan en dit noopt er toe het constructieprogramma van deze luchthaven zo spoedig mogelijk af te werken.

Op dit ogenblik is het technisch en administratief gebouw bijna afgewerkt. Het voorzien vrachtcomplex is in aanbouw terwijl ook volop gewerkt wordt aan een nieuwe ladingsvloer.

Het nieuwe passagiersgebouw is in aanbesteding gegeven en zal vermoedelijk tijdens het seizoen van 1966 in gebruik kunnen genomen worden.

In afwachting dat al deze werken beëindigd zijn, zullen voor het volgend seizoen enkele aanpassingen aan de bestaande gebouwen en inrichtingen worden doorgevoerd om aan de voortdurend toenemende vloed van passagiers in de oude gebouwen het hoofd te kunnen bieden.

Gosselies (industrie).

Met aandacht wordt het probleem bestudeerd dat op dit ogenblik gesteld wordt in de sector van de luchtvaartindustrie gevestigd op de luchthaven van Gosselies. De Minister heeft in dit verband aan zijn afgevaardigde in de schoot van een ministerieel comité dat met het onderzoek van dit probleem belast werd, opdracht gegeven de oprichting voor te stellen van een bestendige werkgroep bestaande enerzijds uit afgevaardigden van de betrokken industrie en uit vertegenwoordigers van de publieke sector en van de Sabena anderzijds om samen de bestellingsprogramma's voor vliegtuigen en vliegtuigonderdelen te onderzoeken en er de nodige mogelijkheden en gevolgen voor de industrie uit af te leiden.

e) Eurocontrol.

Na lange en moeizame besprekingen hebben de Ministers van Verkeer beslissingen getroffen die Eurocontrol zullen toelaten daadwerkelijk zijn verantwoordelijkheden op te nemen wat de veiligheid in het hoger luchtruim betreft.

Als voorzitter van de bestendige commissie van Eurocontrol heeft de Minister in de loop der voorbije maand september de eerste steen mogen leggen van een groots opgevat experimenteel centrum dat voor rekening van Eurocontrol in aanbouw is ten zuiden van Parijs.

De commissie heeft verder beslist te Beek, nabij Maas-tricht, een controlecentrum te bouwen waarvan de bevoegdheid zich zal uitstrekken over het luchtruim van België, Nederland en Noord-Duitsland.

Dans le courant de 1965 la piste d'envol d'orientation nord-sud sera complètement réparée.

Eu égard à toutes les possibilités qu'offre actuellement l'Aéroport National — en 1964 on a enregistré 1.250.000 voyageurs et 34.000 tonnes de fret — il convient dès à présent de s'intéresser surtout à l'aspect économique et financier de l'exploitation.

Le Ministre chargera ses services d'étudier l'établissement d'une zone industrielle à l'aéroport. Certaines entreprises pourraient être attirées par la situation très avantageuse et par la possibilité de communications rapides avec l'étranger.

Il fera étudier en même temps la possibilité de faire bénéficier ces entreprises de certaines facilités douanières. Cette mesure a déjà été couronnée de succès dans d'autres pays.

Ostende.

A Ostende, le nombre des voyageurs s'élevait en 1964 à 483.000, contre 390.000 en 1963.

L'augmentation continue donc, et ceci nous oblige de terminer le plus rapidement possible le programme de construction de cet aéroport.

A l'heure actuelle, le bâtiment technique et administratif est presque terminé. On construit l'ensemble prévu pour le fret tandis qu'on travaille aussi sans relâche à la construction d'une nouvelle aire de chargement.

Le nouveau bâtiment aux voyageurs a été mis en adjudication: il pourra vraisemblablement être mis en service au cours de la saison 1966.

En attendant la fin de tous ces travaux, les bâtiments et établissements existants subiront quelques adaptations avant la prochaine saison, ceci afin de pouvoir accueillir dans les vieux bâtiments le flot sans cesse croissant de voyageurs.

Gosselies (industrie).

Le problème qui se pose en ce moment dans le secteur de l'industrie aéronautique, établie à l'aéroport de Gosselies, fait l'objet de toute notre attention. Le Ministre a chargé son délégué au comité ministériel chargé de l'examen de ce problème, de proposer dans ce cas la création d'un groupe de travail permanent. Il serait composé, d'une part, de représentants de l'industrie intéressée, et, d'autre part, de représentants du secteur public et de la Sabena qui examineraient ensemble les programmes de commandes d'avions et de pièces de rechange pour ceux-ci, pour en déduire les possibilités et les conséquences pour l'industrie.

e) Eurocontrol.

Après de longues et difficiles négociations, les Ministres des Communications ont pris des décisions qui permettront à Eurocontrol de prendre effectivement ses responsabilités en ce qui concerne la sécurité dans les couches supérieures de l'atmosphère.

En sa qualité de président de la commission permanente d'Eurocontrol, le Ministre a, au cours du mois de septembre de l'année passée, posé la première pierre d'un centre expérimental de conception grandiose, qui est actuellement érigé au sud de Paris pour compte d'Eurocontrol.

La commission a également décidé de construire à Beek, près de Maestricht, un centre de contrôle dont le rayon d'action s'étendra au couches atmosphériques au-dessus de la Belgique, des Pays-Bas et de l'Allemagne septentrionale.

Zopas sloot Ierland zich bij Eurocontrol aan waardoor meteen het bewijs werd geleverd dat samenwerking en integratie zelfs mogelijk zijn met die landen van West-Europa die geen deel uitmaken van de E. E. G. en van de N. A. T. O.

De Minister is fier te kunnen wijzen op de voorname rol die de belgische afgevaardigden bij het totstandkomen van de bedoelde verwezenlijkingen hebben gespeeld. Hij hoopt dat deze sector van de luchtvaart voor al de andere van onze Europese gemeenschap tot voorbeeld moge dienen.

X. — TOERISME.

a) *Uitslagen van het seizoen 1964.*

Dat het weder in ons land nog altijd een zeer voorname factor is voor de goede of minder goede afloop van het toeristisch seizoen, hebben wij in 1964 weer eens kunnen ondervinden.

Het prachtige weder van de voorbije zomer heeft inderdaad de toeristische activiteit zeer gunstig beïnvloed.

Hoewel het Nationaal Instituut voor de Statistiek daarentrent nog geen cijfers heeft bekendgemaakt, blijkt toch reeds uit allerlei vaststellingen en mededelingen dat de uitslagen heel wat beter zijn dan die van vorig jaar.

Aan de kust is bv. het aantal overnachtingen gemiddeld met $\pm 10\%$ toegenomen voor al de vormen van toerisme samen. De camping en de tehuizen voor sociaal toerisme blijken de hoogste aanwinst te hebben geboekt, maar ook de hotelinrichtingen zijn er flink op vooruitgegaan.

Elders in het land, en meer bijzonder in de streek Ardennen-Maas, is de vooruitgang eveneens gevoelig geweest.

Hiermede is vanzelfsprekend niet alles gezegd omtrent het toerisme. Meerdere problemen zijn inderdaad gesteld: sommige er van zijn reeds een hele tijd aan de orde, andere tekenen zich af of vergen een nadere studie.

b) *Reisbureaus.*

De Minister verwijst hier bv. naar de spijtige gebeurtenissen die zich deze zomer met een reisbureau hebben voorgedaan en waarvan heel wat toeristen het slachtoffer zijn geweest.

Met een degelijk statuut van de reisbureaus zouden we dergelijke betreurenswaardige feiten hoogstwaarschijnlijk niet gekend hebben.

Dergelijk statuut, dat reeds een hele tijd door de diensten van het departement is klaargemaakt, werd onlangs door de Ministerraad goedgekeurd nadat er, op aandringen van de Minister van Middenstand, enkele wijzigingen waren aangebracht.

De Minister hoopt over enkele weken eindelijk in de mogelijkheid te zijn dit ontwerp ter tafel te leggen.

Het heeft voor doel allerlei eisen te stellen inzake beroepskennis en morele waarde, solvabiliteit en technische uitrusting.

Bij het opmaken van het ontwerp werden besprekingen gevoerd met de betrokken beroepsmiddelen die bij de kwestie evenveel belang hebben als de toeristen.

c) *Wet op de hotelinrichtingen.*

Eindelijk kon het koninklijk besluit ter uitvoering van de wet van 19 februari 1963 op de hotelinrichtingen worden uitgevaardigd. Het dagtekent van 17 juli 1964; werd

L'Irlande vient d'adhérer à Eurocontrol, ce qui prouve que même avec les pays de l'Europe occidentale qui ne font pas partie de la C. E. E. et de l'O. T. A. N. la coopération et l'intégration sont possibles.

C'est avec fierté que le Ministre souligne le rôle important joué par les délégués belges dans ces réalisations. Il souhaite que le secteur de l'aviation puisse servir d'exemple à tous les autres secteurs de la communauté européenne.

X. — LE TOURISME.

a) *Résultats de la la saison 1964.*

En 1964, nous avons pu constater une nouvelle fois que, dans notre pays, le temps est toujours un élément très important pour la réussite de la saison touristique.

Le temps magnifique de l'été passé a eu, en effet, une influence très favorable sur l'activité touristique.

Quoique l'Institut National de Statistique n'ait pas encore publié de chiffres à ce sujet, il résulte quand même de diverses constatations et communications que les résultats dépassent de loin ceux de l'année précédente.

Au littoral par exemple, le nombre des nuitées a augmenté en moyenne d'environ 10 % pour toutes les formes de tourisme ensemble. C'est dans les campings et les homes de tourisme social que l'augmentation semble avoir été la plus forte, mais les établissements hôteliers également ont progressé sérieusement.

Ailleurs dans le pays, et plus spécialement dans la région Ardennes-Meuse, les progrès ont également été sensibles.

Il va de soi que ce qui précède n'est pas un aperçu complet du tourisme. En effet, plusieurs problèmes se posent: certains sont à l'ordre du jour depuis longtemps, d'autres s'annoncent ou demandent un examen plus attentif.

b) *Agences de voyages.*

Le Ministre rappelle les événements regrettables qui se sont produits l'été dernier et dont un grand nombre de touristes ont été les victimes par la faute d'une agence de voyages.

Un bon statut des agences de voyages aurait probablement permis d'éviter ces faits regrettables.

Ce statut, élaboré depuis un certain temps déjà par les services du département, a été approuvé récemment par le Conseil des Ministres après avoir, sur les instances du Ministres des Classes Moyennes, subi quelques modifications.

Le Ministre espère pouvoir enfin déposer ce projet dans quelques semaines.

Celui-ci tend à imposer diverses conditions en matière de connaissances professionnelles et de valeur morale, de solvabilité et d'équipement technique.

Lors de l'élaboration du projet des négociations ont été menées avec les milieux professionnels intéressés qui, autant que les touristes, ont intérêt à voir résoudre le problème.

c) *Loi sur les établissements hôteliers.*

L'arrêté royal portant exécution de la loi du 19 février 1963 sur les établissements hôteliers a enfin pu être publié. Cet arrêté porte la date du 17 juillet 1964; il a été publié

bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 7 augustus daaropvolgend en trad in werking op 1 september j.l.

Voor alle inrichtingen in exploitatie op deze datum, zowel de erkende als de niet-erkende, is een tijdsbestek van vijf jaar bepaald om te voldoen aan de nieuwe eisen gesteld door het hotelstatuut. Van vele hoteliers vergt de nieuwe wet niet een grote inspanning, zodat mag verwacht worden dat de gestelde verbeteringen vroeger dan voorzien zullen worden gerealiseerd.

Aanvragen om vergunning komen in een normaal tempo bij de bevoegde dienst toe, ook vanwege de pensionhuizen die vroeger niet aan de wetgeving op de hotelinrichtingen onderworpen waren.

Het bevoegd technisch comité zal zich eerlang over een eerste reeks van aanvragen moeten uitspreken.

Daar de hotelgids in het begin van het jaar verschijnt, zal deze voor het jaar 1965 nog geen melding kunnen maken van de nieuwe toestand. Alles laat echter voorzien dat in de gids voor het jaar 1966 reeds heel wat meer inrichtingen zullen kunnen vermeld worden dan thans het geval is.

d) Sociaal toerisme.

Van de 32.000.000 frank uitgetrokken op de begroting van 1964 werden $\pm$ 28.500.000 frank besteed aan subsidies voor het bouwen of verder afwerken van arbeidsvacantietehuizen en $\pm$ 3.500.000 frank voor de inrichtingen van etappentoerisme, jeugdherbergen, alsmede voor het voeren van propaganda door de erkende verenigingen voor volkstoerisme.

Wat de vacantietehuizen betreft kan voor het jaar 1964 worden gewezen op een merkelijke aangroei in vergelijking met het jaar 1963 van :

bedden : + 1.222 of 10 %;
overnachtingen : + 108.716 of 12,5 %.

Nochtans was er slechts één inrichting meer dan in 1963, nl. 32 tegenover 31.

De reeds vroeger vastgestelde tendens bevestigt zich : toeneming van het aantal grote vacantietehuizen (met 500 tot 1.000 bedden) en vermindering van het aantal kleine inrichtingen waarvan in bepaalde gevallen gebleken is dat het rendement ontoereikend was.

Ten bate van het sociaal toerisme worden de kredieten voor het jaar 1965 van 32 tot 37 miljoen gebracht, zegge een verhoging van nagenoeg 16 %.

Slechts 1 miljoen komt voor op de gewone begroting. Het heeft betrekking op de publiciteit en de propaganda. De overige 36 miljoen hebben betrekking op investeringen en zijn ingeschreven op de buitengewone begroting.

Het is inderdaad nodig gebleken kredieten betreffende deze toelagen naar de buitengewone begroting over te hevelen omdat het optrekken van grote vacantietehuizen soms meerdere jaren in beslag neemt, met het praktisch gevolg dat een onderscheid dient gemaakt tussen vastleggingen en betalingen.

De Hoge Raad voor Sociaal Toerisme, wiens bevoegdheden werden gewijzigd en uitgebreid, is in de loop van het jaar reeds enkele malen bijeengekomen en heeft verscheidene belangrijke kwesties ter studie genomen waaronder de sociale vacatiespreiding, de culturele bevordering en het kamperen.

Omtrent ieder van deze kwesties zal het ten andere nodig zijn contacten op te nemen met de departementen van Arbeid, Nationale Opvoeding en Cultuur en Volksgezondheid, teneinde te komen tot een gecoördineerde actie.

au *Moniteur belge* du 7 août et est entré en vigueur le 1^{er} septembre dernier.

Pour tous les établissements, agréés ou non, en exploitation à cette date, un délai de cinq ans est prévu pour se conformer aux nouvelles conditions imposées par le statut des établissements hôteliers. L'effort imposé par la nouvelle loi à de nombreux hôteliers n'est pas bien grand, de sorte que l'on peut s'attendre à ce que les améliorations prescrites soient réalisées dans un délai plus bref.

Les demandes de licence parviennent au service compétent à un rythme normal, et ce également de la part des pensions de famille, qui, auparavant, n'étaient pas assujetties à la législation sur les établissements hôteliers.

Le comité technique compétent devra se prononcer bientôt sur une première série de demandes.

Le guide des hôtels paraissant au début de l'année, celui pour l'année 1965 ne pourra pas encore mentionner la situation nouvelle. Tout laisse cependant prévoir que le guide pour l'année 1966 pourra donner beaucoup plus de renseignements que l'actuel.

d) Le tourisme social.

Des 32.000.000 de francs inscrits au budget pour l'exercice 1964, environ 28.500.000 francs ont été affectés à la subvention de la construction ou de l'achèvement des homes de vacances ouvrières; environ 3.500.000 francs ont été prévus en faveur des gîtes d'étape, des auberges de jeunesse ainsi que pour la propaganda menée par les associations de tourisme populaire reconnues.

En ce qui concerne les homes de vacances, il peut être signalé que l'année 1964 accuse une augmentation sensible par rapport à l'année 1963 :

lits : + 1.222, soit 10 %
nuitées : + 108.716, soit 12 %

Il n'y avait cependant qu'un établissement de plus qu'en 1963, c'est-à-dire 32 contre 31.

La tendance déjà constatée antérieurement se confirme : augmentation du nombre des grands homes de vacances (de 500 à 1.000 lits) et diminution du nombre des petits établissements, dont le rendement s'est révélé insuffisant dans certains cas.

Les crédits pour l'exercice 1965 en faveur du tourisme social sont portés de 32 à 37 millions, ce qui représente une augmentation d'environ 16 %.

Au budget ordinaire ne figure qu'un montant d'un million. Il est destiné à la publicité et à la propaganda. Les autres 36 millions, destinés aux investissements, sont inscrits au budget extraordinaire.

En effet, il a semblé nécessaire de transférer au budget extraordinaire les crédits se rapportant à ces subventions, étant donné que la construction de grands homes de vacances s'étale souvent sur plusieurs années, ce qui a comme conséquence pratique qu'une distinction doit être faite entre les engagements et les paiements.

Le Conseil Supérieur du Tourisme Social, dont les attributions ont été modifiées et élargies, s'est déjà réuni à plusieurs reprises au cours de l'année et a étudié plusieurs questions importantes, dont l'étalement des vacances sociales, la promotion culturelle et le camping.

Il sera d'ailleurs nécessaire de prendre contact au sujet de chacune de ces questions avec les départements du Travail, de l'Education Nationale et de la Culture, de la Santé Publique, afin de parvenir à une action concertée.

Camping.

Wat meer in het bijzonder het kamperen betreft kan wel worden gewezen op het feit dat, tegelijk met het grote succes dat deze vorm van toerisme in de laatste jaren heeft gekend, ook van verscheidene zijden klachten werden geuit, meer bepaald wat betreft de openbare hygiëne, het moreel klimaat, het comfort, alsmede de rustverstoring.

Niet alleen de diensten, maar ook de grote kampeer-verenigingen zijn met het probleem begaan.

Het is trouwens niet uitgesloten dat de wetgever op een gegeven ogenblik, genoopt wordt de aangelegenheid wettelijk te regelen. Inmiddels wordt zij in overleg met het Departement van Volksgezondheid bestudeerd, dat anderszits instaat voor het toezicht op de kampeerterreinen wat de openbare hygiëne betreft.

Thermale stations.

Het krediet voor de thermale stations werd van 2.500.000 frank op 4.000.000 frank gebracht en zal zeker in zeer grote mate bijdragen tot de verdere ontwikkeling van deze inrichtingen waarvan men trouwens kan zeggen dat zij grotendeels werden gedemocratiseerd.

HOOFDSTUK II.

ALGEMENE BESPREKING.

Na de uiteenzetting van de Minister heeft uwe commissie drie zittingen besteed aan de algemene bespreking van de begroting. Ten einde een zo klaar mogelijk beeld te brengen van het verloop van dit gedeelte van de werkzaamheden, meent uw verslaggever er goed aan te doen de bemerkingen, vragen en beschouwingen van de leden in vraagvorm te verwerken en er telkens het antwoord van de Minister te doen op volgen.

1. — Spoorwegen.

Een lid heeft de aandacht gevraagd voor de commerciële Dienst van de N. M. B. S. in de haven van Antwerpen.

In verband met de klachten over het niet tijdig ter beschikking stellen van wagens moet worden opgemerkt dat de N. M. B. S. onlangs voor de Haven van Antwerpen een pool heeft opgericht voor de verschillende soorten goederenwagens. De maatschappij werd daartoe genoopt omdat zij ingevolge de rationalisatie over geen overtollig materieel meer beschikt.

In normale omstandigheden kan binnen de 24 uur gevolg worden gegeven aan de vragen om goederenwagens. Moeilijkheden kunnen slechts oprijzen in abnormale omstandigheden b.v. wanneer een ander transportmiddel tijdelijk uitvalt.

Wel rijst er een bijzonder probleem inzake het stellen van platte wagens en dit ingevolge het feit dat er, met ingang van 1 oktober 1964, in de haven praktisch niet meer wordt gewerkt 's zaterdags. Om dit materieel optimaal te benutten wordt het teruggestuurd naar het binnenland 's zaterdags of 's zondags en zo komt het dat om aanvragen te voldoen op maandag men niet altijd onmiddellijk over het gewenste materieel beschikt. De Maatschappij beijvert zich echter om aan al de aanvragen in de mate van het mogelijke te voldoen en heeft het aantal beschikbare platte wagens overigens opgevoerd.

