

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1970-1971.

6 MEI 1971.

BEGROTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het begrotingsjaar 1971.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET VERKEERSWEZEN,
DE POSTERIJEN,
TELEGRAFIE EN TELEFONIE (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER D. CLAEYS.

INHOUD.

	Blz.
I. — Uiteenzetting van de Minister	2
Deel I. — Internationale vervoerpolitiek	2
Deel II. — Overzicht van het nationale vervoer	11
Deel III. — Overzicht van de verschillende sectoren:	
A. — Nationale Maatschappij der Belgische Spoor- wegen	14
B. — Openbaar stedelijk vervoer	23
C. — Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen	25
D. — Personenvervoer over de weg	25
E. — Goederenvervoer over de weg	27
F. — Zeewezen en Binnenvaart	29
G. — Luchtvaart	32
H. — Toerisme	36
I. — Verkeersveiligheid	39
Deel IV. — Evolutie der begrotingskredieten	41

(1) Samenstelling van de Commissie:

Voorzitter: de heer Hicquet.

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

B. — Plaatsvervangers: de heren De Mey, Urbain, Van Rompaey, Willems. — de heren Brouhon, Cudell, Rasquin (M.), Vandenhove. — de heren Delruelle (G.), Herbage, Holvoet. — de heer Mattheysens. — de heer Vandamme (P.).

Zie:

4-XIV (1970-1971):

— N° 1: Begroting.

— N° 2: Amendement.

Chambre des Représentants

SESSION 1970-1971.

6 MAI 1971.

BUDGET

du Ministère des Communications
pour l'année budgétaire 1971.

RAPPORT

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

PAR M. D. CLAEYS.

SOMMAIRE.

	Page
I. — Exposé du Ministre	2
Partie I. — Politique internationale de transport	2
Partie II. — Aperçu du transport national	11
Partie III. — Aperçu des divers secteurs:	
A. — Société Nationale des Chemins de fer belges ...	14
B. — Transport public urbain	23
C. — Société Nationale des Chemins de fer vicinaux	25
D. — Transport de personnes par route	25
E. — Transport de marchandises par route	27
F. — Marine et navigation intérieure	29
G. — Aéronautique	32
H. — Tourisme	36
I. — Sécurité routière	39
Partie IV. — Evolution budgétaire	41

(1) Composition de la Commission:

Président: M. Hicquet.

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

B. — Suppléants: MM. De Mey, Urbain, Van Rompaey, Willems. — MM. Brouhon, Cudell, Rasquin (M.), Vandenhove. — MM. Delruelle (G.), Herbage, Holvoet. — M. Mattheysens. — M. Vandamme (P.).

Voir:

4-XIV (1970-1971):

— N° 1: Budget.

— N° 2: Amendement.

	Blz.
II. — Algemene bespreking ...	42
Deel I. — Internationale vervoerpolitiek ...	42
Deel II. — Nationale vervoerpolitiek ...	46
Deel III. — Overzicht van de verschillende sectoren :	
A. — Nationale Maatschappij der Belgische Spoor- wegen ...	50
B. — Openbaar stedelijk vervoer ...	65
C. — Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen ...	68
D. — Personenvervoer over de weg ...	69
E. — Zeewezen en Binnenvaart ...	71
F. — Luchtvaart ...	78
G. — Toerisme ...	88
H. — Verkeersveiligheid ...	92
III. — Bespreking der artikelen en stemmingen ...	96
Bijlagen ...	98

DAMES EN HEREN,

De algemene vervoerproblemen en het in de verschillende vervoersectoren gevolgde beleid werden in de commissie ten gronde besproken.

De overvloed van de ter zake gestelde vragen en van de hierop verstrekte antwoorden wijst erop dat de commissieleden met grote belangstelling de evolutie van de verkeersproblematiek volgen.

De uitvoerige nota's die door de Minister aan de leden van de Commissie ter hand werden gesteld, werden hier en daar enigszins ingekort. Aan het essentiële ervan werd evenwel niet geraakt.

De indeling van de uiteenzetting van de Minister in de traditionele vervoersrubrieken vergemakkelijkt de raadpleging van de vroegere verslagen over de begroting van Verkeerswezen alsmede het onderzoek van de begroting zelf.

Voor de groepering van de vragen en antwoorden werd gebruik gemaakt van de rubrieken waarin de uiteenzetting van de Minister werd onderverdeeld.

I. — UITEENZETTING VAN DE MINISTER.

De behandeling van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen in de commissie, biedt een passende gelegenheid om een volledig overzicht te geven van het beleid dat in de diverse sectoren van het departement wordt gevoerd.

DEEL I.

Internationale vervoerpolitiek.

Verleden jaar, bij de behandeling van de begroting voor het begrotingsjaar 1970 werd het Parlement zeer omstandig voorgelicht over de internationale vervoerpolitiek die geleidelijk aan tot stand komt via maatregelen die genomen worden inzake liberalisatie, organisatie en harmonisatie van de vervoermarkt, in Benelux, de Europese Gemeenschap, de Economische Commissie voor Europa in Geneve en op vlak van de Europese Conferentie van de Ministers van Verkeer.

De Minister meent zich derhalve te kunnen beperken tot een uiteenzetting over wat op een jaar tijd is gebeurd, welke vooruitgang er is geboekt en welke de belangrijkste knelpunten zijn.

Vooraf zij onderstreept dat de Europese Gemeenschap

	Page
II. — Discussion générale ...	42
Partie I. — Politique internationale de transport ...	42
Partie II. — Politique nationale de transport ...	46
Partie III. — Aperçu des divers secteurs :	
A. — Société Nationale des Chemins de fer belges ...	50
B. — Transport public urbain ...	65
C. — Société Nationale des Chemins de fer vicinaux ...	68
D. — Transport de personnes par route ...	69
E. — Marine et navigation intérieure ...	71
F. — Aéronautique ...	78
G. — Tourisme ...	88
H. — Sécurité routière ...	92
III. — Discussion des articles et votes ...	96
Annexes ...	98

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a examiné de manière approfondie la politique générale des transports ainsi que la politique suivie dans les divers secteurs des transports.

L'abondance des questions posées et des réponses fournies à celles-ci montre que les membres de la Commission suivent avec grand intérêt l'évolution des problèmes des communications.

Les notes détaillées fournies par le Ministre aux membres de la Commission ont été abrégées quelque peu çà et là, sans pour autant toucher à l'essentiel.

La subdivision de l'exposé du Ministre selon les rubriques traditionnelles des transports facilite par la même occasion la consultation des rapports antérieurs sur le budget des Communications ainsi que l'examen du budget proprement dit.

Les questions et réponses ont été regroupées sous les mêmes rubriques que celles qui ont été utilisées pour la subdivision de l'exposé du Ministre.

I. — EXPOSE DU MINISTRE.

La discussion du budget du Ministère des Communications en commission est l'occasion propice de donner un aperçu complet de la politique poursuivie dans les divers secteurs du département.

PARTIE I.

Politique internationale de transport.

L'an dernier, lors de la discussion du budget pour l'année budgétaire 1970, le Ministre a informé le Parlement de façon très circonstanciée sur la politique internationale de transport qui s'établit progressivement à la faveur de mesures prises en matière de libéralisation, d'organisation et d'harmonisation du marché du transport, au sein de Benelux, de la Communauté européenne, de la Commission économique pour l'Europe à Genève ainsi qu'au niveau de la Conférence européenne des Ministres des Transports.

Le Ministre croit, dès lors, pouvoir se limiter à un exposé se rapportant à ce qui s'est passé depuis un an, aux progrès réalisés et aux problèmes cruciaux d'importance.

Soulignons tout d'abord que la Communauté euro-

werkelijk de motor is geworden voor de totstandkoming van een internationaal vervoerbeleid.

Tijdens het eerste semester 1970 hebben onder Belgisch voorzitterschap, twee belangrijke zittingen, van de E. G.-Ministerraad-Vervoer plaats gehad, namelijk op 27 januari en 4 juni, terwijl er vroeger hoogstens één zitting was, zoals trouwens ook tijdens het tweede semester 1970, onder Duits voorzitterschap.

I. — Maatregelen genomen voor het geheel van de vervoermarkt.

1) Steunmaatregelen in het vervoer.

Een eerste verordening, die verleden jaar in de E. G. werd genomen betreft de steunmaatregelen in het vervoer.

Nadat de Raad reeds op 27 januari 1970 de tekst van deze verordening had vastgesteld, werd zij op 4 juni 1970 definitief goedgekeurd. Deze definitieve goedkeuring was inderdaad afhankelijk gemaakt van een akkoord aangaande de opheffing van de discriminerende tariefmaatregelen die ten nadele van de Benelux-havens door de Deutsche Bundesbahn werden toegepast voor het containervervoer van en naar de Duitse zeehavens. Op 4 juni 1970 heeft de Raad kunnen vaststellen dat een bevredigende oplossing werd gevonden die inhield dat de concurrentieverhoudingen tussen het Benelux-Duitse containervervoer per spoor, enerzijds, en het binnenduitse containervervoer, anderzijds, vanaf 15 juni 1970 genormaliseerd werden.

De verordening betreffende de steunmaatregelen is belangrijk want zij bepaalt welke de steun is die nog door de Lid-Staten aan de vervoerondernemingen mag worden verstrekt, terwijl zij tevens preciseert welke steun op grond van de artikelen 77 en 92 tot 94 van het Verdrag van Rome verboden is.

Meer bepaald is deze verordening van groot belang voor de spoorwegen omdat zij een nieuwe bijdrage betekent tot de verbetering van de concurrentievoorwaarden tussen de drie traditionele vervoertakken.

2) De toerekening van de infrastructuurkosten.

De eenvormige aanrekening van de infrastructuurkosten aan de verschillende categorieën van gebruikers is een essentieel, primordiaal punt voor de verwezenlijking van gelijke concurrentievoorwaarden tussen de verschillende vervoertakken.

De E. G.-Commissie is klaar gekomen met een ontwerp van verordening. Het is vanzelfsprekend dat de uiteindelijke beslissingen op basis van vaststaande wetenschappelijke gegevens zullen moeten genomen worden.

De Commissie heeft in dit verband reeds een eerste teststudie verricht op de as Parijs-Le Havre.

Hierop aansluitend heeft de Raad, in haar zitting van 27 januari 1970, een beschikking aangenomen waardoor in iedere Lid-Staat, behalve in Luxemburg, een andere enquête moet worden verricht in verband met het gebruik van de wegen in stedelijke gebieden. België heeft besloten deze enquête tijdens de periode 1971-1972 te ondernemen in de Brusselse agglomeratie.

Bovendien heeft de Raad op 4 juni 1970 een verordening goedgekeurd tot invoering van een permanente boekhouding van de uitgaven voor de verkeersinfrastructuur. Het doel ervan is een voldoende kennis te verkrijgen van de globale

péenne est effectivement devenue l'élément moteur quant à l'avènement d'une politique internationale de transport.

Durant le premier semestre de 1970 ont eu lieu, sous la présidence de la Belgique, deux séances importantes du Conseil des Ministres de la C. E. Transports — notamment les 27 janvier et 4 juin — alors que précédemment, il y avait tout au plus une séance, comme ce fut d'ailleurs encore le cas pendant le second semestre de 1970, sous la présidence de l'Allemagne.