Le camping.

En ce qui concerne plus particulièrement le camping, l'attention peut être attirée sur le fait que, si cette forme de tourisme a recueilli un grand succès au cours de ces dernières années, il y a eu également des plaintes de plusieurs côtés, et plus spécialement en ce qui concerne l'hygiène publique, le climat moral, le confort et l'absence de tranquillité.

Ces problèmes préoccupent non seulement les services du département mais aussi les grandes associations de camping.

Il n'est d'ailleurs pas exclu qu'à un moment donné il faille régler cette question par la voie législative. Entre-temps, on continue à l'examiner en collaboration avec le département de la Santé Publique, qui est par ailleurs chargé du contrôle des terrains de camping en ce qui concerne l'hygiène publique.

Stations thermales.

Le crédit en faveur des stations thermales est porté de 2.500.000 francs à 4.000.000 de francs et contribuera certainement dans une large mesure au développement ultérieur de ces institutions, dont on peut d'ailleurs dire qu'elles se sont démocratisées dans une importante mesure.

CHAPITRE II.

DISCUSSION GENERALE.

Après l'exposé du Ministre, votre Commission a consacré trois réunions à la discussion générale du Budget. Votre rapporteur estime utile, en vue de donner un aperçu aussi clair que possible de cette partie des travaux, de reproduire les remarques, questions et considérations des membres sous forme de questions, suivies chaque fois de la réponse du Ministre.

1. — Chemins de fer.

Un membre a attiré l'attention sur le service commercial de la S. N. C. B. au port d'Anvers.

En ce qui concerne les plaintes au sujet du fait que des wagons ne sont pas disponibles à temps, il convient d'observer que la S. N. C. B. a créé récemment pour le port d'Anvers un pool des différentes sortes de wagons de marchandises. La Société a dû en arriver là parce que par suite de la rationalisation, elle ne dispose plus de matériel excédentaire.

En période normale, il peut être donné suite, dans les 24 heures, aux demandes de wagons de marchandises. Ce n'est que dans des circonstances anormales, par exemple lorsqu'un autre moyen de transport fait momentanément défaut, que des difficultés peuvent surgir.

Il y a cependant un problème spécial qui se pose en ce qui concerne les wagons plats, suite au fait que depuis le 1^{er} octobre 1964 le travail est pratiquement arrêté au port le samedi. En vue d'une utilisation au maximum, ce matériel est renvoyé à l'intérieur du pays le samedi ou le dimanche. Il s'ensuit que le lundi on ne dispose pas toujours immédiatement du matériel nécessaire pour satisfaire toutes les demandes. La société s'efforce toutefois de les satisfaire dans la mesure du possible et à augmenté d'ailleurs le nombre de wagons plats dont elle dispose.

In verband met het laattijdig melden van wagens die reeds 's morgens ter beschikking zijn gesteld, is er blijkbaar een misverstand. In de Antwerpse haven is er namelijk sedert vele jaren een bepaald systeem van toepassing, overigens uitgewerkt in overleg met de Kamer van Koophandel en met de verenigingen. Dit systeem werkt als volgt : wanneer de wagens in Antwerpen-Noord toekomen worden ze met een zogenoemde « morgennota »esignaleerd. Deze nota wordt in de dokken uitgehangen. Welnu op basis van die nota vragen de bestemmingen de wagens over te brengen van Antwerpen-Noord naar de Dokken. Het staangeld begint te lopen vanaf het uithangen van de nota. Het is begrijpelijk dat wanneer een bestemming om een aan hem te wijten reden niet de onmiddellijke overbrengst vraagt van Noord naar Dokken dat hij daarvoor staangeld moet verffenen. Dit systeem heeft nog geen aanleiding gegeven tot klachten.

* * *

Een lid heeft zich geïnteresseerd voor de exploitatie van de wegencentra van de N. M. B. S. door de filiale N. V. Depaire.

Deze formule geeft tot nu toe bevrediging. Op dit ogenblik behandelt deze firma maandelijks 5.557 ton wat betreft de bestelling ten huize en 2.121 ton inzake afhaling ten huize.

* * *

Vraag :

De oprichting van de baanvervoerdienst Depaire voor rekening van de N. M. B. S., brengt met zich dat er zich ingevolge afdankingen bij de dienst baantransport van de spoorwegen moeilijkheden voordoen met het ter beschikking komend personeel. Hoe worden deze moeilijkheden geregeld ?

Antwoord :

De N. M. B. S., doet alles wat mogelijk is om de herbenutting van de vrijgekomen personeelleden in andere diensten op zo sociaal mogelijke wijze te verwezenlijken door de belanghebbenden zo dicht mogelijk bij hun woonplaats opnieuw te werk te stellen.

Vraag :

Dat Aalst dringend behoefte heeft aan een modern station hoeft geen betoog. Werd desbetreffend een beslissing genomen ?

Antwoord :

Er werd zeer onlangs een principiële beslissing genomen tot de bouw van een nieuw station te Aalst.

Vraag :

Het Belgisch Instituut voor Voorlichting en Documentatie publiceert op blz. 53 van zijn brochure « België in 1965 » een kaart van de lijnen die uiterlijk in 1965 geëlektrificeerd zullen zijn.

Op die kaart komt ook de lijn Jeumont-Luik-Aken voor. In het verslag van de N. M. B. S. aan de Algemene Vergadering vindt men op blz. 13 de volgende inlichting :

« De elektrificatiewerken vorderen normaal op de vakken Erquelinnes-Charleroi en Luik-Herbesthal van de lijn Parijs-Keulen. »

Quant au fait que des wagons mis à la disposition depuis le matin sont annoncés tardivement, il s'agit apparemment d'un malentendu. Au port d'Anvers, on applique en effet depuis de nombreuses années un système, élaboré d'ailleurs de concert avec la Chambre de Commerce et les associations, et fonctionnant comme suit : lorsque les wagons arrivent à Anvers-Nord, cette arrivée est signalée par ce qu'on appelle une « note du matin ». Cette note est affichée dans les docks. Or, c'est en se basant sur celle-ci que les destinataires demandent que les wagons soient transférés d'Anvers-Nord aux docks. Les frais de chômage sont dus à partir de l'affichage de la note. On comprend que lorsque le destinataire, pour une raison qui lui est imputable, ne demande pas immédiatement le transfert d'Anvers-Nord aux docks, il doit acquitter les frais de chômage. Ce système n'a pas encore donné lieu à des réclamations.

* * *

Un membre s'est intéressé à l'exploitation des centres routiers de la S. N. C. B. par sa filiale, la S. A. Depaire.

On peut estimer que cette formule a donné satisfaction jusqu'à ce jour. Actuellement, cette firme traite 5.557 tonnes par mois en ce qui concerne les remises à domicile et 2.121 tonnes en ce qui concerne l'enlèvement à domicile.

* * *

Question :

L'organisation du service de transports routiers Depaire pour le compte de la S. N. C. B. a provoqué des difficultés dans le chef du personnel qui se trouve sans emploi à la suite des licenciements au service des transports routiers des chemins de fer belges. De quelle manière sont réglées ces difficultés ?

Réponse :

La S. N. C. B. fait de son mieux pour assurer au personnel ainsi libéré, d'une manière aussi sociale que possible, une nouvelle affectation dans d'autres services tout en occupant les intéressés aussi près que possible du lieu de leur domicile.

Question :

Il n'est pas besoin de justifier la nécessité, pour la ville d'Alost, de disposer d'une gare moderne. Une décision est-elle intervenue à ce sujet ?

Réponse :

La décision de principe de construire une nouvelle gare à Alost vient d'être prise.

Question :

L'Institut Belge d'Information et de Documentation publie en page 53 de sa brochure intitulée « La Belgique en 1965 » une carte des lignes électrifiées au plus tard en 1965.

Sur cette carte figure la ligne Jeumont - Liège - Aix-la-Chapelle. Par ailleurs, le rapport de S. N. C. B. à l'assemblée générale contient à la page 13 l'information suivante :

« Les travaux d'électrification se poursuivent normalement sur le tronçon Erquelinnes-Charleroi et Liège - Herbestal de la ligne Paris-Cologne. »

Kan de Minister mededelen of de elektrificatiewerken van de lijn Namen-Luik voorzien zijn voor 1965 en wanneer die werken beëindigd zullen zijn?

Antwoord :

De studie over de elektrificatie van het vak Namen-Luik op de internationale verbinding Parijs-Keulen wordt onverpoosd voortgezet door het Ministerie van Verkeerswezen, het Ministerie van Openbare Werken en de N. M. B. S. die in gemeen overleg werken. Zij staan bovendien voortdurend in contact met de grote ijzer- en staalcomplexen van het Luikse en met de gemeentebesturen. De elektrificatie brengt inderdaad grote problemen met zich, vooral op de twee Maasoeveren tussen Luik en Flémalle, waar agglomeratie, fabrieken, spoorweg en rijwegen door elkaar lopen.

De elektrificatiewerken zelf zullen worden ondernomen en voortgezet volgens een programma dat zal worden opgesteld aan de hand van de resultaten van de studie en van de begrotingsmogelijkheden.

Voorbereidende werken zijn aan de gang op de gehele lijn. Zij omvatten : de afschaffing van overwegen, de inrichting van bepaalde stations, het leggen van rangeersporen en de modernisering van signaal- en telecommunicatie-inrichtingen.

Vraag :

Tegen wanneer voorziet men de elektrificatie van de spoorinstallaties van de Gentse haven?

Antwoord :

Deze mogelijke elektrificatie kan bestudeerd worden in het kader van de modernisatie van de lijn Antwerpen-Gent.

Men moet daarbij immers niet uit het oog verliezen dat de eigenlijke havenzone niet rechtstreeks op de lijn Antwerpen-Gent is afgetakt.

Betreffende de vraag of het in de bedoeling ligt de nieuwe spoorlijn op de rechteroever van het kanaal Gent-Terneuzen ook open te stellen voor reizigersverkeer, zij opgemerkt dat deze lijn een zuivere industriële lijn is met vele kruisingen en aftakkingen naar de te bedienen nijverheden. Als dusdanig beschouwd is deze lijn zoals ze nu is opgevat zeker niet dienstig voor reizigersverkeer. De maatschappij volgt echter de ontwikkeling van de toestand in de kanaalzone van zeer nabij.

Vraag :

In verband met artikel 64.474, industriële spoorlijnen, wordt een nadere bepaling gevraagd van het begrip en een overzicht met het verwezenlijkte en het beoogde doel.

Antwoord :

Industriële spoorlijnen zijn spoorlijnen die enkel bereden worden door goederentreinen met een maximumsnelheid van 40 km/h en die, in het kader van het bewust artikel van de begroting, worden aangelegd om industriële zones aan te sluiten op de normale spoorweglijnen.

1) Tot nu toe in het kader van het bewust artikel aangelegde industriële lijnen :

- Aansluiting Zuiderdokken Ghlin : 3,7 km.
- Eerste deel aansluiting Ghlin-Baudour : 3,2 km.
- Aansluiting Chertal : 4,2 km.

M. le Ministre pourrait-il faire savoir si les travaux d'électrification de la ligne Namur-Liège sont prévus en 1965 et dans quel délai ils seront terminés?

Réponse :

Les études en vue de l'électrification du tronçon Namur-Liège de la ligne internationale Paris-Cologne se poursuivent activement. Elles sont menées conjointement par le Ministère des Communications, le Ministère des Travaux publics et la S. N. C. B., lesquels sont en contact permanent avec les grosses industries sidérurgiques de la région liégeoise et les autorités communales. L'électrification pose en effet de vastes problèmes, surtout sur les deux rives de la Meuse entre Liège et Flémalle, où agglomérations, usines, chemin de fer et voirie s'enchevêtrent.

Les travaux mêmes d'électrification seront entrepris et poursuivis suivant un programme qui sera établi en tenant compte de l'état d'avancement des études et des possibilités budgétaires.

Des travaux préparatoires sont en cours tout au long de la ligne. Ils comportent : la suppression de passages à niveau, l'aménagement de certaines gares, la pose de voies d'évitement, la modernisation des installations de signalisation et de télécommunication.

Question :

Pour quelle date prévoit-on l'électrification des installations ferroviaires du port de Gand?

Réponse :

Cette électrification éventuelle est susceptible d'être étudiée dans le cadre de la modernisation de la ligne Anvers-Gand.

Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que la zone portuaire proprement dite n'est pas branchée directement sur la ligne Anvers-Gand.

Quant à la question de savoir s'il entre dans les intentions du Ministre d'ouvrir au trafic des voyageurs la nouvelle ligne ferroviaire sur la rive droite du canal Gand-Terneuzen, il est à observer que cette ligne sera une ligne purement industrielle comportant de nombreux croisements et raccordements vers les industries à desservir. A ce titre, cette ligne, dans sa conception actuelle, ne répond certainement pas aux exigences du trafic des voyageurs. La société suit cependant de très près l'évolution de la situation dans la zone du canal.

Question :

Au sujet de l'article 64.474, lignes industrielles, il est demandé de préciser cette expression et de donner un aperçu de ce qui a été réalisé et de ce qu'on envisage encore de réaliser.

Réponse :

Des lignes industrielles sont des lignes sur lesquelles ne circulent que des trains de marchandises à une vitesse maximum de 40 kilomètres à l'heure et qui sont construites dans le cadre de cet article du budget pour brancher des zones industrielles sur des lignes ordinaires des chemins de fer.

1) Lignes industrielles construites jusqu'à présent dans le cadre de cet article :

- Jonction des Quais sud Ghlin : 3,7 km.
- Première partie de la jonction Ghlin-Baudour : 3,2 km.
- Jonction de Chertal : 4,2 km.

— Aanpassing hoofdsporen aansluiting te Harnoncourt :

- Aanpassing buurtspoorlijnen te Neufvilles :
- Aansluitingen Diksmuide : 0,6 km.
- Aansluiting Seneffe : 0,4 km.

2) Voorziene aanleg :

- Aansluiting Zwijndrecht : 3 km.
- Aansluiting Frameries : 1,3 km.
- Tweede deel Ghlin-Baudour : 3,2 km.
- Aansluiting binnenhaven Doornik : 1,5 km.

* * *

Een lid vroeg aandacht voor de treinexploitatie van de lijn Brussel-Dendermonde en meer speciaal over het opleggen van twee stilstanden aan de directe trein die te Dendermonde vertrekt te 8,15 u.

Deze maatregel, getroffen in samenhang met andere, heeft het mogelijk gemaakt dat de cliënteel nu gevoelig later kan vertrekken om de arbeid te 9 u te Brussel aan te vangen en de overbezetting van een voorgaande trein te weren. De reizigers van de betrokken trein kunnen zich bovendien niet benadeeld achten vermits hij slechts 1 minuut vroeger uit Dendermonde vertrekt om amper twee minuten later te Brussel-Noord en te Brussel-Centraal en op zijn vroeger uur te Brussel-Zuid aan te komen.

* * *

Vraag :

Ingevolge de afschaffing van de reizigerstreinen in de streek van de Viroin, heeft de N. M. B. S. de organisatie van het vervoer aan de N. M. V. B. toevertrouwd.

Door een dergelijke handelwijze benadeelt de Nationale Maatschappij de reizigers en de streek zelf.

De reizigers genieten niet langer de voordelen die door de Nationale Maatschappij, meer bepaald inzake korting op de vervoertarieven, werden toegekend. Bovendien is de streek zelf eveneens ernstig benadeeld sedert de vervanging van de treinen door autobussen.

De N. M. V. B. kan onmogelijk de diensten organiseren, die de gemeentebesturen en de reizigers vragen. Elke dag krijgen wij klachten en al onze bemoeiingen lopen op niets uit.

De N. M. V. B. is wel bereid de gemeentebesturen vol-doening te geven op het stuk van nieuwe diensten, mits die besturen door toelagen de onkosten helpen dekken.

Het spoorwegnet in bedoelde streek werd geëxploiteerd door de N. M. B. S. De afschaffing van de reizigerstreinen betekende voor die Maatschappij een bezuiniging van zowat één miljoen frank. Is de Minister dan niet van plan financieel bij te dragen in de organisatie van nieuwe diensten door de N. M. V. B. ?

Die diensten zouden dan worden georganiseerd met toelagen van de gemeenten, de Staat en de Provincie.

Antwoord :

In de streek van de Viroin werd alleen de cliënteel van lijn 132, Mariembourg-Treignes, 13 km, aan de N. M. V. B. overgedragen.

Gezien de omvang van het verkeer (340 reizigers) was het inleggen van een vervangingsautobusdienst niet verantwoord, mede omdat de N. M. V. B. reeds de parallel lopende lijn Couvin-Le Mesnil exploiteert.

De spoorlijn en de autobuslijn hadden een gemeenschappelijk punt te Olloy. Het verkeer op beide lijnen was gering, waardoor de exploitatie vrij duur uitviel.

— Aménagement des voies principales, jonction de Harnoncourt.

- Aménagement des lignes vicinales à Neufvilles.
- Jonction de Dixmude : 0,6 km.
- Jonction de Seneffe : 0,4 km.

2) Constructions prévues :

- Jonction de Zwijnaarde : 3 km.
- Jonction de Frameries : 1,3 km.
- Deuxième partie Ghlin-Baudour : 3,2 km.
- Jonction du port fluvial de Tournai : 1,5 km.

* * *

Un membre a demandé qu'une attention particulière soit accordée à l'exploitation de la ligne ferroviaire Bruxelles-Termonde, en particulier au train direct partant de Termonde à 8,15 heures et auquel deux arrêts ont été imposés.

Cette mesure, prise en liaison avec d'autres mesures encore, a permis à la clientèle de retarder sensiblement l'heure de son départ pour le travail, qui commence à 9 heures à Bruxelles, et d'éviter la surcharge d'un train précédent. Les voyageurs du train en question ne peuvent, en outre, se prétendre lésés, étant donné que leur train ne part de Termonde qu'une minute plus tôt pour arriver seulement deux minutes plus tard que par le passé à Bruxelles-Nord et Bruxelles-Central et pour arriver à Bruxelles-Midi à la même heure qu'auparavant.

* * *

Question :

Suite à la suppression des trains de voyageurs dans la région, elle, est nettement défavorisée depuis le remplacement du soin d'organiser les transports.

Cette façon de faire de la Société Nationale est préjudiciable aux usagers et à la région.

Les premiers ne peuvent plus bénéficier des avantages qui étaient accordés par la Société Nationale, notamment en ce qui concerne les réductions du prix de transport. La région, elle, est nettement défavorisée depuis le remplacement des trains par des autobus.

La S. N. C. V. est dans l'impossibilité d'organiser les services que demandent les administrations communales et les usagers. Chaque jour des doléances nous parviennent et toutes nos interventions n'aboutissent à rien.

La S. N. C. V. est bien disposée à donner satisfaction aux administrations communales qui sollicitent de nouveaux services, mais à la condition que les communes interviennent par voie de subsides.

Attendu, que la S. N. C. B. exploitait le réseau ferroviaire dans cette région et que la suppression des trains de voyageurs a permis à cette société d'économiser environ un million, M. le Ministre pourrait-il envisager une intervention financière pour l'organisation de nouveaux services par la Société des Vicinaux ?

Ces services seraient ainsi organisés grâce aux subsides des communes, de l'Etat et de la Province.

Réponse :

Dans la région du Viroin, seule la clientèle de la ligne 132, Mariembourg-Treignes, 13 km, a été cédée aux vicinaux.

L'importance du trafic (340 voyageurs) ne justifiait pas l'instauration d'un service d'autobus de substitution, d'autant moins que les vicinaux exploitaient déjà la ligne parallèle Couvin-Le Mesnil.

La ligne de chemin de fer et la ligne vicinale avaient un point commun à Olloy et se caractérisent chacune par la faiblesse de leur trafic, ce qui rendait leur exploitation fort onéreuse.

De studie over de afschaffing van de reizigerstreinen bracht aan het licht dat een fusie van de twee lijnen een maatregel van groot economisch belang zou zijn.

Op de spoorlijn reden 8 treinen in de ene en 9 in de andere richting. De autobuslijn omvatte 13 volledige en gedeeltelijke ritten in de ene en 10 in de andere richting.