I. — Mesures prises pour l'ensemble du marché du transport

1) Aides dans le transport.

Un premier règlement pris l'an dernier par la C. E. est celui relatif aux aides dans le transport.

Après que le texte de ce règlement eut été arrêté par le Conseil en date du 27 janvier 1970, il fut définitivement approuvé le 4 juin 1970. Cette approbation définitive était en effet subordonnée à un accord portant sur la levée des mesures tarifaires discriminatoires appliquées au détriment des ports du Benelux par la Deutsche Bundesbahn en ce qui concerne le transport par container en provenance et à destination des ports de mer allemands. Le 4 juin 1970, le Conseil a pu constater qu'une solution satisfaisante avait été trouvée, aux termes de laquelle étaient normalisées, à partir du 15 juin 1970, les conditions de concurrence entre le transport ferroviaire par container Benelux-Allemagne, d'une part, et le transport par container à l'intérieur de l'Allemagne, d'autre part.

Le règlement relatif aux aides est important, car il détermine les aides pouvant encore être octroyées par les Etats membres aux entreprises de transport, tout en précisant celles interdites en vertu des articles 77 et 92 à 94 du Traité de Rome.

C'est plus précisément pour les chemins de fer que ce règlement revête une grande importance parce qu'il constitue une nouvelle contribution à l'amélioration des conditions de concurrence entre les trois modes de transport traditionnels.

2) Imputation des coûts d'infrastructure.

L'imputation uniforme des coûts d'infrastructure aux différentes catégories d'usagers constitue un point essentiel et primordial pour la réalisation de conditions égales de concurrence entre les différents modes de transport.

A cet égard, la Commission de la C. E. a préparé un projet de règlement. Il est évident que les décisions finales devront être prises sur base de données scientifiques établies.

Dans cet ordre d'idées, une première étude-test a déjà été effectuée par la Commission sur l'axe Paris-Le Havre.

Consécutivement à cette étude, le Conseil a approuvé, en sa séance du 27 janvier 1970, une disposition qui prescrit dans chaque Etat membre, sauf au Grand-Duché de Luxembourg, d'effectuer une autre enquête au sujet de l'utilisation des routes dans les agglomérations urbaines. La Belgique a décidé de mener cette enquête dans l'agglomération bruxelloise, pendant la période 1971-1972.

Le Conseil a en outre approuvé, le 4 juin 1970, un règlement en vue de l'introduction d'une comptabilité permanente des dépenses relatives aux infrastructures de transport. Le but en est d'acquiescer une connaissance suffisante des

infrastructuurkosten van de spoorwegen, de landwegen en de waterwegen. Deze verordening moet eveneens toelaten bepaalde gegevens te bekomen omtrent het gebruik van de onderscheidene verkeersinfrastructuren door de verschillende soorten van verkeersmiddelen.

De Raad van E. G., heeft op 27 januari 1970, een procedure goedgekeurd, die de Lid-Staten de verplichting oplegt onmiddellijk de marginale gebruikskosten te berekenen voor de diverse categorieën van bedrijfsvoertuigen. Het doel ervan is eerste gegevens te bekomen opdat de huidige verkeersbelastingen zouden kunnen vervangen worden, zoals principieel gesteld, door een stelsel dat gebaseerd is op de kosten die de bedrijfsvoertuigen veroorzaken aan de collectiviteit door het gebruik van de wegeninfrastructuur.

II. — Maatregelen in verband met het vervoer over de weg.

Voor het vervoer over de weg is op internationaal vlak, in 1970, heel wat vooruitgang gemaakt.

1) Liberalisatiemaatregelen.

a) Benelux.

Men zal zich herinneren dat op de regeringsconferentie van april 1969, inzake het goederenvervoer over de weg besloten werd, ter voltooiing van de liberalisatie in Benelux, bij wijze van proef, de tweede en derde liberalisatie-fasen voor een beperkt aantal vervoerders te verwezenlijken, zodra met de betrokken derde landen hierover overeenstemming zou zijn bereikt.

Benelux is, sedert 1 oktober 1962, de eerste Europese entiteit geweest waarbinnen het beroepsgoederenvervoer over de weg tussen de Lid-Staten, zonder enige beperking, is vrijgegeven. Een dergelijke liberalisatie van het wegvervoer werd in een ruimer verband nog steeds niet bereikt.

Het Benelux-Verdrag voorziet evenwel de verdere doorvoering van de liberalisatie, namelijk het vrijgeven van het derde-landenvervoer door vervoerders uit de drie landen zonder onderscheid van nationaliteit, en het deelnemen aan het nationaal vervoer door vervoerders uit de partnerlanden.

Vermits de bilaterale contingenten met derde landen sterk uiteenlopend zijn en uit vrees voor een verstoring van de vervoermarkt, is deze uitbreiding van de liberalisatie lang uitgebleven.

Op 1 januari 1969 werd dan toch een begin gemaakt met het vrijgeven van het derde-landenvervoer. Van die datum af kan vervoer worden verricht door een vervoerder van een partner-land tussen een Benelux-land en een derde land, op voorwaarde nochtans dat dit vervoer verricht wordt via het land van registratie van het voertuig en op het vervoercontingent van dat land.

Welnu, tot uitvoering van de op de regeringsconferentie van april 1969 getroffen beslissing, heeft op 11 maart 1970, het Benelux Comité van Ministers een beschikking goedgekeurd waarbij een beperkt contingent van vervoerders uit de drie landen, in de gelegenheid zou gesteld worden alle vervoer te verrichten krachtens de twee laatste liberalisatie-fasen. Genoemde beschikking kan echter slechts worden ondertekend zo de betrokken derde landen hun akkoord zullen hebben betuigd wat betreft het vervoer tussen die landen en Benelux.

coûts globaux d'infrastructure des chemins de fer, des routes et des voies navigables. Ce règlement doit également permettre d'obtenir des données sur l'emploi des diverses infrastructures de transport par les différents modes de transport.

Le Conseil de la C. E. a approuvé, le 27 janvier 1970, une procédure imposant aux Etats membres l'obligation de calculer sans délai les coûts marginaux d'utilisation pour les différentes catégories de véhicules utilitaires. Ces dispositions ont pour but de réunir des renseignements de base, en vue de permettre de remplacer, conformément au principe retenu, les taxes actuelles en matière de transport, par un système basé sur les frais occasionnés à la collectivité par les véhicules utilitaires du fait de l'usage de l'infrastructure routière.

II. — Mesures se rapportant au transport par route.

En ce qui concerne le transport par route, des progrès appréciables ont été réalisés, en 1970, sur le plan international.

1) Mesures de libéralisation.

a) Benelux.

On se souviendra que, lors de la conférence gouvernementale d'avril 1969, il fut décidé en vue de l'achèvement de la libéralisation du transport de marchandises par route au sein de Benelux, de réaliser, à titre d'essai, les deuxième et troisième phases de la libéralisation pour un nombre limité de transporteurs et ce, dès qu'un accord serait intervenu à ce sujet avec les pays tiers intéressés.

Le Benelux a été, depuis le 1^{er} octobre 1962, la première entité européenne au sein de laquelle le transport professionnel de marchandises par route entre les Etats membres a été libéré sans aucune restriction. Pareille libéralisation du transport routier n'a toujours pas été réalisée à une plus grande échelle.

Le Traité Benelux prévoit cependant une application plus poussée encore de cette libéralisation, notamment la faculté pour les transporteurs des trois pays, sans distinction de nationalité, d'assurer le transport de ou vers des pays tiers ainsi que la participation au transport national des transporteurs des pays partenaires.

La grande divergence des contingents bilatéraux avec des pays tiers et la crainte de troubler le marché de transport ont retardé pendant longtemps cette extension de la libéralisation.

Mais au 1^{er} janvier 1969, une certaine libéralisation du transport avec les pays tiers devenait effective. Depuis cette date, il est, en effet, permis à un transporteur de l'un des pays associés de faire du transport entre un pays de Benelux et un pays tiers, à la condition toutefois que ce transport ait lieu via le pays d'immatriculation du véhicule et soit à valoir sur le contingent de transport de ce pays.

Or, en exécution de la décision prise lors de la conférence gouvernementale d'avril 1969, le Comité des Ministres de Benelux a approuvé, le 11 mars 1970, une disposition aux termes de laquelle un contingent limité de transporteurs des trois pays serait mis en mesure d'assurer tout transport en vertu des deux dernières phases de la libéralisation. La signature de la disposition précitée ne pourra toutefois intervenir que lorsque les pays tiers intéressés auront donné leur accord pour ce qui concerne le transport entre ces pays et le Benelux.

Alhoewel o.m. Frankrijk, Oostenrijk en Zweden zich in principe akkoord hebben verklaard, toch blijft onder meer de Duitse Bondsrepubliek — die het belangrijkste vervoerpotentieel voor de Benelux-landen vertegenwoordigt — weigeren de voorgenomen transporten te laten plaats vinden.

Om te vermijden dat de verdere Benelux-vrijmaking van het wegvervoer aldus in het slop zou geraken, worden voortdurend stappen gedaan om de Duitse houding te doen veranderen.

b) E. G. en C. E. M. T.

Sedert 1 januari 1969 werd, voor een proefperiode van 3 tot 4 jaar, een systeem van 1 200 communautaire vergunningen voor het beroepsgoederenvervoer over de weg ingesteld tussen de Lid-Staten van de Europese Gemeenschap.

Welnu, de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer (C. E. M. T.) is, zij het dan op zeer beperkte schaal, ertoe gebracht geweest een gelijkaardig contingent — multilateraal contingent genoemd — in te voeren voor de 17 landen die de desbetreffende resolutie hebben aangenomen (met uitsluiting van Ierland dat er geen belangstelling voor had).

Het multilateraal contingent bestaat uit 372 vergunningen. Het zal, naar verwacht wordt, met ingang van 1 januari 1972 in voege treden.

Dit aantal vergunningen werd onder de betrokken landen — België krijgt er 25 — verdeeld, rekening houdend met de belangrijkheid van hun internationaal goederenvervoer over de weg en van hun buitenlandse handel.

2) Organisatiemaatregelen.

Op het vlak van de organisatie van de vervoermarkt is het volgende te zeggen over de *margetarifiering in het internationaal vervoer van goederen*.

In het intra-Beneluxwegverkeer geldt, samen met de in 1962 verwezenlijkte liberalisatie, een margetarifiering die echter sindsdien niet meer is aangepast aan de inmiddels ingetreden verhoging van de exploitatiekosten.

Ook op E. G.-vlak bestaat reeds, sinds 1968, een verordening die voorziet in een margetariefstelsel (opening 23 %) voor het goederenvervoer over de weg en in de mogelijkheid, onder bepaalde voorwaarden, particuliere contracten af te sluiten.

Na een voorafgaande bespreking door de Ministerraadvervoer van 27 januari 1970, werd door de Raad tijdens haar zitting van 16 februari 1970 een wijziging gebracht aan deze verordening. Deze wijziging houdt in dat het voortaan toegelaten is vervoerprijzen toe te passen die hoger liggen dan het verplichte tarief, wanneer de kostprijs van het vervoer, om technische redenen, aanzienlijk hoger ligt dan de gemiddelde kostprijs waarmee rekening werd gehouden bij de opstelling van het tarief.

De margetarieven worden opgesteld volgens bilaterale overeenkomsten tussen de Lid-Staten.

Welnu, op basis van de richtlijnen vervat in deze verordening, werd voor het intra-Beneluxverkeer een nieuw ontwerp-tarief opgesteld dat onlangs in de drie landen aan een consultatieprocedure werd onderworpen. In België werd het advies van de Commissie voor de regeling der prijzen ingewonnen.

Deze aangepaste tariefregeling werd door het Comité van Ministers van Benelux goedgekeurd op 10 maart 1971 en komt drie maanden later, d.i. op 10 juni a.s., in voege.

Bien que notamment la France, l'Autriche et la Suisse aient marqué leur accord de principe à ce sujet, la République fédérale allemande — qui représente le potentiel de transport le plus important pour les pays du Benelux — persiste cependant à refuser les transports envisagés.

Pour éviter que la poursuite de la libéralisation du transport routier de Benelux ne soit bloquée, des approches sont continuellement tentées pour faire changer l'attitude allemande.

b) C. E. - C. E. M. T.

Depuis le 1^{er} janvier 1969, il a été instauré, pour une période d'essai de 3 à 4 ans, un système de 1 200 licences communautaires pour le transport professionnel de marchandises par route entre les Etats membres de la Communauté Européenne.

Or, la Conférence européenne des Ministres du Transport (C. E. M. T.) a été amenée à instaurer fût-ce même à une échelle très limitée, un contingent semblable — appelé contingent multilatéral — à l'intention des 17 pays qui ont adopté la résolution y relative (à l'exception de l'Irlande qui n'y voyait aucun intérêt).

Le contingent multilatéral comporte 372 licences. Suivant les prévisions, il entrera en vigueur à partir du 1^{er} janvier 1972.

Ce nombre d'autorisations a été réparti entre les pays intéressés — la Belgique en reçoit 25 — compte tenu de l'importance de leur transport international de marchandises par route et leur commerce extérieur.

2) Mesures d'organisation.

En ce qui concerne l'organisation du marché de transport, il convient de signaler ce qui suit à propos de la *tarification à fourchettes dans le transport international de marchandises par route*.

Corrélativement à la réalisation de la libéralisation, en 1962, du transport routier à l'intérieur de Benelux, une tarification à fourchettes avait été instaurée. Depuis lors, cette tarification n'a plus été adaptée à l'accroissement intervenu entretemps des coûts d'exploitation.

Sur le plan de la C. E. également, il existe depuis 1968 déjà, un règlement qui prévoit l'instauration d'une tarification à fourchettes (éventail 23 %) pour le transport de marchandises par route ainsi que la possibilité de conclure des contrats particuliers, sous certaines conditions.

Après avoir délibéré préalablement le 27 janvier 1970, le Conseil-Transport a modifié ce règlement en sa séance du 16 février 1970. Cette modification dispose qu'il est dorénavant permis d'appliquer des prix de transport plus élevés que ceux du tarif obligatoire, lorsque pour des raisons d'ordre technique, le prix de revient du transport est sensiblement plus élevé que le prix de revient moyen entrant en ligne de compte pour l'élaboration du tarif.

Les tarifs à fourchettes sont établis d'après des conventions bilatérales entre les Etats membres.

Or, sur base des directives contenues dans ce règlement, un nouveau projet de tarif fut établi pour le transport à l'intérieur de Benelux, et soumis récemment à la procédure de consultation. En Belgique, l'avis de la Commission pour la régulation des prix a été recueilli.

Ce tarif adapté a été finalement approuvé par le Comité des Ministres de Benelux le 10 mars 1971 et entrera en vigueur trois mois plus tard, à savoir le 10 juin prochain.

3) *Harmonisatiemaatregelen.*a) *Technische maatregelen genomen door de E. G.*

De Raad heeft zes technische richtlijnen goedgekeurd m.b.t. de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten aangaande de motorvoertuigen en hun aanhangwagens :

- de type-goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens (6 februari 1970);
- toegestaan geluidsniveau en uitlaatinrichting (6 februari 1970);
- maatregelen tegen de door uitlaatgassen veroorzaakte luchtbezoedeling (20 maart 1970);
- achterste kentekenplaten (20 maart 1970);
- brandstofreservoirs en beschermingsinrichtingen (20 maart 1970) en
- stuurinrichtingen (8 juni 1970).

Benevens deze maatregelen werden op 27 juli 1970, nog twee richtlijnen aangenomen inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende :

- deuren van motorvoertuigen en aanhangwagens;
- geluidssignaalinrichtingen van motorvoertuigen.

b) *Sociale harmonisatie in het internationaal vervoer over de weg.*

Deze harmonisatie is uiteraard van groter belang.

De verordening 543/69 van de Europese Gemeenschap betreffende de sociale harmonisatie in het wegvervoer is sedert 1 oktober 1969 van toepassing op het internationale wegvervoer tussen de Lid-Staten en sedert 1 oktober 1970 op alle vervoer. Zij omvat hoofdzakelijk uniforme bepalingen inzake de minimumleeftijd, de rij- en rusttijden, de samenstelling der bemanningen, alsmede het bijhouden van een individueel controleboekje waarin de bemanningen hun diverse activiteiten moeten optekenen.

Bij de goedkeuring van deze verordening heeft de Raad de wens te kennen gegeven om zo vlug mogelijk over een geografisch ruimer Europees akkoord met een analoge inhoud te beschikken.

Hieromtrent werden besprekingen gevoerd in het kader van de Economische Commissie van de U. N. O. te Genève. Maar in zitting van 27 januari 1970 was de Raad er nog niet volledig in geslaagd overeenstemming te bereiken over het onderhandelingsmandaat van de Zes te Genève.

Een volledig akkoord werd echter bekomen in de Raadszitting van 20 maart 1970 waardoor het vervolgens op 3 april 1970 te Genève mogelijk werd het A. E. T. R. (Europees akkoord betreffende de rij- en rusttijden) af te sluiten met instemming van alle vertegenwoordigde West- en Oost-Europese Staten.

De Commissie van de E. G. heeft daarop echter klacht neergelegd bij het Hof van Justitie omdat zij zelf niet als woordvoerder werd aangeduid voor de onderhandelingen te Genève.

Anderzijds, had de Raad in zijn zittingen van 20 maart en 3 juni 1970 de Commissie verzocht de nodige wijzigingsvoorstel(en) aan de verordeningen 543/69 in te dienen om

3) *Mesures d'harmonisation.*a) *Mesures techniques prises par la C. E.*

Le Conseil a approuvé six directives techniques concernant les adaptations communes des législations des Etats membres relatives aux véhicules à moteur et leurs remorques, à savoir :

- agrégation des types de véhicules à moteur et de remorques (6 février 1970);
- niveau de bruits admis et dispositif d'échappement (6 février 1970);
- mesures contre la pollution de l'air par les gaz d'échappement (20 mars 1970);
- plaques d'immatriculation à l'arrière (20 mars 1970);
- réservoirs à carburant et dispositifs de protection (20 mars 1970);
- organes de direction (8 juin 1970).

Outre ces mesures, furent encore approuvées le 27 juillet 1970, deux directives au sujet de l'adaptation commune des législations des Etats membres concernant :

- les portières des véhicules à moteur et des remorques;
- les avertisseurs sonores des véhicules à moteur.

b) *Harmonisation sociale dans le transport international par route.*

Cette harmonisation est évidemment plus importante.

Le règlement 543/69 de la Communauté européenne, relatif à l'harmonisation sociale dans le transport par route est d'application depuis le 1^{er} octobre 1969 pour ce qui concerne le transport international par route entre les Etats-membres, et depuis le 1^{er} octobre 1970 pour tout transport. Il comprend principalement des dispositions uniformes quant à l'âge minimum, à la durée des temps de conduite et de repos, à la composition des équipages, ainsi qu'à la tenue d'un livret individuel de contrôle dans lequel les équipages doivent consigner leurs diverses activités.

Lors de l'approbation de ce règlement, le Conseil a exprimé le désir de disposer aussi rapidement que possible d'un accord européen géographiquement plus large et d'un contenu analogue.

Des pourparlers ont été engagés à ce sujet dans le cadre de la Commission économique de l'O. N. U. à Genève. Mais en sa séance du 27 janvier 1970, le Conseil de la C. E. n'était pas encore parvenu à un accord complet sur le mandat de négociation des six à Genève.

Un accord complet fut cependant obtenu à la séance du Conseil du 20 mars 1970, à la faveur duquel il devint par la suite possible, le 3 avril 1970, à Genève, de conclure l'A. E. T. R. (Accord européen relatif au travail des équipages effectuant des transports internationaux par route) avec l'assentiment de tous les Etats présents d'Europe occidentale et orientale.

Par la suite, la Commission de la C. E. a toutefois déposé une plainte à ce sujet auprès de la Cour de Justice parce qu'elle n'avait pas elle-même été désignée comme porte-parole pour les pourparlers à Genève.

D'autre part, le Conseil avait invité la Commission, en ses séances des 20 mars et 4 juin 1970, à introduire des propositions de modification au règlement 543/69 dans le but de :

1°) ze verenigbaar te maken met het A. E. T. R.;

2°) sommige technische toepassingsmoeilijkheden te kunnen oplossen in sommige sectoren, zoals de ophaal- en besteldiensten en bepaalde vervoeren op korte afstand.

Tijdens haar zitting van 7 december 1970, heeft de Commissie daarop verklaard dat zij nog niet bij machte was een wijzigingsvoorstel in te dienen voor de aanpassing van de E. G.-verordening aan het A. E. T. R. Zij ging evenwel de verbintenis aan om onmiddellijk — en mits de Lid-Staten zich hunnerzijds verbonden er geen gebruik van te maken om de A. E. T. R.-kwestie te regelen — geen wijzigingsvoorstel van die verordening 543/69 in te dienen om aldus het hoofd te kunnen bieden aan de praktische toepassingsmoeilijkheden die zich voordoen in sommige sectoren.

Dit is inmiddels gebeurd en het wijzigingsvoorstel is thans aan de voorafgaandelijke procedure van advies onderworpen.

Wat betreft de aanpassing van de E. G.-verordening aan het A. E. T. R., heeft het Hof van Justitie op 31 maart 1971 uitspraak gedaan over de klacht van de Commissie.

Ten aanzien van het meningsverschil tussen de Raad en de Commissie, stelt het Hof de Raad in het gelijk. Derhalve kan het probleem van de aanpassing van de E. G.-verordening verder worden behandeld.

c) *Controletoeestel in het wegvervoer.*

Een verordening tot invoering van een controletoeestel werd op 20 juli 1970 officieel goedgekeurd. Hierdoor wordt het individueel controleboekje, voorgeschreven door de verordening betreffende de sociale harmonisatie, volledig vervangen door een controletoeestel in het voertuig zelf dat de rij, rust- en arbeidstijden van de bemanning registreert.