Het gehele verkeer wordt thans afgewikkeld in :

- a) richting Mariembourg (of Couvin)-Treignes (of Le Mesnil) : 12 volledige en 4 gedeeltelijke ritten;
- b) andere richting : 13 volledige en 3 gedeeltelijke ritten.

De vroegere cliënteel van de N. M. B. S. werd niet benadeeld. De 8 en 9 afgeschafte treinen werden vervangen door 9 autobusritten in elke richting tussen Mariembourg en Treignes, waarvan 4 langs Couvin. Zij beschikt bijgevolg over minstens evenveel verkeersmogelijkheden als in de tijd van de treinen.

Bovendien genieten de vroegere N. M. B. S.-abonnees dezelfde tariefvoordelen als voorheen.

De huidige moeilijkheden zijn het gevolg van aanvragen tot uitbreiding van de bestaande diensten. Die uitbreiding staat hoegenaamd niet in verband met de vervanging van de treinen door autobussen. Het is dus uitgesloten dat de N. M. B. S. tot de financiering ervan zou bijdragen.

Vraag :

Alle pogingen tot behoud van de twee reizigersdiensten op het vak Mariembourg-Treignes van lijn 132 zijn mislukt.

De volledige afschaffing van reizigerstreinen in sommige streken van het land en meer bepaald op het Waalse platteland maakt deel uit van het saneringsplan van de N. M. B. S. De afschaffing van de reizigerstreinen op bedoeld vak betekent een bezuiniging van zowat één miljoen frank.

Voor één miljoen frank laat men het vervoer van een hele streek in het honderd lopen en verhindert men de economische ontwikkeling van die streek.

Anderzijds geeft men ruim 20 miljoen frank uit om het kasteel van Leignon op te kalfateren, dat moet dienst doen als vakantiehuis voor sommige ambtenaren van de Nationale Maatschappij.

Meent de Minister niet dat vervoermiddelen voor een bepaalde streek even noodzakelijk zijn als een kasteel voor de vakantie van het personeel en dat de afschaffing van de reizigerstreinen in de streek van Viroin moet worden herzien ?

Antwoord :

Het kasteel van Leignon is verhuurd aan de V. Z. W. D. « Nationaal Werk voor Hulp aan de Jeugd ».

Anderzijds bestaat er geen enkel voorbeeld van een geval waarin de vervanging van treinen door autobussen aan de economische ontwikkeling van de betrokken streek in de weg staat.

* * *

Vraag :

Welke werken voorziet men voor 1965 inzake de afschaffing van overwegen ?

Antwoord :

Inzake afschaffing van overwegen is op het programma 1965 voorzien : overwegen gelegen te Aalter, Aigremont, Auvelais, Beernem, Beez, Bellem, Bovesse, Buizingen,

L'étude sur la suppression des trains de voyageurs a fait apparaître qu'il y avait un sérieux intérêt économique à fusionner les deux lignes.

Sur la ligne ferrée, 8 trains circulaient dans un sens et 9 dans l'autre. La ligne vicinale comportait 13 parcours complets et partiels dans un sens et 10 dans l'autre sens.

L'ensemble du trafic est maintenant écoulé par :

- a) sens Mariembourg (ou Couvin) - Treignes (ou Le Mesnil) : 12 parcours complets et 4 parcours partiels;
- b) autre sens : 13 parcours complets et 3 parcours partiels.

L'ancienne clientèle de la S. N. C. B. n'a pas été lésée. Pour remplacer les 8 et 9 trains supprimés, il existe 9 parcours d'autobus dans chaque sens, reliant Mariembourg à Treignes, dont 4 via Couvin. Elle dispose donc d'au moins autant de possibilités de déplacement que du temps des trains.

De plus, les anciens abonnés de la S. N. C. B. conservent les avantages tarifaires dont ils bénéficiaient auparavant.

Les difficultés actuelles proviennent de demandes d'extension aux services en vigueur. Ces extensions ne sont en rien liées au fait que les trains ont été remplacés par des autobus. Il ne peut donc être question que la S. N. C. B. intervienne dans leur financement.

Question :

Toutes les démarches effectuées en vue du maintien de deux services voyageurs sur le tronçon Mariembourg-Treignes de la ligne 132 ont échoué.

Cette suppression totale des trains de voyageurs dans certaines régions du pays et spécialement dans les régions rurales de Wallonie fait partie du plan d'assainissement de la S. N. C. B. C'est ainsi que la mesure de suppression intervenue pour le tronçon susmentionné doit permettre de réaliser une économie d'environ un million.

Pour un million, on désorganise donc les moyens de transport d'une région et on empêche son développement économique.

Mais d'autre part, on dépense quelque 20 millions pour l'aménagement du château de Leignon, qui doit servir de maison de vacances à certains fonctionnaires de la Société Nationale.

N'estimez-vous pas, M. le Ministre, que les moyens de transport d'une région sont aussi nécessaires qu'un château pour les vacances de fonctionnaires et qu'un réexamen de la suppression des trains de voyageurs dans la région du Viroin s'impose ?

Réponse :

Le château de Leignon est loué à l'A. S. B. L. « Œuvre Nationale d'Aide à la Jeunesse ».

D'autre part, il n'existe aucun exemple où le remplacement des trains par des autobus ait porté une entrave au développement économique de la région intéressée.

* * *

Question :

Quels sont les travaux prévus en 1965 en matière de suppression de passages à niveau ?

Réponse :

En ce qui concerne la suppression des passages à niveau, le programme pour 1965 prévoit des travaux à Aalter, Aigremont, Auvelais, Beernem, Beez, Bellem, Bovesse, Bui-

Ekeren, Farciennes, Fexhe-le-haut-Clocher, Fontaine-Valmont, Halle, Hansbeke, Haute-Flône, Hennuyères, Ixelles, Jette, Landegem, Landelies, Landen, Lede, Lembeek, Liedekerke, Moustier, Niel bij Sint Truiden, Sart-Bernard, Sclessin, Sint Truiden, Soye, Stéhoux, Thuin, Tienen, Waterloo, Welkenraedt, Winksele.

Betreffende het moderniseren van sommige overwegen zijn in het programma van 1965 de modernisatie overwegen van 170 overwegen.

* * *

Op vraag van een lid deelt de Minister mee dat de Directie van de N. M. B. S. aangesproken werd in verband met de constructie van een stuwdam op de Eau d'Heure en haar werd gevraagd een raming te maken van de uitgave betreffende de verlegging van de lijn 132.

Er zal ook gevolg worden gegeven aan de aanvraag tot het bouwen van een escalator in het station Brussel Leopoldswijk. De aanbesteding is goedgekeurd en de indienststelling is voorzien tegen het midden van dit jaar.

* * *

Vraag :

Welke zijn de oorzaken van de twee recente spoorwegongevallen te Mortsel ?

Antwoord :

Het eerste ongeval van 14 november 1964 werd veroorzaakt door de ontsporing met koppeling-breuk van de laatste wagen van een goederentrein. De wagen werd achtergelaten op het spoor en de volgende trein is er op ingereden. Aangezien de koppelingsbreuk de luchtontspanning uit de remleiding veroorzaakte stopte de trein enkele honderden meter verder. De begeleider begaf zich naar achter, sloot de veiligheidskraan van de remleiding doch schonk er geen aandacht aan dat de rode schijflantaarn ontbrak. Daar het donker was heeft hij de in volle spoor achtergelaten wagen niet gezien en de trein is opnieuw vertrokken.

Betreffende het ongeval van 26 november is de oorzaak zeer moeilijk te achterhalen en dit ingevolge de grote materiële schade die het veroorzaakte; er waren namelijk 22 wagens ontspoord. Men vermoedt dat het een partikuliere franse wagen is geweest wiens wielstel afgerukt gevonden werd tussen de andere verwrongen wagens.

Deze beide ongevallen zijn dus in feite niet te wijten aan de veiligheid van het spoor. Maar dit belet niet dat deze kwestie onze aandacht ten zeerste gaande houdt. Het is namelijk zo dat de dotatie van het vernieuwingsfonds van de maatschappij sedert 1959 praktisch onveranderd is gebleven en dit ondanks de voortdurende stijging van de lonen en van de materialen. Aan een werkgroep werd opdracht gegeven deze kwestie te onderzoeken in samenhang met de algemene financiële toestand van de maatschappij. Het verslag van deze werkgroep zal eerlang worden neergelegd.

Vraag :

Wat gebeurt met de infrastructuur die vrijkomt ingevolge rationalisatiemaatregelen bij de N. M. B. S. ?

Antwoord :

De infrastructuur die beschikbaar komt ingevolge de rationalisatie en de modernisatie van onze spoorwegen worden ten spoedigste ter beschikking gesteld van het Bestuur der Domeinen dat eventueel met de verkoop ervan is belast.

zingen, Ekeren, Farciennes, Fexhe-le-haut-Clocher, Fontaine-Valmont, Hal, Hansbeke, Haute-Flône, Hennuyères, Ixelles, Jette, Landegem, Landelies, Landen, Lede, Lembeek, Liedekerke, Moustier, Niel-lez-St.-Trond, Sart-Bernard, Sclessin, St.-Trond, Soye, Stéhoux, Thuin, Tirlemont, Waterloo, Welkenraedt, Winksele.

En outre, le programme pour 1965 prévoit la modernisation de 170 passages à niveau.

* * *

Répondant à la question d'un membre, le Ministre signale que la direction de la S. N. C. B. a été contactée au sujet de la construction d'un barrage sur l'Eau d'Heure et qu'on lui a demandé de faire une évaluation des dépenses qu'occasionnera le déplacement de la ligne 132.

Il sera également donné suite à la demande concernant la construction d'un escalateur à la gare du Quartier Léopold à Bruxelles. L'adjudication a été approuvée et la mise en service est prévue vers le milieu de cette année.

* * *

Question :

Quelles sont les causes de deux accidents ferroviaires qui se sont produits récemment à Mortsel ?

Réponse :

Le premier accident, survenu le 14 novembre 1964, a été causé par le déraillement avec rupture d'attelage, du dernier wagon d'un train de marchandises. Le wagon ayant été abandonné sur la voie, le train suivant l'a tamponné. Comme la rupture de l'attelage avait eu pour effet un échappement d'air par le circuit de freinage, le train s'est arrêté quelques centaines de mètres plus loin. Le convoyeur s'est rendu à l'arrière, il a fermé le robinet de sûreté du circuit de freinage, mais il n'a pas remarqué l'absence de la lanterne rouge. Comme il faisait noir, il n'a pas vu le wagon abandonné sur la voie et le train est reparti.

La cause de l'accident du 26 novembre est très difficile à déterminer en raison des dégâts importants qu'il a causés; 22 wagons en effet sont sortis des rails. On présume qu'il s'agit d'un wagon français particulier dont le train de roues a été retrouvé parmi les autres wagons tordus.

En fait, donc, ces deux accidents ne sont pas dus à l'état d'insécurité de la voie. Il n'en reste pas moins que la question retient toute notre attention. Or, il se fait que la dotation du fonds de renouvellement de la société est pratiquement inchangée depuis 1959 en dépit de la hausse constante des salaires et des prix des matériaux. Un groupe de travail a été chargé d'étudier ce problème en liaison avec la situation financière générale de la société. Le rapport de ce groupe de travail sera déposé prochainement.

Question :

Que fait-on de l'infrastructure devenue disponible à la suite des mesures de rationalisation de la S. N. C. B. ?

Réponse :

L'infrastructure devenue disponible à la suite de la rationalisation et de la modernisation de nos chemins de fer sera cédée le plus rapidement possible à l'Administration des Douanes, qui est chargée éventuellement de la vente.

Vraag :

Welke is de verdeling per graad en per taalrol van de personeelsleden van de N. M. B. S. in 1961 en 1964.

Antwoord :

De N. M. B. S. beschikt niet meer over al de nodige documentatie om een volledige vergelijking te geven van haar personeelssterkte, per taalrol, in 1961 t.o.v. 1964.

Niettemin geven bijgaande tabellen enkele aanwijzingen betreffende de taalrol :

— de eerste vergelijkt het personeel per kwalificatiegroep en per administratief centrum op 1 januari 1961 en 1 augustus 1964;

— de tweede geeft, voor de hogere ambtenaren, de verdeling, per taalrol, op 1 januari 1961 en 1 augustus 1964.

**Verdeling volgens taalrol der hogere ambtenaren
van de N. M. B. S.**

Question :

Quelle était, en 1961 et en 1964, la répartition, par grade et par rôle linguistique, des agents de la S. N. C. B. ?

Réponse :

La S. N. C. B. ne dispose plus de toute la documentation qui lui permettrait d'établir une comparaison complète, par rôle linguistique, entre ses effectifs de 1961 et ceux de 1964.

Néanmoins, les tableaux ci-joints donnent quelques indications sur le rôle linguistique :

— le premier montre la répartition du personnel par groupe de qualification et par centre administratif au 1^{er} janvier 1961 et au 1^{er} août 1964;

— le second donne la répartition des fonctionnaires supérieurs par rôle linguistique au 1^{er} janvier 1961 et au 1^{er} août 1964.

**Répartition des fonctionnaires
de la S. N. C. B. par rôle linguistique.**

Graden	1 januari 1961 - 1 ^{er} janvier 1961			1 augustus 1964 - 1 ^{er} août 1964			Grades
	F.	N.	Totaal Total	F.	N.	Totaal Total	
Buiten rang	4	5	9	4	5	9	Hors rang.
Rang I	13	15	28	18	17	35	Rang I.
Rang II	55	52	107	63	64	127	Rang II.
Hogere rang III	33	34	67	42	44	86	Rang supérieur III.
	105	106	211	127	130	257	

Vraag :

Wordt de Kas van de Sociale Werken van de N. M. B. S. die instaat voor de maatschappelijke zekerheid van het spoorwegpersoneel afgeschaft ?

Antwoord :

Met de invoering van de nieuwe wet op de ziekte- en invaliditeitsverzekering is er, praktisch gezien, inzake gezondheidszorgen geen verschil meer tussen het spoorwegregime en het algemeen regime.

Welnu, in die voorwaarden kan de vraag zich stellen of het nog wel verantwoord is een speciaal spoorwegregime in stand te houden. Nochtans zij de aandacht er op gevestigd dat de voormelde Kas paritair beheerd wordt en dat derhalve een mogelijke wijziging slechts met de instemming van de erkende personeelsorganisaties kan gebeuren.

Question :

La Caisse des Œuvres Sociales de la S. N. C. B., qui assure au personnel des chemins de fer les avantages de la sécurité sociale, sera-t-elle supprimée ?

Réponse :

Suite à l'entrée en vigueur de la nouvelle loi relative à l'assurance maladie-invalidité, il n'y a pratiquement plus de différence entre le régime des chemins de fer et le régime général en matière de soins de santé.

Dans ces conditions, on peut se poser la question si le maintien d'un régime spécial pour les chemins de fer se justifie encore. Il convient cependant d'attirer l'attention sur le fait que la Caisse précitée se caractérise par une gestion paritaire et qu'en conséquence une modification éventuelle ne peut se faire qu'avec l'assentiment des organisations reconnues du personnel.

**Evolutie van de uitgaven aan wedden en pensioenen
bij de N. M. B. S.**

(In miljoenen frank.)

**Evolution des dépenses de salaires et de pensions
à la S. N. C. B.**

(En millions de francs.)

Jaar — Année	Bezoldigingen — Rémunérations		Pensioenen (2) — Pensions (2)		Totaal — Total	
	bruto — brutes (1)	ten laste van de exploitatie- rekening — à charge du compte d'exploitation	bruto — brutes (1)	ten laste van de exploitatie- rekening — à charge du compte d'exploitation	bruto — brutes	ten laste van de exploitatie- rekening — à charge du compte d'exploitation
1959	7.157	5.985	4.072	3.639	11.229	9.624
1960	7.092	5.958	4.158	3.780	11.250	9.738
1961	7.048	5.910	4.163	3.831	11.211	9.741
1962	7.376	6.096	4.397	4.016	11.773	10.112
1963	7.852	6.696	4.659	4.240	12.511	10.936
1964 (waarschijnlijk — probablement)	7.973	6.802	4.879	4.476	12.852	11.278
1965 (voorzicht — prévisions)	8.593	7.332	5.241	4.818	13.834	12.150

2. — Buurtspoorwegen.

Vraag :

Voor de exploitatie van sommige autobuslijnen werden contracten gesloten met particuliere ondernemingen.

Is in die contracten bepaald dat de sociale voorwaarden dezelfde moeten zijn als die welke gelden voor de personeelsleden van de openbare sector?

Antwoord :

De Minister geeft toe dat er in die contracten desaan- gaande niets is bepaald.

Sedert 1951 nochtans heeft de Paritaire Commissie voor het Autobusvervoer de gelijkwaardigheid van de lonen met die van de N. M. V. B. aanvaard.

Vraag :

Hoever is de herziening gevorderd van de Statuten van de N. M. V. B.?

Antwoord :

De werkzaamheden van de commissie die opgericht werd zijn bijna beëindigd.

Er is, meer bepaald, nog de moeilijkheid de gereviseerde tekst in overeenstemming te brengen met de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut, die op de N. M. V. B. toepas- selijk is.

(1) Staatstussenkomen niet afgetrokken.
(2) Het verschil tussen de twee kolommen vertegenwoordigt de tus- senkomst van het personeel in de pensioenuitgaven.

2. — Chemins de fer vicinaux.

Question :

Pour l'exploitation de certaines lignes d'autobus, des con- trats ont été conclus avec des entreprises privées.

Est-il prévu que les conditions sociales doivent être semblables à celles des agents des services publics?

Réponse :

Le Ministre reconnaît que contractuellement rien n'est prévu en ce sens.

Toutefois, pour les salaires, la commission paritaire du transport par autobus a, depuis 1951, admis l'équivalence avec ceux de la S. N. C. V.

Question :

Où en est la revision des statuts de la S. N. C. V.?

Réponse :

Les travaux de la commission créée à cet effet touchent à leur fin.

Il subsiste une difficulté, notamment en ce qui concerne la mise en concordance du texte revu avec la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public, qui est applicable à la S. N. C. V.

(1) Sans déduction des interventions de l'Etat.
(2) La différence entre les deux colonnes représente l'intervention du personnel dans les dépenses de pensions.

Het Departement beijvert zich om, in overleg met het Ministerie van Financiën, een oplossing voor dit probleem te vinden.

*Vragen die én de N. M. B. S.
en de N. M. V. B. betreffen.*

Vraag :

Een lid verzoekt om gegevens over de lengte van het net van de N. M. B. S., de N. M. V. B. en de trammaatschappijen in 1924, 1944 en 1964 (spoor- en autobuslijnen).

Antwoord :

Het was voor de N. M. B. S. niet mogelijk alle gevraagde getallen op te geven voor de jaren 1944 en 1964. De vermelde getallen stemmen dus overeen met die van de jaren die het dichtst voornoemde jaren benaderen, dit wil zeggen 1946 en 1963.

Wat de trammaatschappijen betreft, werden de voor het jaar 1944 opgegeven getallen betreffende de lengte van het autobusnet enkel pro memorie aangehaald, daar deze diensten tijdens de oorlog geschorst werden.

De lengte van de spoorlijnen die in 1924 door de M. I. V. A. geëxploiteerd werden, kon niet juist bepaald worden. Het opgegeven getal betreft de lengte van het net vóór 1929.

In kilometers.

Le Département, de commun accord avec le Ministère des Finances, s'efforce de trouver une solution à ce problème.

*Questions intéressant à la fois la S. N. C. B.
et la S. N. C. V.*

Question :

Un membre demande des indications sur la longueur des réseaux de la S. N. C. B., de la S. N. C. V. et des Sociétés de tramways en 1924, 1944 et 1964 (voies ferrées et lignes d'autobus).

Réponse :

Il n'a pas été possible à la S. N. C. B. de fournir tous les chiffres demandés pour les années 1944 et 1964. Ceux qui sont fournis concernent les années les plus proches des années citées, c'est-à-dire 1946 et 1963.

En ce qui concerne les Sociétés de tramways, les chiffres indiqués pour l'année 1944 (longueur du réseau autobus) sont cités pour mémoire, ces services ayant été suspendus pendant la guerre.

La longueur des lignes de chemins de fer exploitées par la M. I. V. A. en 1924 n'a pu être précisée. Le chiffre cité donne l'étendue du réseau avant 1929.