Aangezien het toestel dat aan deze eisen voldoet, thans nog niet bestaat, wordt het slechts van 1 januari 1975 af verplicht gesteld voor de nieuwe voertuigen en voor deze die gevaarlijke stoffen vervoeren, en van 1 januari 1978 af voor alle overige voertuigen.

Iedere Lid-Staat heeft echter het recht deze data voor de op zijn grondgebied ingeschreven voertuigen te vervroegen.

Bovendien kan iedere Lid-Staat nog vóór deze data de thans reeds in de handel verkrijgbare tachygrafen voor de op zijn grondgebied ingeschreven voertuigen, verplicht stellen. Deze tachygrafen mogen alsdan, mits inschrijving in het individueel controleboekje van de door het toestel niet geregistreerde tijden, tot 1 januari 1980 worden gebruikt om een normale afschrijving toe te laten.

België heeft besloten de tachygraaf reeds in te voeren voor bepaalde categorieën van voertuigen. Het desbetreffend koninklijk besluit is klaar en de Commissie van de Europese Gemeenschap heeft er begin februari van dit jaar advies over uitgebracht. Het zal dus eerlang kunnen uitgevaardigd worden.

d) *Afmetingen en gewichten van de bedrijfsvoertuigen.*

Inzake vervoer over de weg is verder nog te vermelden dat op Belgisch verzoek de Raad van de Europese Gemeenschap, in haar zitting van 7 december 1970, aan het Comité van Permanent Vertegenwoordigers opdracht heeft gegeven een ontwerp-verordening houdende uniforme maximale afmetingen en gewichten van bedrijfsvoertuigen voor te bereiden. De Commissie heeft beloofd spoedig een voorstel in te dienen.

1°) le rendre compatible avec l'A. E. T. R.;

2°) pouvoir résoudre certaines difficultés techniques d'application dans des secteurs déterminés, comme les services de prise et de remise à domicile ainsi que le transport à courte distance.

En sa séance du 7 décembre 1970, la Commission a déclaré à ce propos qu'elle n'était pas encore en mesure d'introduire une proposition de modification pour l'adaptation du règlement de la C. E. à l'A. E. T. R. Elle s'engageait cependant — pour autant que les États membres marquent de leur côté, leur accord pour ne pas en faire état dans le but de régler la question de l'A. E. T. R. — à présenter un projet de modification du règlement 543/69, de façon à pouvoir faire face aux difficultés pratiques d'application qui se présentent dans certains secteurs.

C'est ce qui a été fait entre-temps et le projet de modification est soumis actuellement à la procédure d'avis.

Pour ce qui est de l'adaptation du règlement de la C. E. à l'A. E. T. R., la Cour de Justice s'est prononcée le 31 mars 1971 au sujet de la plainte de la Commission.

Au regard de la divergence de vues entre le Conseil et la Commission, la Cour a donné raison au Conseil. Aussi le problème d'adaptation du règlement de la C. E. peut-il être traité plus avant.

c) *Appareil de contrôle dans le transport par route.*

Un règlement instaurant un appareil de contrôle a été approuvé par le Conseil le 20 juillet 1970. Par ce règlement, le livret individuel de contrôle, prescrit par le règlement relatif à l'harmonisation sociale, est complètement remplacé par un appareil de contrôle placé à bord du véhicule même et permettant l'enregistrement des temps de conduite, de repos et de travail.

Étant donné que l'appareil répondant à ces exigences n'existe pas encore, il ne sera obligatoire qu'à partir du 1^{er} janvier 1975 pour les nouveaux véhicules ainsi que pour ceux transportant des matières dangereuses, et à partir du 1^{er} janvier 1978 pour tous les autres véhicules.

Chaque État membre a toutefois le droit d'avancer cette date pour les véhicules immatriculés sur son territoire.

De plus, chaque État membre a la faculté, en ce qui concerne les véhicules immatriculés sur son territoire, de rendre obligatoire, avant cette date encore, les tachygraphes déjà disponibles actuellement dans le commerce. Pour permettre leur amortissement normal, ces tachygraphes peuvent être employés jusqu'au 1^{er} janvier 1980, moyennant consignation dans le livret de contrôle individuel, des temps non enregistrés par l'appareil.

La Belgique a décidé d'instaurer dès à présent le tachygraphe pour certaines catégories de véhicules. L'arrêté royal y afférent est élaboré et la Commission de la Communauté européenne a rendu son avis à ce sujet au début de février de cette année. Il pourra donc être pris incessamment.

d) *Dimensions et poids des véhicules utilitaires.*

En fait de transport routier, il convient encore de signaler qu'à l'invitation de la Belgique, le Conseil de la C. E. a, en sa séance du 7 décembre 1970, donné mission au Comité des Représentants permanents de préparer un projet de règlement traitant de l'uniformisation des dimensions et des poids maxima des véhicules utilitaires. La Commission a promis de déposer rapidement une proposition en ce sens.

e) *Geregeld internationaal vervoer en internationale pendeldiensten met autobussen en autocars.*

In dezelfde zitting van 7 december 1970, werden nog twee ontwerpen behandeld met betrekking tot het internationaal autobus- en autocarvervoer, het ene voor de geregelde diensten, het andere voor de pendeldiensten. Hierover kon nog geen volledige overeenstemming worden bereikt.

III. *Maatregelen in verband met het vervoer over de binnenwateren.*

Op gebied van het vervoer over de binnenwateren is men, op E. G.-vlak, volop bezig met een harmonisatie die genoemd wordt *stilleregeling in de binnenvaart*.

Op 27 januari 1970 werd door de Raad een resolutie aangenomen, waardoor de door de Lid-Staten getroffen of voorziene sloopmaatregelen zullen worden gecoördineerd en zo vlug mogelijk een tijdelijke stillegging van vaartuigen op de Rijn moet worden uitgewerkt, in overleg met de partners van de Akte van Mannheim (Zwitserland en Groot-Brittannië).

De bedoeling is tot een beter evenwicht te komen tussen vraag en aanbod en billijke vrachtprijzen te verzekeren. De stillegging zal eveneens kunnen worden uitgebreid tot andere bekkens die in nauw verband staan tot de Rijn. Ze zal gedurende vijf jaar worden geëxperimenteerd en vervolgens worden vervangen door een definitieve oplossing, die bovendien capaciteitsmaatregelen op lange termijn zal moeten bevatten ter bestrijding van structurele overcapaciteit.

In haar zitting van 7 december 1970 heeft de Raad kennis genomen van de stand der werkzaamheden en heeft zij opdracht gegeven de besprekingen voort te zetten. Het is echter te verwachten dat de eigenlijke onderhandelingen met Zwitserland en Groot-Brittannië voor het afsluiten van een akkoord slechts zullen kunnen geïncorporeerd worden in het licht van het zo pas uitgesproken arrest van het Hof van Justitie over de A. E. T. R.-zaak. Hier ook stelt zich immers het probleem van de instantie die als woordvoerder van de Europese Gemeenschap dient op te treden.

IV. — *Maatregelen betreffende het vervoer per spoor.*

a) Verleden jaar is voor het vervoer per spoor, op internationaal vlak, eindelijk een beslissing gevallen betreffende de invoering van de *automatische koppeling van het rijdend spoorwagemateriaal*, die in de V. S. A. en de U. S. S. R. reeds gebruikt wordt.

Die overeenkomst bepaalt dat de automatische koppeling, in gans West-Europa, in 1979 ingevoerd wordt voor de internationale trafiek en ten laatste, in 1981, voor het ganse verkeer, dus met inbegrip van het binnenlandse verkeer.

De E. G.-Raad heeft op 4 juni 1970, beslist dat de financiële last voortspruitende uit de invoering van de automatische koppeling volledig door de zes spoorwegmaatschappijen zelf zal moeten worden gedragen, ten einde geen concurrentievervalsing te veroorzaken ten nadele van ander verkeer.

b) In de Europese Gemeenschap is, verleden jaar, ook veel aandacht geschonken aan een activering van de *samenwerking der spoorwegondernemingen*.

Op de Zitting van de Raad van 7 december 1970 werd een resolutie goedgekeurd waarbij de zes spoorwegmaatschappijen van de Gemeenschap worden uitgenodigd hun samenwerking op commercieel, technisch en exploitatiegebied te verbeteren en daarover jaarlijks verslag uit te brengen bij de Raad.

e) *Transport international régulier et services de navette par autobus et autocars.*

Au cours de la même séance du 7 décembre 1970, deux projets relatifs au transport international par autobus et par autocars, l'un pour les services réguliers, l'autre pour les services de navette, ont été examinés, mais ils n'ont pas encore pu recueillir un accord unanime.

III. — *Mesures relatives au transport par voies navigables.*

Dans le domaine du transport par voies navigables, la C.E. s'occupe activement d'une harmonisation appelée *immobilisation dans la navigation intérieure*.

Le 27 janvier 1970, une résolution a été adoptée par le Conseil, aux termes de laquelle il y avait lieu de coordonner les mesures de démolition prises ou prévues par les États membres, et d'élaborer aussitôt que possible une réglementation temporaire d'immobilisation des bateaux sur le Rhin, en accord avec les partenaires de l'Acte de Mannheim (Suisse et Grande-Bretagne).

Le but est la réalisation d'un meilleur équilibre entre l'offre et la demande et la pratique de prix de transport équitables. La réglementation sur l'immobilisation pourra également être étendue à d'autres bassins se trouvant en relation étroite avec le Rhin. Elle sera expérimentée pendant cinq ans et, ensuite, remplacée par une solution définitive, laquelle devra en outre comporter des mesures de capacité à long terme pour combattre la surcapacité structurelle.

En sa séance du 7 décembre 1970, le Conseil a pris connaissance de l'état des travaux et a donné mission de poursuivre les pourparlers avec la Suisse et la Grande-Bretagne. Il faut toutefois s'attendre à ce que les négociations proprement dites avec ces pays ne puissent être officialisées qu'à la lumière de l'arrêt récemment prononcé par la Cour de Justice dans l'affaire de l'A. E. T. R. Ici également se pose, en effet, le problème de l'instance qui doit agir en tant que porte-parole de la Communauté européenne.

IV. — *Mesures relatives au transport ferroviaire.*

a) L'an dernier, une décision est finalement intervenue sur le plan international à propos de l'instauration de l'*attelage automatique du matériel roulant*, déjà utilisé aux États-Unis et en U. R. S. S.

La convention réalisée stipule que l'attelage automatique sera appliqué en 1979 au trafic international de l'ensemble de l'Europe occidentale et au plus tard en 1981 pour la totalité du trafic, en ce compris donc le trafic intérieur.

Le 4 juin 1970, le Conseil de la C. E. a décidé que la charge financière résultant de l'instauration de l'attelage automatique devra être supportée complètement par les six sociétés ferroviaires elles-mêmes, afin de ne pas créer une nouvelle forme de distorsion dans la concurrence au détriment des autres modes de transport.

b) La Communauté européenne s'est également beaucoup préoccupée, l'an dernier, d'activer la *coopération des entreprises de chemin de fer*.

En sa séance du 7 décembre 1970, le Conseil a adopté une résolution invitant les six sociétés ferroviaires de la Communauté à améliorer leur coopération dans le domaine de la politique commerciale, de la technique et de l'exploitation et à en faire rapport au Conseil chaque année.

V. — *Samenwerking tussen Benelux-zeehavens.*

Reeds op de regeringsconferentie van april 1969 was besloten dat, met het oog op de harmonische ontwikkeling van en een actieve samenwerking tussen de Benelux zeehavens, de gemeenschappelijke elementen in het beleid zouden verstrekt worden.

Ter uitvoering hiervan bleek het nochtans noodzakelijk voorafgaandelijk een objectief onderzoek van de verschillpunten en van de gemeenschappelijke elementen in het havenbeleid van de betrokken landen in te stellen.

Besloten werd, met dit doel, de volgende vier studies op ambtelijk vlak te doen verrichten :

- de betrekkingen tussen de diverse overheden en de havenbeheerders;
- de vergelijking van de exploitatierekeningen der drie voornaamste havens : Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam;
- de beschrijving van de industrialisatiefactoren in de zeehavengebieden;
- een kwantitatieve illustratie van eerstgenoemde studie.

De studie betreffende de vergelijking van de exploitatierekeningen der drie voornaamste havens, die reeds aan de Interparlementaire Beneluxraad is overgezonden, verdient hierbij de bijzondere aandacht. Gebleken is onder andere dat de al te vaak gemaakte bemerking dat de haven van Antwerpen een oneerlijke concurrentie zou voeren tegenover de Nederlandse havens ten gevolge van het feit dat Antwerpen van een sterke financiële steun van de centrale overheid zou genieten, ongegrond is.

Vermits de eerste drie rapporten voltooid zijn en men het vierde op korte termijn verwacht, werd, alvorens verder op ministerieel niveau de kwestie te onderzoeken, besloten eerst overleg te plegen met de zeehavenbeheerders, ten einde ook hun inzichten over de gestelde problematiek te kennen. Dit overleg had plaats op 8 maart 1971.

VI. — *Samenwerking tussen de nationale luchtvaartmaatschappijen.*

Op de Benelux-regeringsconferentie van april 1969 werd overeengekomen deze samenwerking tussen de nationale luchtvaartmaatschappijen te bevorderen. De Conferentie van juli 1970 leidde tot de conclusie dat de inspanningen dienden te worden voortgezet.

Bij nader overleg is reeds gebleken dat zich in het intra-Beneluxverkeer geen moeilijkheden inzake samenwerking voordoen, maar dat, integendeel, het intra-Beneluxnet zich goed heeft ontwikkeld en de gemeenschappelijke exploitatie van deze lijnen voldoening schenkt.

Anders is het gesteld ten aanzien van de trafiek op ruimer geografisch vlak. Indien technische samenwerking tussen de drie luchtvaartmaatschappijen volstrekt noodzakelijk is om de hoge kosten van onderhoud en herziening van moderne vliegtuigen te drukken, dan is het echter zo dat, globaal gezien, die maatschappijen gebruik maken van uiteenlopende vliegtuigtypes. Dit is de reden waarom K.L.M. en Sabena tot twee verschillende technische groepen van internationale samenwerking behoren, namelijk de K.U.S.S. en de ATLAS-groep.

Maar ook commercieel gezien, zijn de belangen van de respectieve luchtvaartmaatschappijen niet complementair omdat zij elk slechts over een beperkte binnenlandse markt beschikken. Een commercieel samengaan op Benelux-vlak zou op zichzelf dan ook geen verruiming van het globaal

V. — *Coopération entre les ports de mer de Benelux.*

Déjà lors de la conférence gouvernementale du mois d'avril 1969, il fut convenu qu'en vue d'assurer le développement harmonieux d'une coopération active entre les ports de mer de Benelux, les éléments communs de la gestion seraient renforcés.

L'exécution de cette conclusion faisait toutefois apparaître qu'il était indispensable de prescrire préalablement un examen objectif des points litigieux et des éléments communs dans la gestion portuaire des pays intéressés.

Dans ce but, il fut décidé de faire exécuter d'abord les quatre études suivantes :

- les rapports entre les diverses autorités et les administrateurs portuaires;
- la comparaison des comptes d'exploitation des trois ports principaux : Anvers, Rotterdam, Amsterdam;
- les descriptions des facteurs d'industrialisation dans les régions portuaires;
- une illustration quantitative de la première étude.

L'étude relative à la comparaison des comptes d'exploitation des trois ports principaux, qui a déjà été transmise au Conseil interparlementaire de Benelux, mérite une attention spéciale. Il est apparu notamment que n'est pas fondée l'observation qui est faite trop souvent et suivant laquelle le port d'Anvers ferait une concurrence déloyale aux ports néerlandais, du fait qu'Anvers bénéficierait d'un puissant appui financier du pouvoir central.

Etant donné que les trois premiers rapports sont terminés et que le quatrième le sera à bref délai, il a été décidé, avant de poursuivre l'examen de la question au niveau ministériel, de se concerter tout d'abord avec les administrateurs portuaires, afin de connaître également leurs intentions au sujet des problèmes posés. Cette concertation a eu lieu le 8 mars 1971.

VI. — *Coopération entre les sociétés nationales de navigation aérienne.*

Lors de la conférence gouvernementale de Benelux, en avril 1969, il a été convenu de promouvoir la coopération entre les sociétés nationales de navigation aérienne. La Conférence du mois de juillet 1970 a abouti à la conclusion que les efforts devaient être poursuivis.

Après concertation, il est apparu qu'il n'existe aucune difficulté en matière de coopération dans le trafic intérieur Benelux mais qu'au contraire le réseau intérieur Benelux s'est bien développé, tandis que l'exploitation commune des lignes donne satisfaction.

Il n'en est pas de même pour ce qui concerne le trafic sur un plan géographique plus large. Si une coopération technique entre les trois sociétés de navigation aérienne est absolument nécessaire pour abaisser les frais élevés d'entretien et de révision des avions modernes, il faut dire aussi que, dans leur ensemble, ces sociétés font usage de types d'avions très différents. C'est, en fait, la raison pour laquelle la K.L.M. et la Sabena appartiennent à deux groupes techniques différents de coopération internationale, notamment les groupes K. U. S. S. et ATLAS.

Au point de vue commercial également, les sociétés respectives de navigation aérienne ont des intérêts non complémentaires du fait qu'elles disposent chacune d'un marché intérieur limité. Dès lors, une collaboration commerciale sur le plan de Benelux ne constituerait en soi aucun élargisse-

aandeel op de markt van deze maatschappijen vertegenwoordigen. Wel zou er gestreefd worden naar een samenwerking in ruimer verband ten einde gebruik te kunnen maken van een groter buitenlands potentieel. De ondervinding met Air-Union is echter, op dat stuk nu niet bepaald aanmoedigend gebleken.

* * *

Uit dit overzicht van de internationale vervoerpolitiek blijkt duidelijk de complexiteit en de diversiteit van de op Europees vlak bestaande vervoerproblemen. Het mag dan ook als een succes worden aangezien dat zoveel vraagstukken in één jaar een concrete communautaire oplossing hebben gekregen.

Meer bepaald voor de Europese Gemeenschap kan worden gesteld dat geen enkel land, op zichzelf genomen, er zich kan op beroepen, zowel qua kwantiteit als qua kwaliteit, evenveel wetgevend werk op vervoergebied te hebben verricht. Zo men daarbij bedenkt toe moeilijk het is om tussen de verantwoordelijken van zes verschillende landen tot een akkoord te komen over eenzelfde gemeenschappelijke oplossing, dan blijken de verdiensten van de Europese Gemeenschap des te groter te zijn, zelf indien de getroffen beslissingen niet steeds als volmaakt kunnen worden beschouwd.

Voor de toekomst liggen trouwens, voor de Zes, nog een aantal belangrijke onderwerpen ter tafel.

Ook de C. E. M. T. schijnt de zaken met meer doeltreffendheid en spoed te willen aanpakken.

* * *

*Uitvoering van de wet van 18 februari 1969
betreffende de maatregelen ter uitvoering
van de internationale verdragen en akten
inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg.*

Bij de bespreking van de wet van 18 februari 1969 werd beloofd, jaarlijks, verslag uit te brengen over het gebruik dat ervan werd gemaakt.

Deze wet geeft aan de Koning de bevoegdheid om bij in Ministerraad overlegde besluiten, alle vereiste maatregelen te treffen op het gebied van het vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg, ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen en uit de krachtens deze genomen internationale akten. Deze maatregelen kunnen zo nodig de opheffing en de wijziging van wetsbepalingen inhouden.

Op grond van die wet werden volgende besluiten genomen :

1) het koninklijk besluit van 26 november 1969 betreffende de toepassing op de binnenvaart van de E. G.-verordening n° 11/60 aangaande de afschaffing van discriminaties op het gebied van vervoerprijzen en -voorwaarden (*Belgisch Staatsblad* van 16 januari 1970, p. 560);

2) het koninklijk besluit van 23 maart 1970 ter uitvoering van de E. G.-verordening nr 543/69 inzake de sociale harmonisatie in het wegvervoer (*Belgisch Staatsblad* van 1 april 1970, p. 3136).

Een ander ontwerp van koninklijk besluit tot uitvoering van de verordening nr 1463/70 van de Raad van de Europese Gemeenschap betreffende de invoering van een controle-apparaat bij het wegvervoer, is in voorbereiding.

ment de la part globale de ces sociétés sur le marché. Toutefois, on s'efforcerait de réaliser une collaboration sur un plan plus large de façon à pouvoir disposer d'un potentiel étranger plus important. L'expérience faite en ce domaine avec l'Air-Union n'a cependant pas été particulièrement encourageante.

* * *

Cet aperçu de la politique internationale de transport fait apparaître clairement la complexité et la diversité des problèmes abordés dans le contexte européen. On peut dès lors considérer comme un succès que tant de problèmes aient pu recevoir une solution communautaire concrète en une seule année.

Plus précisément pour ce qui concerne la Communauté européenne, on peut dire qu'aucun pays, pris isolément ne peut prétendre avoir fourni un travail législatif aussi important en matière de transport, tant en quantité qu'en qualité. Si, de surcroît, l'on considère combien il est difficile de mettre d'accord les responsables de six pays différents sur une solution commune, les mérites de la C. E. apparaissent d'autant plus grands, même si les décisions prises ne peuvent pas toujours être considérées comme parfaites.

D'ailleurs, pour l'avenir, un certain nombre de projets importants sont à l'ordre du jour des Six.

La C. E. M. T. aussi semble vouloir aborder les questions avec plus d'efficacité et de diligence.

* * *

*Exécution de la loi du 18 février 1969,
concernant les mesures en exécution des traités
et actes internationaux en matière de transport
par route, par chemin de fer ou par voie navigable.*

A l'occasion de la discussion de la loi du 18 février 1969, il a été promis de présenter chaque année un rapport sur l'utilisation qui en aurait été faite.