En kilomètres.

	1924		1944		1964		
	Spoorlijnen — Lignes de chemins de fer	Autobuslijnen — Lignes d'autobus	Spoorlijnen — Lignes de chemins de fer	Autobuslijnen — Lignes d'autobus	Spoorlijnen — Lignes de chemins de fer	Autobuslijnen — Lignes d'autobus	
N. M. B. S.	4.730,000	—	4.943,000 (1946)	2.770,000 (1946)	4.544,000 (1963)	6.730,000 (1963)	S. N. C. B.
N. M. V. B.	4.397,000	—	4.769,000	473,000	601,000	12.000,000	S. N. C. V.
M. I. V. B.	277,746	—	243,451	74,635	202,936	185,200	S. T. I. B.
S. T. I. L.	109,700	—	84,900	120,300	28,800	328,400	S. T. I. L.
S. T. I. C.	13,450	—	35,320	3,200	31,700	45,630	S. T. I. C.
S. T. I. V.	22,827	—	23,674	—	13,450	26,032	S. T. I. V.
M. I. V. A.	65,008 (vóór 1929) (avant 1929)	—	73,605	26,735 (trolleybus)	55,639	88,700	M. I. V. A.
M. I. V. G.	40,458	—	53,166	16,980	42,349	67,200	M. I. V. G.

Vraag :

Kan men niet overgaan tot het uniformizeren van de sociale abonnementen op spoor en buurtspoorweg zodat één abonnement op alle verkeersmiddelen zou toepasselijk zijn ?

Antwoord :

Deze taak is niet eenvoudig en houdt verband met de zeer uiteenlopende kostprijzen van de verschillende vervoerondernemingen.

Question :

Les abonnements sociaux aux chemins de fer et aux chemins de fer vicinaux ne peuvent-ils être uniformisés, en ce sens qu'un seul abonnement serait valable pour tous les moyens de transport publics ?

Réponse :

L'affaire est complexe et elle est liée aux grandes différences dans les prix de revient des diverses entreprises de transport.

Vraag :

Men constateert soms dat de bussen van de N. M. V. B. en die van de N. M. B. S. over bepaalde baanvakken dezelfde reisweg volgen.

Kan de exploitatie van die bussen niet aan één enkele maatschappij worden toevertrouwd en moeten sommige verbodsbepalingen niet worden opgeheven?

Antwoord :

Ongetwijfel hebben de reizigers soms met problemen te kampen.

Voor de maatschappijen bestaat er evenwel een financieel aspect, dat niet uit het oog mag worden verloren.

Meermaals reeds trachtten studiegroepen een dergelijke oplossing te vinden, die de belangen van de exploiterende maatschappijen vrijwaart en die tevens de reizigers betere vervoersomstandigheden biedt.

Die problemen zullen binnen afzienbare tijd samen met de betrokken kringen opnieuw worden onderzocht.

3. — Verkeersproblemen.*Vestigingswet personen- en goederenvervoer.**Vraag :*

Welke is de stand van Zaken in verband met de vestigingswet voor het bezoldigd personenvervoer en het bezoldigd goederenvervoer?

*Antwoord :***1. — Bezoldigd personenvervoer.**

De Nationale Federatie van Autobus- en Autocarexploitanten heeft contacten gezocht met het departement van Middenstand. Dit departement heeft zijn bevoegdheid ter zake afgewezen en was van oordeel dat een vestigingswet slechts kan worden ingevoerd bij een gebeurlijke herziening van de wet van 1946.

Aan het departement werd opdracht gegeven deze zaak in overleg met de Federatie te bespreken en passende voorstellen te doen.

2. — Bezoldigd goederenvervoer.**a) Internationaal.**

De Minister hoopt nog gedurende deze legislatuur een vakbekwaamheidsbrevet voor internationaal bezoldigd baantransport te kunnen instellen. De desbetreffende teksten zijn praktisch klaar en werden op 13 januari jl. in Benelux-verband besproken. Daarna zullen zij worden voorgelegd aan de E. E. G., de Ministerraad en de Raad van State.

b) Nationaal.

Wat het nationaal baantransport betreft kan de vakbekwaamheid slechts worden ingesteld wanneer de wet van 1 augustus 1960 aangepast wordt.

De Minister is er zich echter van bewust dat deze herziening zich opdringt wil men aan het transportwezen de nodige standing geven.

Question :

On constate que certains autobus de la S. N. C. V. et de la S. N. C. B. empruntent un même itinéraire sur certains tronçons.

Ne pourrait-on confier cette exploitation à une seule société, et certaines interdictions ne devraient-elles pas être levées?

Réponse :

Il ne fait pas de doute que des problèmes se posent pour l'usager.

Il se présente cependant, du côté des sociétés, un aspect financier qui ne peut être négligé.

A diverses reprises, des groupes d'études ont essayé de trouver des solutions valables qui, tout en sauvegardant les intérêts des exploitants, assurent aux usagers de meilleures conditions de transport.

Ces problèmes feront prochainement l'objet d'une nouvelle étude à l'intervention des milieux intéressés.

3. — Problèmes de la circulation.*Lois d'accès à la profession pour le transport rémunéré de personnes et de marchandises.**Question :*

Où en est-on en ce qui concerne la loi d'accès à la profession pour le transport rémunéré de personnes et de marchandises?

*Réponse :***1. — Transport rémunéré de personnes.**

La Fédération Nationale des exploitants d'autobus et d'autocars a pris contact avec le département des Classes moyennes. Ce dernier a déclaré que la question n'était pas de sa compétence et a estimé qu'une loi d'accès à la profession ne pouvait être votée qu'à l'occasion d'une éventuelle révision de la loi de 1946.

Le Département a été chargé de se mettre en rapport avec la Fédération, en vue de discuter cette question et de formuler des propositions adéquates.

2. — Transport rémunéré de marchandises.**a) Sur le plan international.**

Le Ministre espère encore instaurer au cours de la présente législature un brevet de qualification professionnelle pour le transport routier international rémunéré. Les textes nécessaires sont pratiquement au point; ils ont été examinés au niveau du Benelux le 18 janvier dernier. Ils seront encore soumis à la C. E. E., au Conseil des Ministres ainsi qu'au Conseil d'Etat.

b) Sur le plan national.

En ce qui concerne le transport routier national, la qualification professionnelle ne pourra être instaurée qu'après adaptation de la loi du 1^{er} août 1960.

Toutefois, le Ministre est conscient de la nécessité d'une telle révision, si l'on veut doter notre système de transport du standing nécessaire.

Vraag :

Is de Minister van plan alle personenvervoer per vrachtwagen te verbieden ?

Antwoord :

Alle vervoer van arbeiders per vrachtwagen is reeds verboden over een afstand van meer dan 15 km en met meer dan 10 personen.

Het vervoer van 10 personen en minder ter plaatse — d.i. binnen een kring van 15 km — is nog steeds toegestaan, mits de vrachtwagen voorzien is van opgevulde zitplaatsen en veiligheidsriemen.

Volgens de Minister moet voortaan ook uit veiligheids-overwegingen alle *toevallig vervoer* van personen per vrachtwagen worden verboden.

Hierbij is vooral gedacht aan het vervoer van jeugdverenigingen naar vakantieplaatsen.

Vraag :

Nachtritten autocars en vrachtwagens.

Welke is de stand van zaken betreffende de verkeersveiligheid bij nachtritten van camions en autocars ?

Thans moet er een tweede bestuurder zijn voor de pendeldiensten naar het buitenland. Veelal is deze tweede bestuurder een leerjongen zodat de verkeersveiligheid er weinig door wordt bevorderd. Ook lijkt het mij weinig comfortabel reizigers gedurende 20 uur in een autocar te vervoeren.

Antwoord :

1. — *Autocars.*

Zonder te wachten op wat ingevolge internationale besprekingen in E. E. G. en Benelux-verband zal worden opgelegd, is de Minister, ingevolge de enkele zware autocarongevallen tijdens de voorbije jaren, overgegaan tot het oprichten van een werkgroep in de schoot van het departement.

Als eerste concrete maatregel werd voor internationale pendeldiensten de aflevering van een machtiging afhankelijk gesteld van een tweede chauffeur. Deze tweede bestuurder moet een volwaardig bestuurder zijn, meer dan 21 jaar oud zijn en houder van een bewijs van geneeskundige schifting.

Zodra het rijbewijs zal zijn ingesteld, zal hij een theoretische en praktische proef moeten afleggen om een bekwaamheidsbrevet te bekomen.

Wat de soms lange autocarritten betreft, moet worden betreurd dat de reizigers er steeds om vragen. Het departement kan hierin niet tussenkomen en dit probleem stelt zich trouwens ook in andere landen. Dit biedt de Minister de gelegenheid te getuigen dat de Belgische carrossiers werkelijk een zeer grote inspanning doen om uiterst comfortabele tourwagens op de markt te brengen.

2. — *Vrachtwagens.*

In uitvoering van de wet van 17 juli 1964 op de 45-uren-week, werd reeds opgelegd dat de vrachtautobestuurder niet langer dan 9 uur per dag mag rijden en om de 5 uur minstens 1 uur rust moet kunnen nemen.

In het kader van het rijbewijs zal hier ook een verplichte theoretische en praktische proef worden voorzien met de aflevering van een bekwaamheidsbrevet.

Question :

Le Ministre a-t-il l'intention d'interdire tout transport de personnes par camion ?

Réponse :

Tout transport d'ouvriers par camion est, dès à présent, interdit, lorsque la distance dépasse 15 km et que le nombre de personnes transportées est supérieur à 10 unités.

Le transport de 10 personnes et moins dans un rayon limité (15 km) reste autorisé, pour autant que le camion soit pourvu de banquettes rembourrées et de ceintures d'attache.

Le Ministre estime qu'à l'avenir, également pour des raisons de sécurité, tout transport occasionnel de personnes par camion doit être interdit.

Il faut envisager ici, en premier lieu, le transport de groupements de jeunesse vers les lieux de vacances.

Question :

Trajets nocturnes d'autocars et de camions.

Où en est-on dans le domaine de la sécurité routière en ce qui concerne les trajets nocturnes de camions et d'autocars ?

Actuellement la présence d'un second conducteur est requise pour les services qui font la navette avec l'étranger. Dans la plupart des cas, ce deuxième conducteur est un apprenti, ce qui n'augmente guère la sécurité routière. Il me semble en outre que le transport en autocar de voyageurs durant 20 heures d'affilée est peu confortable.

Réponse :

1. — *Autocars.*

Sans attendre les mesures qui seront imposées dans le cadre de la C. E. E. et de Benelux au terme de négociations internationales, le Ministre a procédé, à la suite de quelques graves accidents d'autocar survenus au cours de ces dernières années, à la création d'un groupe de travail au sein du département.

Comme première mesure concrète, l'autorisation de services faisant la navette avec l'étranger a été subordonnée à la présence d'un second chauffeur. Celui-ci doit être un chauffeur qualifié, c'est-à-dire qu'il doit être âgé de 21 ans au moins et porteur d'une attestation de sélection médicale.

Dès l'instauration du permis de conduire, il devra passer une épreuve théorique et pratique pour obtenir un brevet de capacité.

En ce qui concerne les trajets parfois longs en autocar, il est à regretter qu'ils fassent l'objet d'une demande continue de la part des voyageurs. Le département n'est pas en droit d'intervenir dans le règlement de ce problème, qui se pose d'ailleurs également dans d'autres pays. Ceci donne l'occasion au Ministre de déclarer que les carrossiers belges fournissent réellement un très sérieux effort pour mettre sur le marché des autocars de grand confort.

2. — *Camions.*

En exécution de la loi du 17 juillet 1964 sur la semaine de 45 heures, il a déjà été prescrit que le chauffeur de camion ne peut conduire plus de 9 heures par jour et doit pouvoir se reposer toutes les 5 heures durant au moins 1 heure.

Dans le cadre de la législation sur le permis de conduire, il sera prévu en l'occurrence une épreuve théorique et pratique obligatoire avec délivrance d'un brevet de capacité.

Vraag :

Zullen de gemeentebesturen vergoed worden voor het supplementair werk voortvloeiend uit de aflevering der rijbewijzen ?

Antwoord :

Het Departement heeft voorzien dat forfaitaire vergoedingen jaarlijks zullen worden uitbetaald per eenheid afgeleverd rijbewijs ten laste van het budget van het Departement van Verkeerswezen.

Er werd trouwens in dit verband reeds geschreven aan de Minister van Binnenlandse Zaken op 6 juli 1964.

Vraag :

De aflevering van het rijbewijs zal worden toevertrouwd aan de gemeentebesturen.

Moet niet worden voorzien dat de gemeentebesturen hun personeelseffectief mogen aanpassen niettegenstaande de recruteringsstop ?

Antwoord :

Op 6 juli 1964 werd een desbetreffend schrijven gericht aan de Minister van het Openbaar Ambt waarin gevraagd wordt of geen recruteringen nodig blijken en of geen kredieten moeten worden voorzien voor het uitbetalen van overuren.

De Belgische Unie der steden en gemeenten heeft daaromtrent een werkgroep aangesteld.

De conclusies van deze werkgroep wijzen erop dat behalve voor enkele grote agglomeraties geen moeilijkheden worden voorzien en dat het bestaande personeel, eventueel mits overuren, het werk zal aankunnen ?

Vraag :

Hoe staat het met het afnemen van de examens bij de aflevering van het rijbewijs ?

Antwoord :

Het is nuttig hieromtrent een onderscheid te maken. Er is, ten eerste, het examen voor de vervalverklaring.

Dit examen voorziet in een theoretisch en een praktisch gedeelte, evenals medische en psychotechnische proeven.

Het gaat hier om de uitvoering van een gerechtelijke beslissing.

Rekening houdend met dit aspect lijkt het moeilijk de uitvoering toe te vertrouwen nu eens aan organismen uit de privé-sector dan weer aan officiële instanties.

Het lijkt inderdaad niet aangewezen aan de vervallen verklaarde bestuurder de keuze te laten op welke wijze hij zijn sanctie zal ondergaan.

Dit is de voornaamste reden waarom, gezocht moet worden naar één enkele organisatie, geplaatst onder rechtstreekse controle van de overheid, gefundeerd enerzijds, op de examencentra opgericht en beheerd door de organismen voor technische schouwing der voertuigen voor wat de theoretische en praktische proeven betreft, en anderzijds, op de medisch-psychotechnische centra van de nationale dienst voor arbeidsvoorziening, voor wat het geneeskundig en psychotechnisch examen betreft.

Teneinde de eenheid in de rechtspraak te verzekeren en de belangen van de bestuurders te vrijwaren en aldus een rechtstreeks verband te bewerken tussen het uitgesproken geding en de uitvoering der straf, zal het geheel onder controle gesteld worden van een college van commissarissen bestaande uit magistraten.

Question :

Les administrations communales seront-elles indemnisées pour le travail supplémentaire qu'entraînera la délivrance des permis de conduire ?

Réponse :

Le département a prévu que des indemnités forfaitaires seront versées annuellement par unité de permis de conduire délivrée à charge du budget du département des Communications.

A ce sujet, une lettre a déjà été adressée le 6 juillet 1964 au Ministre de l'Intérieur.

Question :

La délivrance des permis de conduire sera confiée aux administrations communales.

Ne convient-il pas de prévoir que celles-ci seront autorisées à adapter l'effectif du personnel en dépit de l'arrêt du recrutement ?

Réponse :

A ce sujet, une lettre a été adressée le 6 juillet 1964, au Ministre de la Fonction publique, lui demandant s'il n'y avait pas lieu de procéder à des recrutements et de prévoir des crédits pour la rémunération d'heures supplémentaires.

L'Union des villes et communes belges a constitué un groupe de travail s'occupant de la question.

Les conclusions de ce groupe de travail indiquent qu'à l'exception de quelques grandes agglomérations, il n'y a pas lieu de prévoir des difficultés et que le personnel en activité suffira à effectuer le travail, éventuellement en effectuant des prestations supplémentaires.

Question :

Comment se présente la situation en ce qui concerne les examens pour la délivrance du permis de conduire ?

Réponse :

Il convient de faire une distinction à ce sujet.

Il y a d'abord l'examen en cas de déchéance du droit de conduire.

Cet examen comprend une partie théorique, une partie pratique, et des épreuves médico-psychotechniques.

Il s'agit ici de l'exécution d'une décision judiciaire.

Compte tenu de cet aspect, il semble difficile d'en confier l'exécution tantôt à des organismes du secteur privé, tantôt à des organismes officiels.

En effet, il ne semble pas indiqué de laisser au chauffeur déchu le choix de la façon dont il subira sa sanction.

C'est la raison principale pour laquelle le Ministre estime qu'il faut créer un seul organisme, placé sous le contrôle direct des pouvoirs publics et basé, d'une part, sur les centres d'examen créés et gérés par les organismes de l'inspection technique des voitures, pour ce qui concerne les épreuves théoriques et pratiques et, d'autre part, sur les centres médico-psychotechniques de l'Office national de l'Emploi, pour ce qui concerne l'examen médical et psychotechnique.

En vue d'assurer l'uniformité de la jurisprudence en sauvegardant les intérêts des chauffeurs, et de réaliser ainsi un lien direct entre la décision prononcée et l'exécution de la peine, l'ensemble sera placé sous le contrôle d'un collège de commissaires, composé de magistrats.

Naast hun repressief karakter hebben de examens voor vervallenverklaarden een preventief aspect van algemeen belang. Zij moeten materie opleveren voor de studie van de verbetering van de wegveiligheid. Deze studie kan enkel gebeuren op basis van de vergelijking der gegevens die de examens zullen brengen; deze gegevens moeten dus vergelijkbaar zijn, wat a priori ieder gemengde organisatie uitsluit.

De ontworpen organisatie voorziet in de installatie van tien examencentra bij de schouwende organismen en van vijf medisch-psychotechnische centra. Dit zal toelaten de betrokken bestuurders en de aanvragers van het rijbewijs zonder te veel hinder aan de examens te onderwerpen.

* * *

Wat nu de theoretische examens voor de kandidaten tot het bekomen van het rijbewijs betreft, zijn er in feite geen problemen vermits erkende autoscholen certificaten zullen kunnen afleveren die de kandidaten van het examen zullen ontslaan.

Voor het praktisch gedeelte door de Koning opgelegd kan een gemengde formule worden uitgedacht, zodanig dat de bestuurders zich zullen kunnen richten tot de examencentra van de technische schouwing of tot de geagreerde rijsscholen.

Dit praktisch examen moet eenvormig zijn voor al de kandidaten; het is dus onontbeerlijk dat de administratie een doeltreffende controle uitoefent, zowel op de procedure der examens als op de examinatoren zelf.

Dat alles zal nader worden omschreven in koninklijke besluiten waaraan nu de laatste hand wordt gelegd.

* * *

Vraag :

De blauwe zone zal binnen afzienbare tijd worden ingesteld. Hoofdpolitiecommissaris De Gryse wil voor Brussel althans de toepassingsmodaliteiten zo eng mogelijk toepassen en dit bij gebrek aan het nodige controlepersoneel.

Het systeem dat te Parijs wordt toegepast voorziet in een maximum parkeertijd van 1 ½ uur, wat door de veelvuldige rotatie nieuwe verkeersmoeilijkheden schept.

Zou de maximumparkeertijd niet op 3 u. moeten worden gebracht ?

Antwoord :

De moeilijkheden die Parijs kent zijn de Minister bekend.

Nochtans meent hij dat, bij de aanvang althans, het systeem van 1 ½ uur moet behouden blijven, maar dat gedurende de middagpauze een parkeertijd van 2 u. kan worden voorzien.

De Minister geeft grif toe dat, al met al, het systeem van de blauwe zone niet volstaat om de moeilijkheden in de stadscentra op te lossen. Het probleem van speciaal ingerichte en oordeelkundig gelegen *parkings*, is meer en meer gesteld. In aansluiting met mogelijke financiële Staatshulp wordt dat vraagstuk onderzocht door een zopas opgerichte ministeriële werkgroep.