Cette loi donne au Roi le pouvoir de prendre par arrêté délibérés en Conseil des Ministres, toutes mesures utiles en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable, en exécution des obligations qui découlent des traités internationaux et des actes pris en vertu de ceux-ci. Ces mesures peuvent, si besoin en est, englober la suppression et la modification de dispositions légales.

Sur base de cette loi, ont été pris les arrêtés suivants :

1) l'arrêté royal du 26 novembre 1969 concernant l'application à la navigation intérieure, du règlement C. E. n° 11/60 relatif à la suppression des discriminations en matière de prix et de conditions de transport (*Moniteur belge* du 16 janvier 1960, page 560);

2) l'arrêté royal du 23 mars 1970 en exécution du règlement C. E. n° 543/69, en matière d'harmonisation sociale dans le transport par route (*Moniteur belge* du 1^{er} avril 1970, page 3136).

Un autre projet d'arrêté royal en exécution du règlement n° 1463/70 du Conseil de la Communauté européenne, concernant l'instauration d'un appareil de contrôle en matière de transport routier, est actuellement en cours de préparation.

Dit ontwerp voorziet dat :

- de Belgische bedrijfsvoertuigen moeten worden uitgerust met een controle-apparaat (tachygraaf), dat de registratie mogelijk maakt van de afstand afgelegd door het voertuig, de snelheid van het voertuig, de rijtijden, de overige werktijden en de rusttijden van het lid of de leden van de bemanning;
- het model van de tachygrafen moet erkend zijn door de Minister van Economische Zaken;
- de overtredingen opgespoord en gestraft worden overeenkomstig de bepalingen van de wet van 18 februari 1969;
- de Minister van Verkeerswezen de datum vaststelt waarop het besluit per categorie van voertuigen in werking treedt.

Ten slotte zij nog vermeld dat ook voor de meeste nationale uitvoeringsmaatregelen betreffende de acht reeds goedgekeurde richtlijnen van de E. G. Raad m.b.t. de technische voorschriften voor motorvoertuigen en aanhangwagens, evenals voor de uitvoering van analoge beslissingen getroffen door de Benelux Economische Unie en door de Economische Commissie voor Europa van de U. N. O., een koninklijk besluit van 14 januari 1971 werd genomen (*Belgisch Staatsblad* van 20 januari 1971, p. 714).

DEEL II.

Overzicht van het nationaal vervoer.

Het Parlement werd omstandig ingelicht over de nationale vervoerpolitiek met de acht beginselen die er aan ter gronslag liggen.

Alvorens elke sector afzonderlijk te behandelen, kan men zich thans beperken tot :

- 1) een bijzondere maatregel die op nationaal vlak werd getroffen : de oprichting van een Nationaal Comité voor de Coördinatie van het Vervoerbeleid;
- 2) een globaal overzicht van de evolutie van het vervoer in 1970 in vergelijking met 1969.

1) Nationaal Comité voor de Coördinatie van het Vervoerbeleid.

Bij koninklijk besluit van 14 september 1970 werd het Nationaal Comité voor de Coördinatie van het Vervoerbeleid opgericht.

Het is ruim opgevat. Het werd samengesteld uit 64 afgevaardigden van de openbare besturen, de economische raden, de havens, de verschillende vervoertakken, de gebruikers en de syndikale organisaties, en, desondanks, werden niet alle aanvragen ingewilligd. Maar het is voorzien dat in subcommissies en werkgroepen op andere verenigingen en organisaties een beroep zal worden gedaan telkens zulks wenselijk of nodig voorkomt.

De opdracht van het Comité bestaat erin advies uit te brengen over de problemen gesteld binnen het kader van een gecoördineerd vervoerbeleid, zowel op het gebied van de organisaties als van de infrastructuur met de bedoeling een evenwichtige economische ontwikkeling van gans het land te verwezenlijken.

Daarbij is het echter noodzakelijk gebleken om de opdracht te preciseren in een zij het niet exhaustieve lijst van elementen van het vervoerbeleid, en met name :

Ce projet prévoit que :

- les véhicules belges utilitaires doivent être équipés d'un appareil de contrôle (tachygraphe), lequel permet l'enregistrement de la distance parcourue par le véhicule, la vitesse du véhicule, le temps de conduite, le surplus du temps de travail et le temps de repos du ou des membres de l'équipage;
- les tachygraphes doivent être d'un modèle reconnu par le Ministre des Affaires économiques;
- les infractions sont recherchées et punies conformément aux dispositions de la loi du 18 février 1969;
- le Ministre des Communications fixe la date à laquelle l'arrêté entre en vigueur, par catégorie de véhicules.

Enfin, il convient de signaler encore qu'un arrêté royal a également été pris le 14 janvier 1971 (*Moniteur belge* du 20 janvier 1971, page 714) pour ce qui concerne la plupart des mesures nationales d'exécution, relatives aux huit directives déjà approuvées par le Conseil de la C. E., concernant les prescriptions techniques pour véhicules à moteur et remorques, ainsi que pour ce qui est de l'exécution de décisions analogues de l'Union Economique Benelux et de la Commission Economique pour l'Europe de l'O. N. U.

PARTIE II.

Aperçu du transport national.

Le Parlement a été informé de façon détaillée lors de la discussion du budget de 1970, de la politique nationale de transport et des 8 principes qui en constituent le fondement.

Ainsi et avant d'aborder chaque secteur séparément, on peut se limiter à :

- 1) une mesure spéciale prise sur le plan national : l'instauration d'un Comité national de Coordination de la Politique des Transports;
- 2) un aperçu global de l'évolution du transport en 1970 par rapport à 1969.

1) Comité national de Coordination de la Politique des Transports.

Le Comité national de Coordination de la Politique des Transports a été créé par un arrêté royal du 14 septembre 1970.

Il a été conçu très largement, car il est composé de 64 délégués représentant les administrations publiques, les conseils économiques, les ports, les différentes branches de transport, les usagers ainsi que les organisations syndicales et, néanmoins, toutes les demandes n'ont pu être honorées. Mais il est prévu qu'au sein de sous-commissions et groupes de travail il sera fait appel à d'autres associations et organisations chaque fois qu'il apparaîtra nécessaire ou souhaitable d'y recourir.

La mission du Comité consiste à donner des avis sur les problèmes posés dans le cadre d'une politique de transport coordonnée, tant en matière d'organisation que d'infrastructure, en vue de la réalisation d'un développement économique équilibré du pays tout entier.

Toutefois, il a été nécessaire de préciser sa mission dans une liste non exhaustive d'éléments de la politique de transport, tels que :

— de vervoerinvesteringen in de verbindingen tussen de havens en de handels- en industriële centra van het land;

— elke meerjaarlijkse programmatie inzake de transportinfrastructuur;

— de kostprijs van de vervoerdiensten met het buitenland als bestemming, in verband met de ontwikkeling van de zeehavens en van het vervoer over de weg, per spoor, via leidingen, over zee, via de binnenvaart en via de lucht;

— de verdeling van de openbare investeringen naargelang zij ertoe strekken de nationale economie over het algemeen ofwel de regionale ontwikkeling te bevorderen en zulks op grond van uitsluitend economische criteria;

— de financiering van het vervoerapparaat in België.

Gelet op de nieuwe economische structuuropvattingen die zich aftekenen, heeft de Minister, op de installatievergadering van het Comité op 19 februari 1971 gevraagd dat in de eerste plaats aandacht zou worden geschonken aan het vastleggen van criteria die de nationale investeringen onderscheiden van deze van regionaal belang.

De regering verwacht en wenst dat het Comité zijn taak in alle objectiviteit zal vervullen en tot een goed einde zal brengen.

2) Globaal overzicht van de evolutie van het vervoer in 1970 in vergelijking met 1969.

Het jaar 1970 is, vervoereconomisch gezien, voor de transportsector een goed jaar geweest.

Dit is, in de eerste plaats, te danken aan de krachtige economische opleving die einde 1967 in de Europese Gemeenschap een aanvang nam, in 1969 een hoogtepunt kende en in 1970 op en evenhoog niveau aanhield.

In België, bleef de situatie, vorig jaar, gekenmerkt door het volledig gebruik van de productiefactoren. De binnenlandse vraag bleef groot en alhoewel de prijzen voelbaar stegen, gebeurde dat, globaal, minder snel dan in de andere landen van de Europese Gemeenschap. Het uitvoersaldo is positief gebleven en de aanzienlijke groei van de bedrijfsinvesteringen vormde eveneens een gunstige factor.

a) Die gunstige factoren zijn duidelijk te onderkennen in het vervoer per spoor.

Het door de N. M. B. S. verzekerde transportvolume kende een nieuwe aangroei in 1970 in vergelijking met 1969, hoewel het jaar 1969 reeds ruime voldoening schonk op het vlak van de spoorwegprestaties.

Het goederenvervoer van de N. M. B. S. heeft met 7 816 miljoen t/km wagenladingen in 1970 een nieuw record cijfer bereikt dat sinds 1927 niet meer behaald werd. Dit betekent meteen een stijging van 5,4 % t.o.v. 1969.

Voorts is de achteruitgang in het reizigersverkeer van de N. M. B. S., die tot 1968 werd waargenomen maar die in 1969 reeds werd afgeremd, tot stilstand gebracht. Met circa 8 260 miljoen reizigers-km (zonder aanvullende autobusdiensten) wordt het cijfer van 1969 zelfs met bijna 0,4 % overtroffen.

In 1970 verzekerde de N. M. B. S. dus in totaal 16 076 miljoen verkeerseenheden, cijfer dat nog nooit werd bereikt.

Het is misschien nog voorbarig deze evolutie te willen aanzien als zijnde een tendens tot heropleving van het openbaar vervoer.

De cijfers zijn evenwel verheugend en stemmen tot voldoening voor de grote inspanningen die sedert jaren werden gedaan.

— les investissements de transport se rapportant aux relations entre les ports et les centres industriels et commerciaux du pays;

— toute programmation pluriannuelle en matière d'infrastructure de transport;

— le prix de revient des services de transport à destination de l'étranger compte tenu du développement des ports maritimes et du transport par route, par fer, par canalisations, par mer, par voie navigable et par air;

— la répartition des investissements publics selon qu'ils visent à promouvoir l'économie nationale en général ou le développement régional et ce, sur la base de critères exclusivement économiques;

— le financement de l'appareil de transport en Belgique.

Compte tenu des nouvelles conceptions qui se font jour en matière de structure économique, le Ministre a demandé, lors de la séance d'installation du Comité, le 19 février 1971, qu'il soit en premier lieu prêté attention à l'établissement de critères permettant de distinguer les investissements d'intérêt national de ceux d'intérêt régional.

Le Gouvernement attend et souhaite que le Comité accomplisse sa tâche et la mène à bonne fin en toute objectivité.

2) Aperçu global de l'évolution du transport en 1970 par rapport à 1969.

Du point de vue de l'économie du transport, l'année 1970 a été bonne pour le secteur des transports.

Ce fait doit être attribué, en premier lieu, à l'essor économique intense qui a débuté à la fin de 1967 dans la Communauté européenne et qui, tout en connaissant un point culminant en 1969, c'est maintenu à un même niveau en 1970.

En Belgique, la situation, l'an dernier, se caractérisait toujours par le plein emploi des facteurs de production. La demande intérieure restait forte et, bien que les prix aient accusé une hausse sensible, cette manifestation fut globalement moins rapide que dans les autres pays de la Communauté européenne. Le solde de l'exportation est resté positif et l'accroissement considérable des investissements industriels constituait également un facteur favorable.

a) Ces facteurs favorables apparaissent nettement dans le transport par chemin de fer.

Le volume de transport assuré par la S. N. C. B. a connu une nouvelle augmentation en 1970 par rapport à 1969, bien que l'exercice 1969 eût été très satisfaisant en ce qui concerne les prestations ferroviaires.

Le transport de marchandises de la S. N. C. B. a enregistré en 1970 avec ses 7 816 millions de tonnes/km en charges complètes, un nouveau record qui n'avait plus été atteint depuis 1927. L'augmentation est ainsi de 5,4 % par rapport à 1969.

D'autre part, le recul enregistré jusqu'en 1968 dans le trafic voyageurs de la S. N. C. B. a pu être arrêté non sans avoir été préalablement enrayé en 1969. Avec environ 8 260 millions de voyageurs/km (en ce non compris les services complémentaires d'autobus), le résultat de 1969 est même dépassé de 0,4 %.

En 1970, la S. N. C. B. a assuré donc au total 16 076 millions d'unités de trafic, chiffre jamais atteint auparavant.

Il est peut-être encore prématuré de vouloir considérer cette évolution comme étant l'avènement d'une relance du transport public.

Mais les chiffres sont réconfortants et susceptibles de donner satisfaction, eu égard aux grands efforts déployés depuis des années.

Wij moeten op de ingeslagen weg verder gaan, want reeds rijzen nieuwe, ernstige vraagstukken die verband houden met ons leefmilieu, met name op het gebied van het stedelijk en interstedelijk vervoer.

b) Ten aanzien van het wegvervoer, dient vooreerst te worden opgemerkt dat het aantal nieuwe in het verkeer gebrachte voertuigen in 1970 met circa 10 % gedaald is tegenover 1969. Men mag evenwel niet uit het oog verliezen dat 1969 een buitengewoon jaar was voor de verkoop van nieuwe personenwagens.

Het aantal nieuwe in het verkeer gebrachte bedrijfsvoertuigen vertoont in 1970 eveneens een daling, namelijk 5 %, tegenover het vorige jaar.

Wat het beroepsvervoer over de weg betreft, was 1970 globaal genomen gunstiger dan de voorgaande jaren. De toenemende vraag naar vervoer, bevorderd door de gunstige conjunctuur, zorgde voor een beter evenwicht tussen vraag en aanbod op de transportmarkt. De dreigende crisistoestand, die kenmerkend is voor bepaalde sectoren van het wegvervoer, handhaafde zich echter meestal in de loop van het jaar. Op het vlak van de prijzen is er geen aanzienlijke verbetering ingetreden, terwijl de exploitatiekosten voortdurend stijgen.

Het internationaal wegvervoer nam in 1970 nog verder toe. Zo steeg in onze voornaamste betrekkingen zoals België-Frankrijk en België-Bondsrepubliek Duitsland, de vervoeromzet met 10 %, respectievelijk 6 %.

c) Met voldoening kan eveneens gewezen worden op de ontwikkeling van het *gemengd vervoer weg-spoor*. Het lijkt vast te staan dat dit soort vervoer, dat bijzonder past voor internationale transporten over lange afstand, toekomst heeft. De officiële opening in november 1970 te Antwerpen van een station dat speciaal werd ingericht voor dat gemengd vervoer vormt een tastbaar bewijs van de samenwerking tussen spoorweg en weg op dit gebied.

d) Het vervoer over de binnenwateren vertoont volgens de tot nu toe gekende cijfers voor 1970 een lichte daling van ongeveer 2 % tegenover 1969. Dit is in hoofdzaak te wijten aan de stakingen die bij het begin van het jaar plaats hadden. Maar men mag niettemin veronderstellen dat de binnenvaart in 1970 cijfers zal boeken die deze van 1969 sterk zullen benaderen.

Op technisch gebied dient te worden vermeld dat benevens de duwvaart nu ook het « kangoeroeschip » in de vaart werd gebracht waarmee een rechtstreekse en ononderbroken verbinding tussen zeevaart en binnenvaart kan verzekerd worden. Op 4 september j.l. liep de eerste eenheid van dit type, de Arcadia Forest, te Antwerpen binnen.

e) Onze *havens* stelden het goed in 1970. Alle vroegere records werden gebroken. Te Antwerpen liepen 19 150 schepen binnen en het globale goederenverkeer bedroeg er 78 à 79 miljoen ton tegenover 73 miljoen in 1969. Ook voor Zeebrugge en Gent zijn de resultaten uitstekend; zij doen nu hun voordeel op uit de aangepaste en betere toegangswegen over zee.

f) Wat betreft de *containertrafiek*, werden in 1970 op nieuw opzienbarende resultaten geboekt.

In de Antwerpse haven werden 167 789 beladen containers verhandeld tegen slechts 100 422 in 1969, terwijl het gewicht gecontaineriseerde goederen zelfs toenam met 85 %.

In de containerterminal van Zeebrugge die, zoals bekend, geëxploiteerd wordt voor rekening van de N. M. B. S. en voornamelijk afgestemd is op het verkeer tussen Groot-Brittannië en het Vasteland, vertoont het aantal

Il faut continuer dans la voie tracée, d'autant plus que dès maintenant surgissent de nouveaux et sérieux problèmes de l'environnement, notamment en matière de transport urbain et interurbain.

b) En ce qui concerne le transport par route, il y a lieu de remarquer tout d'abord que le nombre de nouveaux véhicules mis en circulation en 1970 a diminué d'environ 10 % par rapport à 1969, mais à cet égard, il ne peut être perdu de vue que 1969 a été une année exceptionnelle pour la vente de nouvelles voitures automobiles.

Le nombre de nouveaux véhicules utilitaires mis en circulation en 1970 accuse également une baisse par rapport à l'année précédente, qui est de 5 %.

Pour ce qui est du transport professionnel par route, l'année 1970 a été, globalement, plus favorable que les années précédentes. La demande croissante de transport, stimulée par la conjoncture favorable, a assuré un meilleur équilibre entre l'offre et la demande sur le marché du transport. La menace de crise qui est caractéristique pour certains secteurs du transport routier, s'est cependant maintenue d'une façon générale dans le courant de l'année. Dans le domaine des prix aucune amélioration sensible n'est intervenue, alors que les frais d'exploitation s'accroissent continuellement.

Le transport international routier a continué à progresser en 1970. C'est ainsi que dans nos relations les plus importantes, Belgique-France et Belgique-Allemagne fédérale, le chiffre d'affaires a augmenté respectivement de 10 % et de 6 %.

c) Une autre constatation satisfaisante est le développement du *transport mixte rail-route*. Il semble établi que ce genre de transport, qui est particulièrement indiqué pour les transports internationaux à longue distance, a des chances d'avenir. L'ouverture officielle en novembre 1970 à Anvers d'une gare spécialement conçue pour ce transport mixte est la preuve tangible de la collaboration entre le chemin de fer et la route dans ce domaine.

d) Le *transport par voie navigable* présente, d'après les chiffres connus à ce jour pour 1970, un léger recul d'environ 2 % par rapport à 1969, dû, aux grèves du début de l'année. Mais il est permis de supposer néanmoins que la navigation intérieure atteindra en 1970 des chiffres qui, sans doute, s'approcheront de ceux de 1969.

Dans le domaine technique il convient de signaler qu'outre le poussage, le « navire kangourou » est également en service; grâce à celui-ci une relation directe ininterrompue peut être assurée entre la navigation maritime et la navigation intérieure. Le 4 septembre dernier, la première unité de ce type, l'Arcadia Forest, est arrivée à Anvers.

e) Nos *ports* ont bien marché en 1970. Tous les records précédents ont été battus. Anvers a reçu 19 150 navires et le trafic global a atteint de 78 à 79 millions de tonnes de marchandises contre 73 millions en 1969. Pour Zeebrugge et Gand, les résultats ont également été excellents; ils profitent à présent des possibilités accrues des voies d'accès par mer.

f) En ce qui concerne le *trafic par container*, de nouveaux résultats surprenants ont été enregistrés en 1970.

Au port d'Anvers 167 789 containers chargés furent traités contre 100 422 seulement en 1969, alors que le poids des marchandises containerisées s'est même accru de 85 %.

Dans le containerterminal de Zeebrugge, exploité pour compte de la S. N. C. B. et jusqu'à présent principalement destiné au trafic entre la Grande-Bretagne et le continent, le nombre de containers est aussi en augmentation consi-

containers eveneens een opmerkelijke stijging. De N.M.B.S. die het grootste gedeelte van dat vervoer voor haar rekening neemt, heeft in 1970 vanuit of met bestemming Zeebrugge 881 930 ton vervoerd, tegen 755 662 in 1969 dit is een aangroei met 16,7 %.

* * *

Hierbij zij nog aangestipt dat op de Oostende-Doverlijn en op onze luchthavens, stijgingspercentages werden genoteerd die, van het ene jaar op het andere, liggen tussen 8 % en 11 %. De vervoerssector, in 1970, heeft dus ongetwijfeld het hoofd kunnen bieden aan een verkeer met een omvang zoals er voordien nooit één is geweest.

DERDE DEEL.

Overzicht van de verschillende sectoren.

A. — Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

I. — *Algemene analyse van het vervoer per spoor in het dienstjaar 1970.*

In het globaal overzicht over het nationale vervoer, werdesignaleerd dat het vervoer per spoor, in 1970, met 16 076 miljoen verkeerseenheden een record had gevestigd.

Bij het onderzoek van dit alleszins opvallend resultaat, zijn er enkele opvallende verschijnselen.

a) Terwijl voor het geheel van het reizigersverkeer een stijging wordt genoteerd van bijna 0,4 %, bedroeg voor de categorie « reizigers met biljetten » (alle biljetten) de aangroei 2,7 % en voor de ondercategorie « biljetten tegen normaal tarief » 1,8 %.

b) In het goederenvervoer waar het resultaat met een stijging van 5,4 % werkelijk verheugend is, doet zich een zelfde verschijnsel voor, maar dan in nog sterkere mate.

Het binnenlands verkeer daalt in 1970 met 7,6 % t.o.v. 1969 en het vertegenwoordigt nu nog amper 15,2 % van het totale goederenvervoer. Meer dan de helft van die achteruitgang is te wijten aan de sector van de vaste brandstoffen.

Het internationaal goederenvervoer, daarentegen, groeit aan met 8,1 % en vertegenwoordigt nu bijna 85 % van het totale verkeer.

c) In vergelijking met 1967, dit is het jaar vóór de economische opbloei, is het aantal verkeerseenheden gestegen met meer dan 12 %, en het aantal verkeerseenheden in het goederenvervoer zelf met meer dan 28 %.