Vraag :

Er bestaat een politieverordening die aan taxichauffeurs verbiedt klanten in dronken staat te vervoeren. Anderzijds komt het vaak voor dat de politie dronken autovoerders verplicht een taxi te nemen omdat zij niet in staat zijn hun

A côté de leur caractère répressif, les examens pour les chauffeurs déchus présentent un aspect préventif d'intérêt général : ils sont destinés à fournir des données pour l'étude de l'amélioration de la sécurité routière. Cette étude ne peut se faire que sur la base d'une comparaison des éléments apportés par les examens; ces données doivent donc être comparables, ce qui exclut a priori toute organisation mixte.

L'organisation projetée prévoit l'installation de dix centres d'examen auprès des organismes d'inspection et de cinq centres médico-psychotechniques, ce qui permettra, sans trop de difficultés, de soumettre aux examens les chauffeurs intéressés ainsi que les demandeurs du permis de conduire.

* * *

En ce qui concerne les examens théoriques pour les candidats désirant obtenir le permis de conduire, il ne se présente en fait pas de problèmes, étant donné que des auto-écoles agréées pourront délivrer des certificats dispensant les candidats de se soumettre à l'examen.

En ce qui concerne la partie pratique imposée par le Roi, on pourrait envisager une formule mixte, de sorte que les chauffeurs pourraient s'adresser aux centres d'examen de l'inspection technique ou aux auto-écoles agréées.

Cet examen pratique doit être uniforme pour tous les candidats; il est donc indispensable que l'administration exerce un contrôle efficace aussi bien sur la procédure des examens, que sur les examinateurs mêmes.

Tout cela sera précisé dans des arrêtés royaux, dont la mise au point est en voie d'exécution.

* * *

Question :

La zone bleue sera instaurée prochainement. Le commissaire de police en chef, M. De Gryse, souhaiterait, du moins pour la ville de Bruxelles, limiter autant que possible les modalités d'application, ceci en raison du manque de personnel.

Le système appliqué à Paris prévoit une durée de stationnement de 1 ½ heures au maximum, mais cette rotation accélérée crée de nouvelles difficultés de circulation.

La durée de stationnement maximum ne devrait-elle pas être portée à 3 heures ?

Réponse :

Le Ministre connaît les difficultés qui se présentent pour la ville de Paris.

Il estime cependant que, du moins au début, le système limité à 1 ½ heures doit être maintenu, mais que pendant la pause du midi une durée de stationnement de 2 heures peut être prévue.

Le Ministre reconnaît volontiers que, tout compte fait, le système de la zone bleue ne suffit pas à résoudre les difficultés dans les centres urbains. Le problème de *parkings* spécialement aménagés et judicieusement situés s'impose de plus en plus. En corrélation avec celui d'une aide financière éventuelle de l'Etat, ce problème est actuellement examiné par un groupe de travail ministériel, récemment créé.

Question :

Il existe un règlement de police interdisant aux chauffeurs de taxis de transporter des clients en état d'ébriété. D'autre part, il arrive souvent que la police oblige des chauffeurs ivres de prendre un taxi parce qu'ils ne sont pas en mesure

eigen wagen te besturen. Deze contradictie zou dienen verholpen te worden.

Antwoord :

Met het oog op een regeling werden kontakten genomen met het ministerie van Justitie.

Vraag :

Afbakening van de zware vrachtwagens : in sommige landen worden zij verplicht positielichten aan te brengen die de omvang van gans hun afmeting aangeven. Waarom hetzelfde niet opleggen in België ? Deze grote gevaarten zijn een blijvende dreiging voor de weggebruikers.

Antwoord :

De eenvormigheid van de signalisatie voor zwaar vrachtvervoer maakt het voorwerp uit van een internationale conventie van veertien landen (conferentie van de Europese ministers van Verkeer).

Vraag :

Verkeerslichten op de wegen : in Canada is men overgegaan tot het aanbrengen van verkeerslichten van verschillende vorm (rond, vierkant, driehoekig) naargelang de kleur; en zulks om de kleurenblinden toe te laten ze gemakkelijk te herkennen. Kan men dat voorbeeld in België niet volgen ? Zijn verkeerslichten midden over de weg aangebracht in orde met de wegcode ?

Antwoord :

Alle wijziging van het systeem der verkeerslichten moet het voorwerp uitmaken van een internationaal akkoord. België kan hier niet langer eigenmachtig optreden.

Vraag :

Het zwaar vrachtvervoer over de baan — vooral dat door Nederlandse transporteurs verricht — berokkent veel schade aan de gemeentewegen. Bestaan er normen die inzake lengte, gewicht per as, enz. aan de baanvoerdere worden opgelegd ?

Antwoord :

Inzake de schade veroorzaakt aan het Belgisch wegennet door het zwaar vervoer door Nederlandse vrachtwagens, werd er een akkoord bereikt in het kader van Benelux. De aangenomen normen zijn vanzelfsprekend van toepassing op gans het Belgisch wegennet. Het staat de gemeentelijke overheden vrij bepaalde wegen voor het zwaar vervoer te beschermen door het aanleggen van verplichte omleidingen doorheen de gemeente.

Voor een kamion met aanhangwagen zijn deze normen maximum 40 ton, 10 ton per as, 18 m lengte en 2,50 m breedte. Voor een traktor met oplegger : maximum 36 ton, 10 ton per as, 15 m lengte en 2,50 m breedte.

de conduire eux-mêmes leur voiture. Cette contradiction devrait être éliminée.

Réponse :

En vue de régler ce problème, des contacts ont eu lieu avec le ministère de la Justice.

Question :

Signalisation des camions lourds : dans certains pays, ces camions doivent être équipés obligatoirement de feux de position indiquant la totalité de leur encombrement. Pourquoi ne pas prescrire la même obligation en Belgique ? Ces mastodontes constituent une menace permanente pour les usagers de la route.

Réponse :

L'uniformité de la signalisation pour les transports lourds fait l'objet d'une convention internationale entre quatorze pays (Conférence européenne des Ministres des Transports).

Question :

Signaux lumineux sur les routes : Le Canada a procédé à l'installation de signaux lumineux de différentes formes (ronds, carrés, triangulaires) suivant la couleur afin de permettre aux daltoniens de les distinguer aisément. Ne pourrait-on pas suivre cet exemple en Belgique ? Les signaux lumineux de circulation placés au-dessus de la route sont-ils conformes au code de la route ?

Réponse :

Toute modification au système des signaux lumineux de circulation doit faire l'objet d'un accord international. En cette matière, la Belgique ne peut plus agir souverainement.

Question :

Les transports routiers lourds — principalement ceux effectués par les transporteurs néerlandais — occasionnent beaucoup de dégâts aux routes communales. Existe-t-il des normes relatives à la longueur, au poids par essieu, etc. imposées aux transporteurs routiers ?

Réponse :

Au sujet des dommages occasionnés au réseau routier belge par les camions néerlandais lourds, un accord est intervenu dans le cadre du Benelux. Les normes adoptées sont évidemment d'application sur tout le réseau des routes belges. Il est loisible aux autorités communales de protéger certaines routes contre les transports lourds, par des détournements obligatoires à travers la commune.

Pour les camions avec remorque ces normes sont : maximum de 40 T — 10 T par essieu — 18 m de longueur et 2,50 m de largeur. Pour un tracteur avec semi-remorque : maximum de 36 T — 10 T par essieu — 15 m de longueur et 2,50 m de largeur.

Vraag :

In een studie wees de Heer De Waele, verkeersspecialist, erop dat het aantal ongevallen per vrachtwagen niet hoger ligt dan het gemiddeld aantal ongevallen.

Nochtans is een lid de mening toegedaan dat de vrachtwagens misbruik maken van hun zwaar gewicht. Dit kan speciaal worden vastgesteld bij de Nederlandse transporteurs die zonder onze verkeersreglementen na te leven op onze banen rijden.

Zeer strenge controle lijkt vereist te zijn.

Antwoord :

Het aangehaald probleem verdient inderdaad onze volle aandacht.

Het Departement beschikt nochtans over te weinig controlediensten om determinerend te kunnen optreden. De te voeren actie ligt in deze veeleer bij de gemotoriseerde politie en de Rijkswacht.

Volgens de Minister zal de gewijzigde wet op de politie van het wegverkeer toelaten doeltreffend op te treden bij flagrante overtredingen. Immers die wet maakt het mogelijk onmiddellijke betaling van de boeten bij sommige overtreders té vorderen.

Vraag :

Bij ijsgang wordt te traag of helemaal niet opgetreden om de wegen te ontijzelen. Kan hieraan niet verholpen worden? Wie is verantwoordelijk?

Antwoord :

Het probleem van de gladde wegen valt volledig in de bevoegdheid van de Minister van Openbare Werken of van de betrokken gemeenten.

Vraag :

Er zou eenvormigheid moeten komen bij het verlenen van voorrang op onze hoofdwegen. Al te dikwijls wordt die voorrang door gemeentereglementen verbroken.

Antwoord :

De Minister kent dit probleem. Het doet zich trouwens ook voor met andere wegsignalisaties zoals snelheidsbeperkingen.

Het in werking brengen van de herziene wet van 1899 op de politie van het wegverkeer zal het Departement in de mogelijkheid stellen een coördinatierol te spelen, vermits ieder aanvullend gemeentereglement aan de goedkeuring van het Departement zal moeten worden voorgelegd. Bovendien zal in het Bestuur van het Vervoer een inspectiedienst voor de verkeerssignalisatie worden opgericht.

Vraag :

Een zeer strenge controle zou moeten uitgevoerd worden op de uitlaatgassen?

Antwoord :

Van 1 januari 1965 af wordt de controle van de rook verwerkt door de dieselmotoren van autovoertuigen systematisch uitgevoerd door de instellingen voor technische controle.

Question :

Dans une étude, le spécialiste de la circulation, M. De Waele, a signalé que le nombre d'accidents par camion n'est pas plus élevé que la moyenne des accidents.

Un membre estime toutefois que les camions abusent en tant que poids lourds. Cela peut être constaté en particulier chez les transporteurs néerlandais, qui circulent sur nos routes sans observer le règlement de la circulation.

Un contrôle très sévère semble s'imposer.

Réponse :

Le problème soulevé mérite, en effet, toute notre attention.

Le département dispose cependant d'un nombre trop limité de services de contrôle pour pouvoir agir avec détermination. L'action à mener est plutôt du domaine de la police motorisée et de la Gendarmerie.

Le Ministre estime toutefois que la révision de la loi sur la police de la circulation routière permettra d'agir efficacement en cas d'infractions flagrantes. Cette loi prévoit le paiement immédiat des amendes pour certaines infractions.

Question :

En cas de verglas, le sablage des routes est effectuée trop tard ou ne se fait pas. Ne pourrait-il être remédié à cette situation? Qui est responsable?

Réponse :

Tout ce qui concerne les routes glissantes est de la compétence du Ministre des Travaux publics ou des communes intéressées.

Question :

Il faudrait uniformiser la priorité sur nos routes principales. Trop souvent cette priorité est supprimée par des règlements communaux.

Réponse :

Le Ministre n'ignore pas l'existence de ce problème, qui se pose d'ailleurs également pour d'autres signalisations routières, telles que les limitations de vitesse.

La mise en vigueur de la loi révisée de 1899 sur la police du roulage permettra au Département de jouer un rôle de coordination puisque tout règlement communal complémentaire devra être soumis à l'approbation du Département. Il sera créé en outre un service d'inspection de la signalisation routière au sein de l'Administration des Transports.

Question :

Ne faudrait-il pas instaurer un contrôle très sévère sur les gaz d'échappement?

Réponse :

Depuis le 1^{er} janvier 1965, le contrôle de la fumée dégagée par les moteurs « Diesel » des véhicules automobiles est effectué systématiquement par les services de contrôle technique.

Al de inspectiestations zullen geleidelijk worden uitgerust met gehomologeerde meetapparaten. De gebruikers die eigenaar zijn van voertuigen met een Dieselmotor die te veel rook uitlaat, zullen worden verplicht aan die overdreven rookuitlaat te verhelpen en hun voertuig opnieuw ter inspectie te brengen.

Vraag :

Welke zijn de conclusies die kunnen getroffen worden uit de tellingen die inzake trafiek gedurende de voorbije zomer werden ingericht?

Antwoord :

Deze moderne methode van trafiekonderzoek maakt deel uit van een geheel. Het komt er op aan niet alleen de trafiekstromingen te kennen, zowel de penetrerende als de doorvoertrafiek, maar eveneens uit te maken hoe dikwijls sommige weggebruikers een bepaald traject afleggen, op welke uren van de dag en met welke bestemming.

Deze studies werden toevertrouwd aan privé-organismen die gebonden zijn aan een timing. Deze timing werd tot nog toe strikt nageleefd, maar de analyse van de bekomen resultaten werd nog niet aan het Departement voorgelegd. Het ligt voor de hand dat de uitslagen van deze studie van zeer groot nut zullen zijn vooral voor de nieuwe, oordeelkundige organisatie van het gemeenschappelijk vervoer.

4. — Zeewezen.

Vraag :

Bij een bezoek aan de Visserijschool van Heist-aan-Zee waar o. a. diploma's worden afgeleverd voor motoristen, kon vastgesteld worden dat het didactisch materieel, dat aldaar beschikbaar is, weinig aangepast is aan de gegeven cursussen; het bleek o. m. dat de motoren te groot zijn. Bestaat de mogelijkheid niet contact op te nemen met de Belgische Zeemacht waar ongetwijfeld materieel beschikbaar is dat in de school zeer nuttig zou kunnen worden aangewend?

Antwoord :

Deze vraag betreft de Vrije Visserijschool te Heist-aan-Zee.

In de Rijksvisserijschool, waar sedert lang een motorenafdeling bestaat, is inderdaad een zeer uitgebreid en volledig aangepast didactisch materieel beschikbaar.

In de Vrije Visserijschool daarentegen stelde zich enkele tijd terug inderdaad een probleem. Daaraan werd onderzocht reeds verholpen. De Belgische Zeemacht beschikte over hulpmotoren en machineonderdelen die buiten gebruik werden gesteld en, zoals voorzien, via het Bestuur van de Domeinen zouden verkocht worden. In onderling overleg tussen de betrokken departementen werd aan de Vrije Visserijschool te Heist de gelegenheid geboden dit materieel aan te kopen. Door Verkeerswezen werd zelfs 60 % van de aankoop prijs ten laste genomen. Dit materieel werd onderzocht reeds aan de school geleverd en de betrokken toelage door het departement uitbetaald.

Vraag :

Er is sprake van een verlaging van het studiepeil voor de opleiding van dek-officieren aan de hogere Zeevaartschool te Antwerpen. Dat zou gevaarlijk kunnen zijn.

Toutes les stations d'inspection seront progressivement équipées d'appareils de contrôle homologués. Les utilisateurs, propriétaires d'un véhicule à moteur « Diesel » dégageant trop de fumée, seront obligés de remédier à ce défaut et de se présenter à nouveau à l'inspection.

Question :

Quelles conclusions peuvent être tirées des pointages de trafic organisés au cours de l'été dernier?

Réponse :

Cette méthode moderne de recherche en matière de trafic fait partie d'un ensemble. Il ne s'agit pas seulement de connaître les courants du trafic, tant du trafic de pénétration que du trafic de transit, mais également de savoir combien de fois certains utilisateurs parcourent un trajet déterminé, à quelles heures de la journée et vers quelle destination.

Ces études ont été confiées à des organismes privés, qui sont tenus à un timing. Ce timing a été jusqu'à présent strictement respecté, mais l'analyse des résultats obtenus n'a pas encore été soumise au département. Il est évident que ces résultats seront d'une très grande utilité, en particulier en vue d'une nouvelle organisation judicieuse des transports en commun.

4. — Marine.

Question :

Lors d'une visite à l'Ecole de pêche de Heist-aan-Zee, qui délivre entre autres des diplômes de motoristes, il a pu être constaté que le matériel didactique disponible est peu adapté aux cours enseignés; les moteurs paraissent notamment trop grands. Ne pourrait-on se mettre en rapport avec la Force navale qui dispose certainement d'un matériel dont il pourrait être fait un usage très utile dans cette école?

Réponse :

Cette question concerne l'Ecole libre de pêche à Heist-aan-Zee.

L'Ecole de pêche de l'Etat, qui comprend depuis longtemps une section de motoristes, dispose en effet d'un matériel didactique très important et parfaitement adapté.

Quant à l'Ecole libre de pêche, un problème s'est posé en effet il y a quelque temps. Entre-temps, il y a déjà été remédié. La Force navale belge disposait de moteurs de réserve et de pièces détachées de machines, mis hors service et qui, comme prévu, allaient être vendus par l'intermédiaire de l'Administration des Domaines. Les départements intéressés ont décidé, de commun accord, de donner à l'Ecole libre de pêche de Heist l'occasion d'acheter ce matériel. Le Ministère des Communications a pris 60 % du prix d'achat à sa charge. Entre-temps, le matériel a déjà été fourni à l'école et la subvention en question liquidée par le département.

Question :

Il est question d'un abaissement du niveau des études pour la formation des officiers de pont à l'Ecole supérieure de Navigation à Anvers. Ceci n'est pas sans danger.

Antwoord :

De kwestie ligt ter studie. Sommige experten menen dat nog meer wiskunde zou moeten gegeven worden. Anderzijds stelt zich de kwestie van het behoud van twee zeevaartscholen. Hier zouden de taken beter kunnen verdeeld worden. Er is geen sprake van de opleiding in het gebruik van de elektronische apparatuur te verminderen.

Vraag :

Het visserij-onderwijs is onvoldoende aangepast aan het gebruik en de uitrusting van de moderne treilers. Het programma zou moeten herzien worden en verdeeld naar gelang de verschillende taken op deze schepen.

Antwoord :

Een werkgroep werd opgericht om de kwestie te bestuderen.

Vraag :

Bij het afnemen van de examens voor stuurlieden en motoristen zakten twee kandidaten omdat zij onvoldoende nederlands kenden... Beide zijn goede en ervaren zeelieden. Is men niet te streng ?

Antwoord :

De examenstof wordt opgelegd door het Vast Wervings-secretariaat. Het ware wellicht aangewezen in sommige gevallen de examenstof te herzien of aan te passen.

Vraag :

De vraag van de decentralisatie van de diensten van het zeewezen blijft steeds gesteld.

Antwoord :

Oostende is niet de enige haven waar diensten van het zeewezen gevestigd zijn. Het is dus goed dat bepaalde diensten centraal gehouden worden; daar waar het kan wordt de decentralisatie zoveel mogelijk in de hand gewerkt.

Vraag :

Terwille van een vlotte dienstregeling en van een aan de dienst aangepaste soepelheid, in het wenselijk de dienst Oostende-Dover volledige autonomie te verlenen. Dat is een zaak van gezond commercieel beleid.

Antwoord :

Het idee is sympathiek; men denkt er reeds lang over na. Voor het ogenblik is zulks echter niet te realiseren. Het is nochtans niet ondenkbaar dat binnen afzienbare tijd bepaalde voorstellen terzake gedaan worden.

Vraag :

Is de inrichting van een nieuwe lijn Zeebrugge-Dover niet van aard de belangen van de lijn Oostende-Dover te schaden ?

Réponse :

La question est à l'étude. Certains experts sont d'avis que les mathématiques devraient occuper une place encore plus importante dans cette formation. Par ailleurs, la question se pose de savoir s'il y a lieu de maintenir deux écoles de navigation. Les tâches pourraient être réparties d'une meilleure façon. Il n'est pas question de réduire la formation en ce qui concerne le maniement des appareils électroniques.

Question :

L'enseignement de la pêche n'est pas suffisamment adapté à l'utilisation et à l'équipement des chalutiers modernes. Il conviendrait de revoir le programme et de le répartir d'après les différentes tâches à remplir sur ces navires.

Réponse :

Un groupe de travail a été constitué aux fins d'étudier ce problème.

Question :

Deux candidats qui ont participé aux examens de pilotes et de motoristes ont échoué parce que leur connaissance du néerlandais était insuffisante... Or, il s'agit d'excellents marins expérimentés. Ne se montre-t-on pas trop sévère ?

Réponse :

La matière des examens est imposée par le Secrétariat permanent au recrutement. Il s'indiquerait peut-être de revoir ou d'adapter, dans certains cas, la matière des examens.

Question :

La question de la décentralisation des services de la Marine reste posée.

Réponse :

Ostende n'est pas la seule ville où sont établis des services de la Marine. Il s'indique donc de maintenir le principe de la centralisation pour certains services; la décentralisation est favorisée dans toute la mesure du possible.

Question :

Pour lui assurer souplesse et rapidité, il est souhaitable de donner au service Ostende-Douvres une autonomie complète. C'est une question de saine gestion commerciale.

Réponse :

Cette idée est séduisante et est envisagée, depuis longtemps. Mais elle n'est pas réalisable pour l'instant. Il n'est cependant pas exclu que des propositions soient faites à ce sujet dans un délai rapproché.

Question :

L'organisation d'une nouvelle ligne Zeebrugge-Douvres n'est-elle pas de nature à porter préjudice aux intérêts de la ligne Ostende-Douvres ?

Antwoord :

Het initiatief tot het oprichten van een eventuele nieuwe lijn Zeebrugge-Dover (privé initiatief) is toe te schrijven aan het dynamisme van het Brugse gemeentebestuur. De toelating moet bekomen worden van de minister van Openbare Werken. De minister van Verkeerswezen werd in deze nochtans geraadpleegd en heeft terzake een ongunstig advies uitgebracht. Thans werd een werkgroep opgericht om de kwestie verder uit te diepen. De Minister van Verkeerswezen is daarin vertegenwoordigd.

Vraag :

Bij de aanbesteding van een nieuwe car-ferry zou meer aandacht moeten besteed worden aan het comfort van de bemanning belast met het laden en lossen van de auto's in het ruim. Vooral moet rekening gehouden worden met de luchtverontreiniging bij het in- en uitrijden van de car-ferry.

Antwoord :

Met deze wens zal rekening gehouden worden.

Vraag :

Een aantal leden betreuren dat de Nationale Havencommissie het probleem van de infrastructuur niet mag bespreken; aan dit vraagstuk moet een zeer groot belang gehecht worden.

Het is immers uitgesloten een nationale havenpolitiek uit te stippelen en de toekomst van onze onderscheiden havens te bespreken zonder de problemen van de infrastructuur daarbij te betrekken. Deze problemen moeten aan de basis liggen van de discussie; vooral in het vooruitzicht van de verdere uitbouw van de industriezones in de havens is zulks van zeer groot belang.

De Minister gelieve dan ook al het mogelijke te doen opdat de Nationale Havencommissie in de gelegenheid zou worden gesteld de problemen inzake infrastructuur te behandelen.

Antwoord :

Zoals gezegd bestaat er vanwege het departement van Openbare Werken verzet de infrastructuurwerken in de schoot van de Commissie te bespreken.

De Minister is er echter evenzeer van overtuigd dat zulks een noodzakelijkheid is indien de betrokken Commissie haar opdracht wil vervullen. Anderzijds, moet het beslissingsrecht inzake infrastructuur onbeperkt in de bevoegdheid van het Ministerie van Openbare Werken blijven. Zulks neemt echter niet weg dat bij de bespreking van de nationale havenpolitiek die in de toekomst moet gevoerd worden, ook de infrastructuur zal worden betrokken. Des te meer dat het resultaat van deze besprekingen slechts onder vorm van advies aan Openbare Werken zou worden medegedeeld.

Vraag :

De carrière van de pusers op de pakketboten is zeer beperkt; zij bereiken vlug hun maximum; waarom wordt voor hen het principaalat niet ingevoerd?

Antwoord :

Deze kwestie moet gezien worden in het raam van de revalorisatie van de wedden van het Staatsapparaat en

Réponse :

L'initiative visant la création éventuelle d'une nouvelle ligne Zeebrugge-Douvres (initiative privée) est attribuable au dynamisme de l'administration communale de Bruges. L'autorisation doit être donnée par le Ministre des Travaux publics. Consulté à ce sujet, le Ministre des Communications a, toutefois, émis un avis défavorable. Un groupe de travail vient d'être constitué pour approfondir la question. Le Ministre des Communications y est représenté.

Question :

Lors de l'adjudication d'un nouveau car-ferry on devrait se soucier davantage du confort de l'équipage qui est chargé de l'embarquement des voitures dans la cale et de leur déchargement. Il importe surtout de tenir compte de la pollution de l'air résultant de l'entrée et de la sortie des voitures du car-ferry.

Réponse :

Il sera tenu compte de ce vœu.

Question :

Des membres regrettent que la Commission portuaire nationale ne puisse discuter le problème de l'infrastructure auquel il convient d'attacher une très grande importance.

En effet, il est impossible d'élaborer une politique portuaire nationale et de discuter l'avenir de nos différents ports sans tenir compte des problèmes de l'infrastructure. Ces problèmes doivent être à la base des discussions; il s'agit là d'un point d'une très grande importance, surtout en prévision du développement ultérieur des zones industrielles des ports.

Ces membres demandent, dès lors, au Ministre de faire tout ce qui est en son pouvoir pour que la Commission portuaire nationale soit mise en mesure d'examiner les problèmes relatifs à l'infrastructure.

Réponse :

Ainsi qu'il a été dit, le département des Travaux publics s'oppose à ce que les travaux d'infrastructure soient examinés par la Commission.

Le Ministre est cependant lui-même convaincu de la nécessité de cette discussion si ladite Commission veut remplir sa mission. Par ailleurs, le droit de décision en matière d'infrastructure doit rester de la compétence exclusive du Ministère des Travaux publics. Cela n'empêche pas toutefois qu'au cours du débat sur la politique nationale portuaire à suivre à l'avenir, il sera également question de l'infrastructure. D'autant plus que ce n'est que sous forme d'un simple avis, que le résultat des discussions serait communiqué au Ministère des Travaux publics.

Question :

Les commissaires de bord sur les paquebots ont une carrière très courte; ils atteignent vite leur maximum; pourquoi n'instaure-t-on pas le principalat en leur faveur?

Réponse :

Cette question doit être vue dans le cadre de la revalorisation des rémunérations du personnel de l'Etat et du

het nieuw statuut van het personeel van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart dat nog verder met de Minister van het Openbaar Ambt moet onderzocht worden.

Vraag :

Betaling prestaties zomerdienst voor laders en lossers lijn Oostende-Dover. Waarom worden bepaalde wacht-uren tussen de aankomst van de schepen niet betaald.

Antwoord :

Dit voorstel kan niet in overweging genomen worden aangezien dit personeel in het badseizoen altijd overuren moet presteren. Een vergelijking met de dokwerkers gaat hier niet op.

Vraag :

Er stelt zich een probleem van vergoeding voor overuren bij het varende personeel van de dienst Oostende-Dover. Meestal worden er per reis anderhalf tot twee uren meer gepresteerd dan er vergoed worden. Op lijnschepen worden alle werkuren vergoed; waarom hier niet ?

Antwoord :

De wachttijd die in de havens wordt doorgebracht kan niet op dezelfde wijze vergoed worden als de prestaties op zee. De bestaande marge is verantwoord.

Vraag :

Kan aan arbeiders die supplementair tewerkgesteld worden in werkhuizen van het Zeewezen niet zoals in alle andere metaalwerkhuizen van de streek een arbeidskledij toegekend worden ?

Antwoord :

De kwestie van de veralgemeende toekenning van werkkledij aan al het personeel van de Werkhuizen van het Zeewezen te Oostende ligt ter studie.

Het lijkt geen twijfel dat het statutair werkliedenpersoneel op dit stuk, op dezelfde voet dient gesteld als het toegevoegd werkliedenpersoneel.

Bij de eerste gelegenheid zullen voorstellen ter bespreking voorgelegd worden aan de bevoegde personeelsraad, wat het statutair werkliedenpersoneel betreft. De werkkledij ten behoeve van de toegevoegden zal volgens dezelfde normen worden uitgereikt.

Vraag :

Er zijn nog steeds 99 vissersschepen die meer dan dertig jaar oud zijn. Is de tijd niet aangebroken om die te slopen en een premie toe te staan zelfs indien men niet tot nieuwbouw overgaat ?

Antwoord :

Een slooppremie wordt toegekend in geval van nieuwbouw. Verder kan de Minister niet gaar

nouveau statut du personnel de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure qui doit encore être examiné plus en détail avec le Ministre de la Fonction publique.

Question :

Paiement des prestations des chargeurs et débardeurs de la ligne Ostende-Douvres, pendant la période d'été. Pour quelle raison certaines heures d'attente entre les arrivées des navires ne sont-elles pas payées ?

Réponse :

Cette proposition ne peut être retenue puisque ce personnel doit toujours faire des heures supplémentaires. La comparaison avec les dockers n'est pas valable dans ce cas.

Question :

Un problème d'indemnisation des heures supplémentaires se pose pour le personnel navigant du service Ostende-Douvres. Le plus souvent, une heure et demie à deux heures sont prestées en plus de celles rémunérées par voyage. Sur les navires de ligne, toutes les heures de travail sont rémunérées. Pourquoi n'en est-il pas ainsi en l'occurrence ?

Réponse :

Le délai d'attente passé dans les ports ne peut être rémunéré de la même manière que les prestations en mer. La marge existante est justifiée.

Question :

Les ouvriers de complément occupés aux ateliers de la Marine ne peuvent-ils bénéficier d'un uniforme de travail, comme les ouvriers de tous les ateliers métallurgiques de la région ?

Réponse :

La question de l'octroi généralisé de l'uniforme de travail au personnel des Ateliers de la Marine à Ostende est à l'étude.

Il ne fait aucun doute que le personnel ouvrier statutaire doit être traité, dans ce domaine, sur un pied d'égalité avec le personnel ouvrier de complément.

A la première occasion, des propositions seront soumises à l'examen du conseil du personnel intéressé, en ce qui concerne le personnel ouvrier statutaire. L'uniforme sera octroyé, selon les mêmes normes, au personnel de complément.

Question :

Des navires de pêche en activité 99 ont plus de trente ans. Le moment n'est-il pas venu de les démolir et d'octroyer une prime, même si de nouveaux navires ne sont pas construits ?

Réponse :

Une prime de démolition est octroyée en cas de construction d'un nouveau navire. Le Ministre ne peut aller plus loin.

Vraag :

Er stelt zich een probleem in verband met de controle op de zeewaardigheid van de nieuwe treilers. Het probleem van de stabiliteit van deze schepen is gesteld. Het is bekend dat schepen zeewaardig verklaard werden en nadien, na een eerste reis, uit de vaart werden genomen door dezelfde inspectie... Hoe is zulks te verklaren.

Antwoord :

De nieuwbouw in de zeevisserij stelt ongetwijfeld problemen. Een diepgaande studie is zeker vereist. Destijds werd een technische commissie aangesteld met het oog op de bouw van standaardschepen. De reders hebben zulks echter geweigerd. De bemerkingen omtrent de zeevaart-inspectie zullen verder onderzocht worden.

Vraag :

Is het juist dat een Hovercraft besteld werd voor het vervoer van passagiers en auto's tussen Dover en Le Havre ?

Denkt het bestuur van het Zeewezen dat het mogelijk is dat dergelijk systeem zijn toepassing zou krijgen voor de overtochten van het Kanaal in alle weersomstandigheden ?

Zijn onze eigen ingenieurs van het Zeewezen en de dienst O. D., voldoende bekend met de mogelijkheden die de Hovercraft biedt voor het bouwen van pakketboten ?

Antwoord :

Het bestuur is sedert lang in nauwe betrekkingen met de firma, die genoemde vervoertoestellen (Hovercrafts) bouwt. Het beschikt over een volledige documentatie betreffende dit nieuwe vervoermiddel en houdt zich op de hoogte van zijn evolutie.

De bestaande Hovercrafts, waarvan slechts een klein aantal werden gebouwd en die nog als prototype moeten beschouwd worden, zijn volgens de bouwer zelf niet geschikt om een regelmatige dienst te verzekeren op de Noordzee.

Er bestaan plannen om een nieuw en groter prototype te bouwen van ongeveer 150 T (type SR. N 4). Men zal natuurlijk moeten wachten totdat deze Hovercraft zijn proeven zal hebben doorgemaakt vooraleer een oordeel te kunnen vellen omtrent zijn geschiktheid om in een regelmatige dienst over het Kanaal of in de Noordzee ingeschakeld te worden. Dit geldt eveneens voor de exploitatiemogelijkheden op commercieel gebied: aanschaffingsprijs, exploitatiekosten en onderhoudskosten worden inderdaad nu reeds zeer hoog geschat.

Vanzelfsprekend zal dergelijk prototype eerst op de kortste lijnen worden beproefd en dan nog, althans in het begin, als aanvullend transportmiddel en niet als regelmatige verbinding.

Het bouwen van andere hovercrafts van hetzelfde type SR. N 4 ten behoeve van eventuele kopers, zal natuurlijk afhangen van de uitslagen van dit nieuw prototype.

Het bestuur is niet op de hoogte van het inrichten van een hovercraftdienst tussen Dover en Le Havre.

Question :

Le problème du contrôle de la navigabilité des nouveaux chalutiers se pose. Il s'agit de vérifier la stabilité de ces navires. Le cas s'est présenté que des navires autorisés à prendre la mer, ont, après un premier voyage, été retirés de la navigation par le même service d'inspection... Comment cela s'explique-t-il ?

Réponse :

La construction de nouveaux navires pour la pêche maritime pose incontestablement des problèmes. Une étude approfondie s'impose sans doute. Une commission technique a été créée naguère en vue de la construction de navires d'un type standard. Les armateurs n'en ont toutefois pas voulu. Par ailleurs, les observations formulées au sujet de l'inspection de la marine seront examinées plus en détail.

Question :

Est-il exact qu'un Hovercraft a été commandé pour le transport de voyageurs et de voitures automobiles entre Douvres et Le Havre ?

L'Administration de la Marine estime-t-elle que ce système pourrait être appliqué aux traversées de la Manche, quelles que soient les conditions atmosphériques ?

Nos propres ingénieurs de la Marine et du service Ostende-Douvres connaissent-ils assez les possibilités du Hovercraft pour la construction de malles ?

Réponse :

L'Administration entretient depuis longtemps des contacts étroits avec la firme qui produit les engins de transport en question (Hovercrafts). Elle dispose d'une documentation complète au sujet de ce nouveau moyen de transport et se tient au courant de son évolution.

Les Hovercrafts existants — un petit nombre d'exemplaires — qu'il convient de considérer comme des prototypes, ne conviennent pas, d'après les déclarations du constructeur lui-même, pour organiser un service régulier sur la mer du Nord.

Il y a des projets pour la construction d'un nouveau prototype plus grand, de 150 tonnes environ (type SR. N 4). Il faudra évidemment attendre jusqu'à ce que ce Hovercraft ait fait ses preuves avant de pouvoir porter un jugement au sujet de son aptitude à assurer un service régulier sur la Manche ou la mer du Nord. Il en est de même pour les possibilités d'exploitation commerciale: le prix d'acquisition, les frais d'exploitation et d'entretien sont estimés, dès à présent, à un montant fort élevé).

Il va de soi qu'un tel prototype sera d'abord expérimenté sur les lignes les plus courtes et, du moins au début, uniquement comme moyen de transport supplémentaire et non en vue d'assurer une liaison régulière.

La construction d'autres hovercrafts du même type SR. N 4 à l'usage d'acheteurs éventuels dépendra évidemment des résultats obtenus par ce nouveau prototype.

L'Administration n'est pas au courant de l'organisation d'un service par hovercraft entre Douvres et Le Havre.

5. — Luchtvaart.

Vraag :

Een lid is van mening dat het heliportnet deficitair zal blijven. Hij vraagt statistieken over de waarde van de heliportverbindingen als aanbrenghstlijnen voor het internationaal net van de Sabena.

Antwoord :

De Minister is niet dezelfde mening toegedaan als het lid.

Niemand zal betwisten dat ons land zeer gunstig gelegen is om met Brussel, als centrum, een heliportnet uit te bouwen dat snelle verbindingen toelaat met industriële centra van de ons omringende landen (b.v. Eindhoven, Maastricht, de Ruhr, enz.).

Wij bezitten het nodige cliëntepotentieel, wij hebben de nodige ervaring verworven, wij zijn in de gunst getreden van al de autoriteiten van de betrokken steden.

Wij wachten alleen op een geschikt toestel om de lijnen met kans op succes verder uit te baten.

Met de twee toestellen die thans nog in dienst zijn werden in het voorbije jaar ongeveer 11.000 passagiers vervoerd.

85,9 % van deze passagiers reisden in transito en vlogen dus van Brussel door naar Amerika, Kongo en allerhande bestemmingen in Europa.

Het is op deze wijze moeilijk uit te maken in hoeverre de heliportlijnen deficitair zijn.

Onlangs kreeg de Sabena nog een aanbod van de firma Philips uit Eindhoven die aan de Sabena een ontvangst van 11 miljoen frank per jaar waarborgt op voorwaarde dat een toestel zou worden aangekocht dat met meer regelmatigheid dan de huidige S58 zou vliegen.

Dit toestel, de S61, bestaat, maar om nutteloze inspanningen te vermijden werd het probleem voorgelegd aan een commissie die binnenkort verslag zal uitbrengen. De commissie zal over de resultaten ingelicht worden.

Vraag :

Waarom legt men geen commerciële luchthaven aan te Brasschaat, dicht bij de industriezone van de zeehaven ?

Antwoord :

Het inrichten van een industriezone op of rond een luchthaven veronderstelt het bestaan van alle nodige verkeersfaciliteiten op die luchthaven.

Tijdens voorgaande besprekingen werd reeds uiteengezet waarom het bestaan van een tweede volledig ingerichte commerciële luchthaven in het binnenland economisch niet gerechtvaardigd is.

Dit geldt evenzeer voor een industriëleluchthaven die zich eventueel te Brasschaat zou bevinden als voor een tweede luchthaven die in de omgeving van Antwerpen zou gelegen zijn.

Het gaat er niet zozeer om een luchthaven te bouwen in de nabijheid van een industriezone, maar deze laatste aan te leggen in de nabijheid van de bestaande luchthaven zodat deze zone open zou staan voor de nijverheid die gans in het bijzonder een luchthaven nodig heeft, b.v. omdat haar afgewerkte producten spoedig in het buitenland ter bestemming moeten worden gebracht.

Het voorbeeld van Shannon in Ierland toont aan dat een dergelijke industriezone dicht bij een luchthaven, niet

5. — Navigation aérienne.

Question :

Un Membre estime que le réseau des hélicoptères restera déficitaire. Il demande des statistiques concernant la valeur des liaisons par hélicoptères en tant que lignes d'apport pour le réseau international de la Sabena.

Réponse :

Le Ministre ne partage pas l'avis du membre.

Personne ne contestera le fait que notre pays est très bien situé pour organiser, avec Bruxelles comme centre, un réseau de liaisons par hélicoptères permettant des communications rapides avec des centres industriels de nos pays voisins (p. ex. Eindhoven, Maastricht, la Ruhr, etc.).

Nous possédons le potentiel de clientèle nécessaire, nous avons acquis l'expérience voulue, nous jouissons de l'estime de toutes les autorités des villes intéressées.

Nous n'attendons plus que l'appareil adéquat pour continuer l'exploitation de ces lignes avec des chances de succès.

Les deux appareils actuellement encore en service ont transporté, au cours de l'année passée, quelque 11.000 passagers.

85,9 % de ces passagers voyageaient en transit et passaient donc par Bruxelles pour aller en Amérique, au Congo et vers différentes destinations européennes.

Il est donc difficile d'établir exactement le montant du déficit des lignes de transport par hélicoptères.

Récemment la Sabena a reçu une offre de la firme Philips à Eindhoven, garantissant à la Sabena une recette de 11 millions de francs par an, moyennant l'acquisition, par la Sabena, d'un appareil qui assurerait le vol avec plus de régularité que l'actuel S 58.

Cet appareil, le S 61, existe; toutefois, pour éviter des efforts inutiles, le Ministre a soumis le problème à une commission qui lui soumettra bientôt un rapport. La commission sera informée des résultats.

Question :

Pourquoi ne crée-t-on pas un aéroport commercial à Brasschaat, près de la zone industrielle du port maritime ?

Réponse :

La création d'une zone industrielle dans un aéroport ou à proximité de celui-ci suppose l'existence, à cet aéroport, de toutes les facilités de circulation nécessaires.

Au cours de discussions antérieures, il a déjà été exposé pour quelles raisons un deuxième aéroport commercial complètement équipé à l'intérieur du pays ne se justifie pas du point de vue économique.

Ces raisons sont valables tant pour un aéroport industriel, qui serait éventuellement situé à Brasschaat, que pour un deuxième aéroport aux environs d'Anvers.

Il ne s'agit pas tellement de bâtir un aéroport à proximité d'une zone industrielle, mais d'établir celle-ci à proximité de l'aéroport existant de sorte que cette zone soit ouverte aux industries qui ont particulièrement besoin d'un aéroport, par exemple parce que leurs produits finis doivent parvenir rapidement à destination à l'étranger.

L'exemple de Shannon en Irlande démontre qu'une telle zone industrielle, située à proximité d'un aéroport, ne doit

noodzakelijkerwijze ook dicht bij een zeehaven moet gelegen zijn. Toch mag gehoopt worden dat, met de geplande verbindingsmogelijkheden, deze oplossing in België binnen enkele jaren verwezenlijkt zal worden daar de afstand tussen Zaventem en de zeehaven op dat ogenblik niet meer als een scheiding zal moeten beschouwd worden.

Vraag :

Wordt het onderhoud van de luchthaven van Deurne nog verzekerd ?

De technische uitrusting van de luchthaven zou moeten verbeterd worden, terwijl de landingsbaan verlengd zou moeten worden.

Antwoord :

De Minister geeft het lid de verzekering dat op de luchthaven van Deurne alle nodige onderhoudswerken worden uitgevoerd.

Deurne zal niet verwaarloosd worden zolang het instandhouden van deze luchthaven, bij gebrek aan voldoende en snelle grondverbindingen met de Nationale Luchthaven, noodzakelijk is.

Op de begroting 1965 werd ook een krediet uitgetrokken met het oog op het aanleggen van een verharde taxiweg.

Een lid heeft gevraagd de technische uitrusting van de luchthaven te verbeteren en ook de landingsbaan te verlengen.

Deze uitrusting beantwoordt nochtans aan de behoeften van het verkeer. Ons land kan er fier op gaan over een der veiligste verkeersdiensten van de wereld te beschikken. In dat opzicht laten wij niets aan het toeval over.

De landingsbaan volstaat ook voor het verkeer, des te meer daar de luchthaven nooit geschikt kan worden gemaakt voor het landen en opstijgen van reactietoestellen.

In de huidige omstandigheden moet de Antwerpse luchthaven haar eigen rol kunnen blijven vervullen.

Vraag :

Op de begroting is een krediet van 350 miljoen frank uitgetrokken voor het Bijzonder Fonds. Welke is de betekenis van dit Fonds ?

Antwoord :

Artikel 21 van de besluitwet van 20 november 1946 houdende oprichting van de Regie der Luchtwegen bepaalt dat « er een bijzonder fonds wordt opgericht dat bestemd is om de financiering van de uitgaven van eerste aanleg te verzekeren.

Voor dat fonds zal in de begroting voor Orde een bijzonder artikel worden opgenomen onder de benaming : « Bijzonder Fonds van de Regie der Luchtwegen ».

Het zal worden gestijfd door op de buitengewone begroting uitgetrokken kredieten en door de opbrengst van de verkoop van aan de R. L. W. toebehorende onroerende goederen. »

Vraag :

Welk is het doel van het « Instituut von Karman » en tot wat dient het voor dit instituut voorziene krediet ?

Antwoord :

Het « Instituut von Karman voor Fluïditeitsdynamica », aanvankelijk genoemd « Centrum voor Opleiding in de

pas nécessairement se trouver également près d'un port maritime. Le Ministre espère cependant que, grâce aux possibilités de communication envisagées, cette solution pourra être réalisée dans quelques années en Belgique, étant donné qu'à ce moment la distance entre Zaventem et le port maritime ne devra plus être considérée comme une séparation.

Question :

L'aéroport de Deurne est-il toujours entretenu ?

Il conviendrait d'en améliorer l'équipement technique, tandis que la piste d'atterrissage devrait être prolongée.

Réponse :

Le Ministre donne l'assurance au membre que tous les travaux d'entretien nécessaires sont effectués à l'aéroport de Deurne.

Celui-ci ne sera pas négligé aussi longtemps que son maintien sera nécessaire en raison de l'insuffisance des moyens de communication rapides par terre avec l'aéroport national.

Un crédit a également été inscrit au budget pour l'exercice 1965 en vue de la construction d'un taxiway à revêtement.

Un membre a demandé au Ministre d'améliorer l'équipement technique de l'aéroport et d'allonger également la piste d'atterrissage.

Cet équipement répond cependant aux besoins du trafic. Notre pays peut être fier de disposer d'un des services offrant la plus grande sécurité de communication dans le monde. Dans ce domaine, rien n'est laissé au hasard.

La piste d'atterrissage suffit également au trafic, d'autant plus que l'aéroport ne pourra jamais être aménagé en vue de l'atterrissage et du décollage d'avions à réaction.

Dans les circonstances actuelles, l'aéroport d'Anvers doit pouvoir continuer à jouer son propre rôle.

Question :

Le budget prévoit un crédit de 350 millions de francs destiné au Fonds spécial. Quelle est la signification à accorder à ce Fonds ?

Réponse :

L'article 21 de l'arrêté-loi du 20 novembre 1946 créant la Régie des Voies Aériennes stipule qu'un « fonds spécial est institué, destiné à assurer le financement des dépenses de premier établissement.

Ce fonds fera l'objet d'un article spécial qui sera inscrit au budget pour l'Ordre, sous le libellé : « Fonds spécial de la Régie des Voies Aériennes ».

Il sera alimenté par des crédits à inscrire au budget extraordinaire et par le produit de la réalisation d'immeubles appartenant à la R. V. A. ».

Question :

Quel est l'objet de l'« Institut von Karman » et quelle est la destination du crédit prévu pour cet institut ?

Réponse :

L'« Institut von Karman de dynamique des fluides », dénommé à l'origine « Centre de Formation aérodynamique »,

Proefondervindelijke Aerodynamica » gevestigd te Sint-Genesius-Rode, is een internationale vereniging van Belgisch recht, opgericht op 20 december 1956. Zij verwierf rechtspersoonlijkheid krachtens koninklijk besluit van 6 februari 1957.

Haar ontstaan dankt men aan het initiatief van de AGARD (Advisory Group for Aeronautical Research and Development) bij de NAVO, het Belgisch Nationaal Centrum voor Luchtvaartstudies en -navorsingen en het Belgisch Bestuur der Luchtvaart.

Het beheer van de vereniging is in handen van een raad van beheer samengesteld uit vooraanstaande personen uit verschillende Navolanden en die voor het merendeel behoren tot universitaire onderwijsinstellingen welke met de problemen van de proefondervindelijke aerodynamica begaan zijn. De eerste voorzitter was Professor von Karman († 1964), die wereldvermaardheid verwierf met zijn studies en initiatieven o.m. op het gebied van de ruimtevaart.

De vereniging heeft voornamelijk tot doel meer geïnteresseerde opleiding te verstrekken aan wetenschapsmensen en ingenieurs uit de Navolanden ten einde ze vertrouwd te maken met de technieken en de werkwijzen van moderne laboratoria voor aerodynamica. Bovendien wil ze bijdragen tot de verspreiding van de wetenschap inzake vloeistofmechanica, inzonderheid gericht op de proefondervindelijke en toegepaste aerodynamica.

De vereniging wordt geldelijk gestijfd door toelagen die haar door een groot aantal Navolanden worden toegekend, naar rato van het aantal studenten die zij naar het Instituut zenden, met uitzondering van de V. S. A. die voor circa 24 % in de bedrijfskosten tussenkomen en van België, waarvan de bijdrage ietwat minder dan de helft bedraagt (thans 6.600.000 frank). België stelt ook de laboratoria te Sint-Genesius-Rode, die van het Bestuur der Luchtvaart afhangen, en een klein aantal personeelsleden ter beschikking van het Instituut.

Met de Wetenschappelijke Raad van de N. A. V. O., werd overeengekomen dat naar gelang van de behoeften van de vereniging, de toelage volledig door België zou worden uitbetaald met dien verstande echter dat de andere Navolanden hun bijdrage in de loop van het dienstjaar rechtstreeks aan België doen toekomen.

Voor het begrotingsjaar 1965 is derhalve ten behoeve van het Instituut von Karman een globaal krediet van 14.620.000 frank voorzien, waarvan slechts iets minder dan de helft te onzen laste.

Bedoeld krediet wordt in grote lijnen als volgt onderverdeeld :

Bezoldigingen en lasten allerlei fr.	12.945.000
Werkingskosten	2.535.000
Bevoorrading materieel	540.000
Onderhouds- en herstellingskosten	400.000
Prestaties voor derden	200.000
Uitrustingskosten	1.000.000
	17.620.000
Eigen ontvangsten	3.000.000
	14.620.000

Naar luid van bij het Instituut ingewonnen inlichtingen, volgen thans 25 studenten uit de Navolanden de leergangen. Voor de voorbije academiejaren schommelde het aantal studenten gewoonlijk tussen 20 en 25. Op te merken valt dat 12 Belgische hoogstudenten in het Instituut momenteel hun eindthesis voorbereiden.

que expérimentale », situé à Rhode-Saint-Genèse, est une association internationale de droit belge, créée le 20 décembre 1956. Elle a été dotée de la personnalité civile en application de l'arrêté royal du 6 février 1957.

On doit sa création à l'initiative de l'AGARD (Advisory Group for Aeronautical Research and Development) près de l'O. T. A. N., du Centre National Belge d'Études et de Recherches Aéronautiques et de l'Administration belge de l'aéronautique.

La gestion de l'association est confiée à un conseil d'administration composé de personnalités éminentes des différents pays de l'O. T. A. N. et appartenant, pour la plupart, à des établissements d'enseignement universitaire qui s'intéressent aux problèmes de l'aérodynamique expérimentale. Le premier président fut le Professeur von Karman († 1964), qui acquit une célébrité mondiale par ses études et ses initiatives, notamment dans le domaine de l'astronautique.

L'association a surtout pour but d'assurer une formation plus poussée aux savants et aux ingénieurs des pays de l'O. T. A. N., afin de les familiariser avec les techniques et les méthodes de travail des laboratoires modernes d'aérodynamique. En outre, elle désire contribuer à la diffusion de la science dans le domaine de la mécanique des fluides, spécialement en ce qui concerne l'aérodynamique expérimentale et appliquée.

L'association est soutenue financièrement par des subventions qui lui sont allouées par un grand nombre de pays de l'O. T. A. N., au prorata du nombre d'étudiants qu'ils envoient à l'Institut, à l'exception des U. S. A., qui interviennent dans les frais d'exploitation à raison de 24 % environ, et de la Belgique, dont la contribution est légèrement inférieure à la moitié (actuellement 6.600.000 francs). De plus, la Belgique met à la disposition de l'Institut les laboratoires de Rhode-Saint-Genèse, qui dépendent de l'Administration de l'Aéronautique, ainsi qu'un petit nombre de membres du personnel.

Il a été convenu avec le Conseil scientifique de l'O. T. A. N. que la subvention serait liquidée entièrement par la Belgique, au fur et à mesure des besoins de l'association, étant entendu toutefois que les autres pays de l'O. T. A. N. feront parvenir directement leur contribution à la Belgique au cours de l'exercice.

Pour l'exercice budgétaire 1965, un crédit global d'un montant de 14.620.000 francs, dont un peu moins de la moitié seulement est à notre charge, est prévu au profit de l'Institut Karman.

Grosso modo, ce crédit se répartit comme suit :

Rémunérations et charges diverses fr.	12.945.000
Frais de fonctionnement	2.535.000
Approvisionnement en matériel	540.000
Frais d'entretien et de réparation	400.000
Prestations pour des tiers	200.000
Frais d'équipement	1.000.000
	17.620.000
Recettes propres	3.000.000
	14.620.000

D'après des renseignements recueillis auprès de l'Institut, 25 étudiants des pays de l'O. T. A. N. suivent actuellement les cours. Au cours des précédentes années académiques le nombre des étudiants variait généralement entre 20 et 25. A remarquer que 12 universitaires belges préparent pour le moment leur thèse finale à l'Institut.

Vraag :

De R. L. W., neemt het niet zo nauw met de toepassing van de taalwetten bij de uitvoering van werken te Oostende (contracten met de aannemers). Wordt terzake opgetreden ?

Antwoord :

De Minister heeft het advies van de vaste commissie voor taaltoezicht gevraagd en zal met dit advies rekening houden.

6. — Stedelijk gemeenschappelijk vervoer.

Het stedelijk gemeenschappelijk vervoer.

Vraag :

Zullen de investeringen voor de bouw van de semi-metro te Brussel gevoegd worden bij het maatschappelijk kapitaal van de S. T. I. B. ?

Antwoord :

De door de Staat te financieren investeringen blijven eigendom van de Staat en zullen enkel voor *exploitatie* ter beschikking worden gesteld van de S. T. I. B.

Van uit dit standpunt moet het tussenkomstaandeel van de Staat in het kapitaal van deze Maatschappij niet noodzakelijk worden gewijzigd.

Vraag :

a) De werken voor de bouw van de semi-metro te Brussel zullen eerlang worden aangevat, te beginnen met het deel in de Wetstraat ter hoogte van het Berlaimont-complex. De Minister heeft vroeger reeds verklaard dat hij, in verband met deze werken, een wetsontwerp zou indienen. Hoever staat het daarmede ?

b) De toekomst van de Maatschappijen voor gemeenschappelijk stedelijk vervoer is weinig rooskleurig.

Hoewel de S. T. I. B. dagelijks nog circa 650.000 reizigers vervoert, zijn haar kansen op een sluitende exploitatierekening praktisch onbestaande geworden.

De Staat zal dus moeten bijspringen, maar op die manier kan men onmogelijk het deficit van jaar tot jaar wegwerken.

De wet van 1953, aangevuld en gewijzigd door de wet van 1961, moet herzien worden.

Antwoord :

De verwezenlijking en de exploitatie van een nieuwe infrastructuur voor het gemeenschappelijk vervoer in de stedelijke agglomeraties brengen juridische en administratieve problemen met zich die langs wettelijke weg moeten geregeld worden. Het gaat er vooral om dat in zijn betrekkingen met de exploiterende Maatschappijen en met de ondergeschikte machten (provinciën, gemeenten, enz...) de Staat het algemeen belang kan doen prevaleren dat met een dergelijke onderneming samengaat.

De tekst van het wetsontwerp en de memorie van toelichting zijn praktisch klaar.

Question :

Lors de l'exécution de travaux à Ostende, la R. V. A. s'est fort peu soucieuse de l'application des lois linguistiques (contacts avec les entrepreneurs). Est-ce que le Ministre est intervenu à ce sujet ?

Réponse :

Le Ministre a sollicité l'avis de la commission permanente de contrôle linguistique et il se conformera à cet avis.

6. — Transports en commun urbains.

Les transports urbains en commun.

Question :

Les investissements pour la construction d'un semi-métro à Bruxelles seront-ils ajoutés au capital social de la S. T. I. B. ?

Réponse :

Les investissements à financer par l'Etat resteront la propriété de l'Etat; ils ne seront mis à la disposition de la S. T. I. B. que *dans un but d'exploitation*.

Compte tenu de cet élément, la part d'intervention de l'Etat dans le capital de cette Société ne doit pas nécessairement être modifiée.

Question :

a) Les travaux de construction du semi-métro à Bruxelles seront entamés sous peu, à commencer par la partie prévue dans la rue de la Loi à hauteur du complexe Berlaimont. M. le Ministre a déjà déclaré antérieurement qu'il déposerait un projet de loi concernant ces travaux. Où en est ce projet ?

b) L'avenir des Sociétés de transports urbains en commun est peu rassurant.

Bien que la S. T. I. B. transporte encore journellement environ 650.000 voyageurs, ses chances de présenter un compte d'exploitation en équilibre sont pratiquement nulles.

L'Etat devra donc intervenir, mais de cette manière il ne sera pas possible de combler le déficit d'année en année.

Il convient de revoir la loi de 1953, complétée et modifiée par celle de 1961.

Réponse :

La réalisation et l'exploitation d'une nouvelle infrastructure pour les transports en commun dans les agglomérations urbaines posent des problèmes juridiques et administratifs qu'il convient de régler par voie légale. Il importe surtout que, dans ses rapports avec les Sociétés exploitantes et avec les pouvoirs subordonnés (provinces, communes, etc.), l'Etat puisse faire prévaloir l'intérêt public qu'implique une pareille entreprise.

Le texte du projet de loi et l'exposé des motifs sont pratiquement au point.

Het ontwerp beoogt :

1) De Regering machtiging te verlenen om aan de Maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer evenals aan de N. M. V. B., door middel van bijzondere overeenkomsten, de uitvoering toe te vertrouwen, voor rekening en op kosten van de Staat, van de infrastructuurwerken, mits naleving van de voor de Staat inzake overeenkomstig geldende voorschriften;

2) de bekrachtiging van de Regionale Commissies en van het Coördinatiecomité opgericht bij koninklijk besluit van 29 januari 1962. De infrastructuurwerken zouden uitgevoerd worden volgens de door het Ministerie van Verkeerswezen goedgekeurde plans, na advies van de betrokken Regionale Commissie;

3) de uitvoering en het onderhoud van de werken in het openbaar domein van de Staat, de provinciën, de gemeenten en de organismen van openbaar nut toe te laten in accord met de bevoegde autoriteiten en diensten. In geval van blijvende onenigheid zou er, op voorstel van de Minister van Verkeerswezen, een beslissing genomen worden bij koninklijk besluit. Er zou geen enkele vergoeding verschuldigd zijn, noch aan de eigenaar noch aan de beheerder van de grond en de ondergrond, noch voor hun gebruik, noch voor de schade en de nadelen die zouden voortvloeien uit de uitvoering of de exploitatie van de werken;

4) de Staat eigenaar te laten van alle constructies boven of onder de grond, inbegrepen de toegangshellingen, gangen voor voetgangers en alle andere bijhorende installaties;

5) aan eenieder, tenzij voorafgaande toelating van de Minister van Verkeerswezen, te verbieden op- en uitgravingen of andere werken te verrichten die de veiligheid en de exploitatie van de constructies zouden kunnen in het gedrang brengen;

6) de Regering te machtigen om, door middel van bijzondere overeenkomsten tussen de Staat en de Maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer of de N. M. V. B., de exploitatie van de infrastructuurwerken te concederen;

7) de Staat, de Maatschappijen die het stedelijk gemeenschappelijk vervoer exploiteren en de N. M. V. B. vrij te stellen van elke belasting, taks of vergoeding aan provinciën en gemeenten uit hoofde van wegenis, riolen, bestrating, voetpaden, aanplakken en, in 't algemeen, uit hoofde van de uitvoering en de exploitatie van de constructies;

8) niet af te wijken van de politiewetten en -reglementen behalve wat voorzien is in onderhavige wet en in de bijzondere overeenkomsten afgesloten in uitvoering van deze wet;

9) te bepalen dat, de bijzondere overeenkomsten, het onderhoud en de verlichting van de constructies ten laste van de Staat, van de Maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer of van de N. M. V. B. zullen vallen in de mate waarin zij bestemd zijn voor de exploitatie van het gemeenschappelijk vervoer.

De Minister van Verkeerswezen zou jaarlijks bij de Wetgevende Kamers verslag uitbrengen over de toepassing van bedoelde wet, bij gelegenheid van de indiening van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen en van Posterijen, Telegrafie en Telefonie.

Inzake het juridisch statuut van de Maatschappij van stedelijk vervoer, werd door een lid de mening geuit dat een wijziging van het statuut van de exploiterende Maatschappij dient overwogen te worden, om het kapitaal volledig in handen te geven van de openbare besturen.

Zulks kan weinig of geen invloed hebben op de factoren die een determinerende weerslag hebben op het chronisch tekort waarmee de betrokken Maatschappijen hebben af te rekenen.

Le projet tend à :

1) autoriser le Gouvernement, moyennant observation des prescriptions imposées à l'Etat en matière de marchés, à confier aux sociétés de transports urbains en commun ainsi qu'à la S. N. C. V., par voie de marchés particuliers, l'exécution, pour compte et aux frais de l'Etat, des travaux d'infrastructure;

2) sanctionner les Commissions régionales et le Comité de coordination constitués par arrêté royal du 29 janvier 1962. Les travaux d'infrastructure seraient exécutés conformément aux plans approuvés par le Ministère des Communications, après avis de la Commission régionale intéressée;

3) permettre, en accord avec les autorités et services compétents, l'exécution et l'entretien des travaux sur le domaine public de l'Etat, des provinces, des communes et des organismes d'intérêt public. En cas de désaccord persistant, une décision serait prise par arrêté royal, sur la proposition du Ministre des Communications. Aucune indemnité ne serait due, ni au propriétaire, ni au gestionnaire du sol et du sous-sol, pour l'usage qui serait fait de ceux-ci ou pour les dommages et le préjudice résultant de l'exécution ou de l'exploitation des travaux;

4) laisser à l'Etat la propriété de toutes les constructions en surface ou en sous-sol, y compris les rampes d'accès, tunnels pour piétons et toutes autres installations quelconques y afférentes;

5) interdire à quiconque, sauf autorisation préalable du Ministre des Communications, d'effectuer des travaux de terrassement ou autres de nature à compromettre la sécurité et l'exploitation des constructions;

6) autoriser le Gouvernement à concéder l'exploitation des travaux d'infrastructure par voie de marchés particuliers entre l'Etat et les Sociétés de transports urbains en commun ou la S. N. C. V.;

7) exonérer l'Etat, les Sociétés exploitantes de transports urbains en commun et la S. N. C. V. de tous impôts, taxes ou redevances aux provinces et aux communes du chef de voirie, d'égoûts, de pavage, de trottoirs, d'affichages et, en général, du chef de l'exécution et de l'exploitation des constructions;

8) interdire toute dérogation aux lois et règlements de police, sauf celles prévues par la présente loi et par les marchés particuliers conclus en exécution de celle-ci;

9) stipuler qu'en vertu des marchés particuliers, l'entretien et l'éclairage des constructions seront à charge de l'Etat, des Sociétés de transports urbains en commun ou de la S. N. C. V., dans la mesure où ils seront destinés à l'exploitation des transports en commun.

Chaque année, à l'occasion du dépôt du projet de budget du Ministère des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, le Ministre des Communications ferait rapport aux Chambres législatives sur l'application de cette loi.

En ce qui concerne le statut juridique des Sociétés de transports urbains, un membre a exprimé l'avis qu'il conviendrait d'envisager une modification au statut de la Société exploitante, en vue de céder la totalité du capital aux pouvoirs publics.

Cela ne peut guère influencer les facteurs qui ont une répercussion déterminante sur le déficit chronique auquel ont à faire face les sociétés en question.

Men moet zelfs voorzien dat de verslechting van de financiële toestand van de ondernemingen voor stedelijk vervoer in de komende jaren, hoe langer hoe meer de tussenkomst van de Staat zal noodzakelijk maken.

Indien de Staat een einde wil maken aan de concessie vóór de daartoe gestelde datum, dan zal hij zich moeten akkoord verklaren, met de vertegenwoordigers van de privé-sector, over de ontbindingsvoorwaarden van de Maatschappij.

De wet van 17 juni 1953 betreffende de organisatie van het gemeenschappelijk vervoer in de Brusselse agglomeratie bepaalt inderdaad, in artikel 5 dat :

« De huidige concessies worden toegestaan voor een onbepaalde duur die ten minste tot 31 december 1983 strekt. Na deze datum mag de Koning er een einde aan maken, door het geheel ervan in te trekken, mits inachtneming van een opzeggingstermijn van één jaar, te beginnen vanaf de 1^{er} januari volgend op deze kennisgeving. »

Het lijkt niet geraadzaam het exploitatieregime van de Maatschappij diepgaand te wijzigen vooraleer een belangrijk gedeelte van de ondergrondse kunstwerken is uitgevoerd en men zich aldus rekenschap heeft kunnen geven van de werkelijke infrastructuur op de exploitatieuitlagen.

De concessie van de kunstwerken moet het voorwerp uitmaken van een bijzondere overeenkomst tussen de Staat en de betrokken Maatschappijen.

Het is in die zin dat het wetsontwerp voor de verbetering van het stedelijk gemeenschappelijk vervoer werd opgesteld.

De Minister heeft het Ministerieel Comité voor Investerings- en Vervoer verzocht :

1) zijn principieel accoord te verlenen voor het indienen van het desbetreffend wetsontwerp;

2) zijn advies te willen uitbrengen over het ontwerp van overeenkomst af te sluiten tussen de Staat en de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel, met het oog op de geleidelijke verwezenlijking van een net van infrastructuurwerken.

De Minister hoopt dat het bedoeld Comité zich zeer binnenkort zal kunnen uitspreken.

7. — Toerisme.

Vraag :

Kunnen geen details gegeven worden over de verdeling van de kredieten voor het sociaal toerisme ?

Antwoord :

1 miljoen (art. 21 van de gewone begroting, blz. 8), is bestemd voor het voeren van publiciteit en propaganda ten gunste van het sociaal toerisme door de grote erkende organisaties voor Arbeidersvacantie en Volkstoerisme;

36 miljoen (art. 65.568 van de buitengewone begroting, blz. 34), zullen als subsidie worden toegekend voor de nieuwbouw, de vergroting of de omvorming van vacantiethuizen, jeugdherbergen, huizen voor etappentoerisme, wandelheden, enz.

Nochtans moet de aandacht gevestigd worden op het feit dat de nieuwe aanvragen mogen ingediend worden tot 31 januari e.k., zodat het op dit ogenblik onmogelijk is te zeggen tussen welke organismen het krediet zal worden verdeeld.

Il est même à prévoir qu'au cours des années à venir, l'aggravation de la situation financière des entreprises de transports urbains rendra l'intervention de l'Etat de plus en plus nécessaire.

Si l'Etat veut mettre fin à la concession avant la date fixée à cet effet, il devra se mettre d'accord avec les représentants du secteur privé au sujet des conditions de dissolution de la Société.

L'article 5 de la loi du 17 juin 1953 portant organisation des transports en commun de la région bruxelloise dispose, en effet :

« Les concessions actuelles sont accordées pour une durée indéterminée allant au moins jusqu'au 31 décembre 1983. Après cette date, le Roi pourra y mettre fin en révoquant l'ensemble de celles-ci moyennant préavis d'un an prenant cours le 1^{er} janvier suivant sa notification. »

Il ne semble pas opportun de modifier fondamentalement le régime d'exploitation de la Société avant qu'une partie importante des ouvrages d'art souterrains ait été exécutée et qu'on ait pu se rendre compte ainsi de l'influence réelle de la mise en service de cette nouvelle infrastructure sur les résultats d'exploitation.

La concession des ouvrages d'art devra faire l'objet d'un marché particulier entre l'Etat et les Sociétés intéressées.

C'est dans ce sens qu'a été rédigé le projet de loi relatif à l'amélioration des transports urbains en commun.

Le Ministre a invité le Comité Ministériel des Investissements et des Transports :

1) à autoriser en principe le dépôt du projet de loi en question;

2) à bien vouloir faire connaître son avis au sujet du projet de marché à conclure entre l'Etat et la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles en vue de la réalisation progressive d'un réseau de travaux d'infrastructure.

Le Ministre espère que le Comité pourra se prononcer très prochainement.

7. — Tourisme.

Question :

Ne serait-il pas possible de fournir une répartition détaillée des crédits du tourisme social ?

Réponse :

1 million (art. 21 du budget ordinaire, p. 8) est destiné à la campagne de publicité et de propaganda en faveur du tourisme social par les grandes organisations agréées de Vacances ouvrières et de Tourisme populaire;

36 millions (art. 65.568 du budget extraordinaire, p. 34) seront octroyés à titre de subventions pour la construction, l'agrandissement ou l'aménagement de homes de vacances, auberges de jeunesse, maisons pour tourisme par relais, gîtes d'étape, etc.

Il convient cependant d'attirer l'attention sur le fait que les nouvelles demandes peuvent être introduites jusqu'au 31 janvier prochain, de sorte qu'il est actuellement impossible de préciser entre quels organismes le crédit sera

De nieuwe aanvragen moeten trouwens onderworpen worden aan een grondig onderzoek dat soms wel een paar maanden in beslag kan nemen.

Wat de vroegere aanvragen betreft, waarvoor reeds een gedeeltelijke toelage werd verleend tijdens het jaar 1964, is het duidelijk dat, hetzij een nieuwe schijf, hetzij het saldo van de toelagen zal worden toegekend tijdens het jaar 1965.

Verkeren in het geval :

— De « Alliance Nationale des Unions » : vacantiethuis te Westende, 612 bedden;

— « Gezinsvacantie » : vacantiethuis te Koksijde, 630 bedden;

— « Vacantievreugde » : vacantiethuis te Bredene, 1.030 bedden.

Op dit ogenblik is het evenwel nog niet mogelijk het in 1965 toe te kennen bedrag te bepalen, daar dit zal afhangen eensdeels van het aantal nieuwe en gerechtvaardigde aanvragen die worden ingediend, en anderdeels van de vooruitgang van de aan de gang zijnde werken.

Vraag :

Waarom het sociaal toerisme niet bevorderen in het raam van het hotelwezen ?

Antwoord :

De Minister verklaart dat het praktisch uitgesloten is tegemoetkomingen toe te kennen aan personen die tijdens hun vakantie in een hotel verblijven, vooral omwille van de administratieve moeilijkheden waarmee de organisatie van dergelijk systeem zou gepaard gaan en ook omwille van de globale budgettaire weerslag welke zeer belangrijk zou kunnen zijn, dan wanneer de toelage voor elk persoon afzonderlijk dan gering zou zijn.

Wel kan gezegd worden dat sedert jaren, na bemoeiing van het Commissariaat-Generaal voor Toerisme, een lijst wordt gepubliceerd van hotels die er in toestemmen verlaagde pensionprijzen toe te staan voor de mensen die van betaald verlof genieten. Die prijzen liggen dikwijls zeer weinig hoger dan de prijzen die moeten betaald worden in de vacantiehuizen.

In 1964 waren er 280 dergelijke hotels en er wordt voorzien dat er in 1965 320 zullen zijn. De pensionprijzen van die hotels schommelden rond de 150 frank en de lijst ervan wordt gepubliceerd in het boekje « Vacantie voor allen » dat wordt uitgegeven door de Rijksskas voor jaarlijks verlof.

Vraag :

Hoever staat het met het ontworpen statuut van de reisbureau's ?

Antwoord :

Zopas stuurde de Raad van State het ontwerp van statuut betreffende de reisbureau's terug. De rechtskundige Dienst van het Departement zal nu het toilet maken van dit ontwerp, rekening houdend met de door de Raad van State geformuleerde bemerkingen. De Minister hoopt het ontwerp te kunnen ter tafel leggen tegen omstreeks het einde van deze maand.

réparti. Les nouvelles demandes doivent d'ailleurs être soumises à un examen approfondi, qui peut dans certains cas demander plusieurs mois.

En ce qui concerne les anciennes demandes, qui ont déjà donné lieu à l'octroi d'une subvention partielle au cours de l'année 1964, il va de soi qu'il sera octroyé en 1965, soit une nouvelle tranche, soit le solde des subventions promises.

Se trouvent dans ce cas :

— « L'Alliance Nationale des Unions » : home de vacances à Westende, 612 lits;

— « Gezinsvacantie » : home de vacances à Coxyde, 630 lits;

— « Vacantievreugde » : home de vacances à Bredene, 1.030 lits.

Toutefois, il n'est pas encore possible en ce moment de fixer le montant à octroyer en 1965, car celui-ci dépend du nombre de nouvelles demandes justifiées qui seront introduites, d'une part, et de l'état d'avancement des travaux en cours, d'autre part.

Question :

Pourquoi ne pas promouvoir le tourisme social dans le cadre de l'hôtellerie ?

Réponse :

Le Ministre déclare qu'il est pratiquement exclu d'accorder des allocations à des personnes qui passent leurs vacances dans un hôtel, en raison notamment des difficultés administratives que l'organisation d'un tel système entraînerait ainsi qu'en raison de l'incidence budgétaire globale qui pourrait être fort importante, alors que l'allocation versée à chaque bénéficiaire serait minime.

Il est cependant à signaler que le Commissariat Général au Tourisme publie, depuis des années, une liste des hôtels qui pratiquent des prix de pension réduits pour les bénéficiaires de congés payés. Souvent ces prix ne sont que légèrement supérieurs à ceux pratiqués dans les homes de vacances.

En 1964 on comptait 280 hôtels de ce genre et l'on prévoit qu'il y en aura 320 en 1965. Dans ces hôtels, les prix de la pension sont de l'ordre de 150 francs environ; la liste de ces hôtels figure sur le dépliant « Vacances pour tous » publié par la Caisse nationale des vacances annuelles.

Question :

Qu'en est-il du projet de statut des agences de voyages ?

Réponse :

Le Conseil d'Etat vient de renvoyer le projet de statut des agences de voyage. Le service juridique du département procède actuellement à la toilette de ce texte, compte tenu des observations formulées par le Conseil d'Etat. Le Ministre espère pouvoir déposer le projet vers la fin du mois.

Stemmingen.

De kredieten betreffende het Verkeerswezen zomede de gehele begroting werden eenparig, op één onthouding na, aangenomen.

De Verslaggever.

G.-F. LOOS.

De Voorzitter.

Pl. DE PAEPE.

Votes.

Les crédits afférents aux Communications et l'ensemble du budget ont été adoptés à l'unanimité moins une abstention.

Le Rapporteur.

G.-F. LOOS.

Le Président.

Pl. DE PAEPE.

BIJLAGE I.

Vergelijkende tabellen met de opgave van het effectief van het personeel respectievelijk in 1961 en 1964, gerangschikt per niveau en per taalrol.

Effectief personeel.

ANNEXE I.

Tableaux comparatifs mentionnant les effectifs du personnel en 1961 et en 1964, par niveau et par rôle linguistique.

Effectifs du personnel.

	Niveau	Toestand op 1-1-1961 Situation au 1-1-1961		Toestand op 1-8-1964 Situation au 1-8-1964		
		F.	N.	F.	N.	
I. Besturen :						I. Administrations.
Algemene Diensten	1	18	16	20	22	Services généraux.
	2	22	20	26	21	
	3	14	13	25	23	
	4	1	7	1	11	
Bestuur van Vervoer	1	18	16	17	21	Administration des Transports.
	2	20	17	33	31	
	3	31	27	56	58	
	4	11	9	19	17	
Bestuur der Luchtvaart	1	14	4	13	7	Administration de l'Aéronautique.
	2	12	6	15	8	
	3	15	12	14	12	
	4	11	15	11	15	
Commissariaat Generaal voor Toerisme	1	6	8	8	6	Commissariat général au Tourisme.
	2	9	8	11	11	
	3	7	5	10	6	
	4	1	1	4	4	
Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart	1	3	51	3	65	Administration de la Marine et de la Navigation intérieure.
	2	1	508	1	546	
	3	6	424	5	541	
	4	2	765	2	920	
II. Parastatale instellingen :						II. Organismes paraétatiques.
Belgische sleepvaartgroeping ...	1	—	1	—	1	Groupement belge du Remorquage.
	2	2	4	2	4	
	3	3	10	3	11	
	4	—	—	—	—	
Dienst voor Regeling van de Binnenscheepvaart	1	—	7	—	7	Office régulateur de la Navigation intérieure.
	2	20	50	20	48	
	3	15	37	15	16	
	4	2	6	1	5	
Regie der Luchtwegen	1	17	28	22	39	Régie des Voies aériennes.
	2	205	222	210	313	
	3	87	135	57	157	
	4	60	207	74	374	
Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen	1	64	62	58	64	Société nationale des Chemins de fer vicinaux.
	2	264	270	214	261	
	3	169	136	201	150	
	4	3.136	3.912	3.070	3.861	

BIJLAGE II.

ANNEXE II.

Personeelssterkte van de N. M. B. S. per kwalificatiegroep
en per administratief centrum.

Effectifs de la S. N. C. B.
par groupe de qualification et par centre administratif.

Kwalificatiegroep — Groupe de qualification	Administratief centrum — Centre administratif	1 januari 1961 — 1 ^{er} janvier 1961			1 augustus 1964 — 1 ^{er} août 1964		
		Statutaire personeelsleden — Agents statutaires	Niet statutaire personeelsleden — Agents non statutaires	Totaal — Total	Statutaire personeelsleden — Agents statutaires	Niet statutaire personeelsleden — Agents non statutaires	Totaal — Total
Technici (van alle graden) — Techniciens (de tous grades)	Hoofdbestuur. — Administration centrale ...	279	4	283	307	3	310
	Groep Antwerpen. — Groupe d'Anvers ...	57	—	57	57	—	57
	Groep Brussel. — Groupe de Bruxelles ...	56	—	56	61	—	61
	Groep Charleroi. — Groupe de Charleroi ...	41	—	41	36	—	36
	Groep Gent. — Groupe de Gand ...	54	—	54	48	1	49
	Groep Hasselt. — Groupe de Hasselt ...	33	—	33	33	—	33
	Groep Luik. — Groupe de Liège ...	44	—	44	42	—	42
	Groep Bergen. — Groupe de Mons ...	41	—	41	39	—	39
	Groep Namen. — Groupe de Namur ...	58	—	58	58	—	58
	Totaal. — Total ...	663	4	667	681	4	685
Andere ambtenaren — Autres agents	Hoofdbestuur. — Administration centrale ...	543	1	544	516	1	517
	Groep Antwerpen. — Groupe d'Anvers ...	135	—	135	118	—	118
	Groep Brussel. — Groupe de Bruxelles ...	166	—	166	150	—	150
	Groep Charleroi. — Groupe de Charleroi ...	112	—	112	86	—	86
	Groep Gent. — Groupe de Gand ...	172	—	172	147	—	147
	Groep Hasselt. — Groupe de Hasselt ...	77	—	77	67	—	67
	Groep Luik. — Groupe de Liège ...	137	—	137	108	—	108
	Groep Bergen. — Groupe de Mons ...	127	—	127	94	—	94
	Groep Namen. — Groupe de Namur ...	118	—	118	99	—	99
	Totaal. — Total ...	1.587	1	1.588	1.385	1	1.386
Bedienden — Employés	Hoofdbestuur. — Administration centrale ...	1.607	31	1.638	1.698	38	1.736
	Groep Antwerpen. — Groupe d'Anvers ...	1.617	5	1.622	1.552	6	1.558
	Groep Brussel. — Groupe de Bruxelles ...	1.885	45	1.930	1.872	43	1.915
	Groep Charleroi. — Groupe de Charleroi ...	1.250	—	1.250	1.080	8	1.088
	Groep Gent. — Groupe de Gand ...	2.407	9	2.416	2.319	11	2.330
	Groep Hasselt. — Groupe de Hasselt ...	1.010	3	1.013	985	—	985
	Groep Luik. — Groupe de Liège ...	1.611	6	1.617	1.471	22	1.493
	Groep Bergen. — Groupe de Mons ...	1.469	2	1.471	1.380	13	1.393
	Groep Namen. — Groupe de Namur ...	1.531	21	1.552	1.345	13	1.358
	Totaal. — Total ...	14.387	122	14.509	13.702	154	13.856
Werklieden — Ouvriers	Hoofdbestuur. — Administration centrale ...	496	83	579	578	79	657
	Groep Antwerpen. — Groupe d'Anvers ...	6.720	334	7.054	6.073	223	6.296
	Groep Brussel. — Groupe de Bruxelles ...	7.298	232	7.530	6.965	210	7.175
	Groep Charleroi. — Groupe de Charleroi ...	4.954	211	5.165	4.193	146	4.339
	Groep Gent. — Groupe de Gand ...	7.904	660	8.564	7.400	508	7.908
	Groep Hasselt. — Groupe de Hasselt ...	3.644	193	3.837	3.273	114	3.387
	Groep Luik. — Groupe de Liège ...	5.110	478	5.588	4.577	387	4.964
	Groep Bergen. — Groupe de Mons ...	6.058	432	6.490	5.232	269	5.501
	Groep Namen. — Groupe de Namur ...	6.438	260	6.698	5.529	226	5.755
	Totaal. — Total ...	48.622	2.883	51.505	43.820	2.162	45.982
	Totaal. — Total ...	65.259	3.010	68.269	59.588	2.321	61.909