II. — *Besluiten uit de analyse van het verkeer in 1970.*

Deze analyse laat duidelijk het volgende uitschijnen :

1°) Het gemeenschappelijk vervoer per spoor heeft nog toekomst, en zelfs een grote toekomst. Automatisatie waarvoor het spoor uitermate geschikt is, zet die mening nog meer kracht bij.

2°) Maar dat vervoer krijgt een oriëntering die anders ligt dan vroeger. Het spoor wordt meer en meer de ver-

déerbare. La S. N. C. B., qui prend la majeure partie pour son compte, a transporté en 1970 de ou vers Zeebrugge 881.930 tonnes, contre 755.662 en 1969, soit une augmentation de 16,7 %.

* * *

Il convient de signaler encore que sur la ligne Ostende-Douvres et sur nos aéroports des pourcentages de hausse de 8 % à 11 % d'une année à l'autre ont été enregistrés. Le secteur du transport a donc incontestablement été en mesure de faire face en 1970 à un trafic d'un volume jamais atteint auparavant.

PARTIE III.

Aperçu des divers secteurs.

A. — Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

I. — *Analyse générale du transport par chemin de fer au cours de l'exercice 1970.*

Dans l'aperçu global concernant le transport national il est signalé que le transport par fer avait, en 1970, atteint un record avec 16 076 millions d'unités de trafic.

A l'examen de ce résultat spectaculaire, certains faits sautent aux yeux.

a) Alors qu'il est enregistré une augmentation de près de 0,4 % pour l'ensemble du trafic voyageurs, la catégorie « voyageurs avec billets » (tous billets) connaît un accroissement de 2,7 %, tandis que pour la subdivision « billets à prix normal » l'augmentation est de 1,8 %.

b) Dans le trafic marchandises où la majoration de 5,4 % est réellement réjouissante, le même phénomène se présente, mais dans une plus large mesure encore.

Le trafic intérieur est en baisse de 7,6 % par rapport à 1969 et il ne représente plus que 15,2 % du trafic total de marchandises. Plus de la moitié de cette régression est due au secteur des combustibles solides.

Par contre, le trafic international est en augmentation de 8,1 % et représente actuellement près de 85 % du trafic total.

c) Comparativement à 1967, année précédant l'essor économique, le nombre d'unités de trafic a augmenté de plus de 12 % et même de plus de 28 % pour ce qui concerne le seul transport de marchandises.

II. — *Conclusions de l'analyse du trafic en 1970.*

Cette analyse fait en effet apparaître clairement ce qui suit :

1°) Il est évident que le transport en commun par chemin de fer a encore un avenir et même un grand avenir. L'automatisation qui est particulièrement bien indiquée pour l'exploitation ferroviaire renforce d'ailleurs encore cette option.

2°) Mais ce transport s'oriente dans un autre sens que dans le passé. Le chemin de fer devient de plus en plus le

voerder van reizigers en goederen, op langere afstanden, in relaties waar zich massaal transport aanbiedt.

Deze optie betekent nu precies niet dat vervoer per spoor op kortere afstand geen economische betekenis meer zou hebben. Als verlenging van vervoer over langere afstanden, kan het spoor, voor massaal reizigersverkeer, een niet te onderschatten bijdrage leveren voor de oplossing van de steeds toenemende verkeersmoeilijkheden op de weg, in de grote agglomeraties. Het spoor zou trouwens zelfs ingeschakeld kunnen worden voor louter stedelijk verkeer.

3°) Zonder aanwending van bijkomende middelen ook op gebied van infrastructuur, heeft het spoor het hoofd geboden aan een sterke toename van het globaal verkeersvolume.

Dit bevestigt dat in het vervoercapaciteiten voorhanden zijn die niet optimaal worden aangewend hetgeen ons moet aanzetten tot omzichtigheid bij de conceptie van het toekomstig globaal verkeersnet.

Daarbij moet nochtans worden opgemerkt dat niettemin in sommige relaties of voor bepaalde exploitatiemiddelen zoals tractievoertuigen, de saturatiegraad is bereikt en er zich spanningen voordoen.

4°) Wij moeten ons eigen verkeersnet benaderen en uitbouwen in functie van wel uitgekozen, economisch rendabele vervoerrelaties met het buitenland, niet alleen te land, maar ook over zee (het doorvoeroverkeer over zee van goederen verstuurd per spoor steeg in 1970 met 19,1 % t.o.v. 1969).

5°) Ten slotte, opdat het gemeenschappelijk vervoer per spoor de rol zou kunnen vervullen die het, op grond van de voorgaande opties, in de moderne sociaal-economische context, toegewezen krijgt, moet het voldoende attractief worden gemaakt op gebied van aangeboden dienst en kostprijs.

III. — Het nieuwe moderniseringsprogramma van de N. M. B. S. voor de periodes 1970-1975-1979.

De Raad van Beheer van de N. M. B. S. heeft, in de loopt van 1970, na grondig voorbereidend werk en ruime beraadslaging, een nieuw moderniseringsprogramma aangenomen dat over 10 jaar loopt.

Dit programma is ingedeeld in twee periodes 1970-1975 en 1976-1979, omdat het derde Economisch Plan voorbereid door het M. C. E. S. C., en waarin het geheel van de overheidsinvesteringen wordt opgenomen — met inbegrip dus van deze van het spoor — een vijfjarenprogramma is dat ten einde loopt in 1975. Het is dus om haar 10-jarenprogramma te laten overeenstemmen met het derde plan van de Regering, dat de N. M. B. S. twee periodes heeft voorzien.

Het N. M. B. S.-programma is geen strak budgettair programma. Dat is trouwens onmogelijk. De kredieten op welke begroting zij ook worden ingeschreven of de financiële middelen nodig voor de uitvoering van werken, worden immers jaarlijks vastgesteld en het hangt uiteindelijk van die jaarlijkse voorziening af welke werken worden uitgevoerd en tegen welk rythme zij kunnen worden verwezenlijkt en voltooid.

Het programma geeft dus meer de te verwezenlijken doelstellingen aan, met streefdata, die in de mate van het mogelijke zouden moeten geëerbiedigd worden. Het is overigens vatbaar voor wijzigingen in de tijd naar gelang van de omstandigheden.

Het programma zal al dan niet in zijn totaliteit worden opgenomen in het derde Plan dat door de Regering bij het

transporteur de voyageurs et de marchandises à grandes distances, dans des relations où un transport de masse se présente.

Cette option ne signifie toutefois pas que le transport de masse par chemin de fer n'aurait plus aucune signification économique. En tant que prolongation du transport à plus longues distances, le chemin de fer peut, pour le transport de masse « voyageurs » contribuer dans une mesure appréciable à la solution des difficultés toujours croissantes de circulation dans les grandes agglomérations et même être intégré au trafic purement urbain.

3°) Sans devoir recourir à des moyens complémentaires, aussi dans le domaine de l'infrastructure, le chemin de fer a fait face à une forte augmentation du volume global du trafic.

Cela confirme qu'il existe dans le transport des capacités qui ne sont pas utilisées de façon optimale, ce qui doit nous inciter à la prudence dans la conception d'un réseau de transport global pour l'avenir.

Il y a lieu de remarquer que la saturation est néanmoins atteinte dans certaines relations ou pour certains moyens d'exploitation, tels les engins de traction, et que des points de tension se manifestent.

4°) Nous devons envisager et étendre notre propre réseau de trafic en fonction de relations étrangères bien choisies et économiquement rentables, non seulement pour le transport terrestre, mais aussi pour le transport maritime (le transport en transit par mer de marchandises expédiées par chemin de fer a augmenté en 1970 de 19,1 % par rapport à 1969).

5°) Enfin, pour que le transport en commun par chemin de fer puisse remplir dans le contexte socio-économique moderne le rôle qui lui est dévolu sur base des options précédentes, il doit être rendu suffisamment attrayant quant aux services offerts et au prix de revient.

III. — Le nouveau programme de modernisation de la S. N. C. B. pour les périodes 1970-1975-1979.

Le Conseil d'Administration de la S. N. C. B. a approuvé en 1970 un nouveau programme de modernisation s'étalant sur 10 ans.

Ce programme est subdivisé en deux périodes, 1970-1975 et 1976-1979, pour la bonne raison que le troisième Plan économique préparé par le C. M. C. E. S. et reprenant tous les investissements publics — dont ceux du chemin de fer — constitue un programme quinquennal se terminant en 1975. En vue de faire coïncider son programme décennal avec le troisième plan du Gouvernement, la S. N. C. B. a donc prévu deux périodes.

Le programme de la S. N. C. B. n'est pas un programme budgétaire rigide. Cela n'est d'ailleurs pas possible. Les crédits, sur quelque budget qu'ils soient inscrits, ou les moyens financiers nécessaires à l'exécution de travaux sont, en effet, fixés annuellement et ce sont finalement ces prévisions qui permettent de déterminer quels travaux seront exécutés et le rythme auquel ils pourront être réalisés et terminés.

Le programme fixe donc plutôt les objectifs à réaliser avec les dates envisagées, qui devraient être respectées dans la mesure du possible. Il est d'ailleurs susceptible de modifications dans le temps, d'après les circonstances.

Le programme sera repris en tout ou en partie, au troisième Plan qui sera soumis au Parlement par le Gouvernement.

Parlement zal worden ingediend. Alsdan zal het Parlement het in een totaal kader kunnen onderzoeken.

De volgende rubrieken geven een inzicht in het nieuw investeringsprogramma :

- de infrastructuur;
- de overwegen;
- de uitrusting van de stations en van de spoorlijnen;
- de werkplaatsen;
- het rijdend materieel.

1. *Infrastructuur.*

a) *Electrificaties van spoorlijnen.*

1^o) In september van vorig jaar werden de spoorbaanvakken Namen-Luik en, via de Kennedytunnel, Antwerpen-St.-Niklaas en op 24 februari van dit jaar, het baanvak Brussel Centraal-Nationale Luchthaven voor de elektrische tractie opengesteld. Daarmede is dan zowat 28,5 % van het ganse spoorwegnet geëlectriceerd, waarover zich 60 % van het verkeer ontwikkelt.

De eerste twee geciteerde baanvakken zijn schakels van de grote aslijnen Parijs-Keulen en Antwerpen-Gent.

Begrijpelijkerwijze, voorziet het nieuwe moderniseringsprogramma dan ook in de eerste plaats, in de voltooiing van de electrificatie :

- van de antennelijnen in het Luikse : Pepinster-Spa, Flémalle-Kinkempois-Bressoux, Luik-Liers-Ans;
- van het baanvak St. Niklaas-Gent.

2^o) De aanleg en de electrificatie van een spoorbaanvak naar de universitaire campus van Ottignies, mits aftakking van de hoofdlijn te Ottignies, werd in het programma opgenomen.

3^o) Uitgaande van het geëlectriceerd basisspoorwegnet dat aldus tot stand is gekomen, komen thans een aantal noodzakelijke, prioritaire aanvullingen en verbeteringen aan de beurt.

In antwoord op de interpellatie, die onlangs werd gehouden door de heer Mundeleer, werd daarover reeds uitvoerig gehandeld. Aangezien de dieseltractie aan de cliënt teel evenveel voordeel geeft als de elektrische tractie en de exploitatiekostprijs ongeveer dezelfde is, dient nogmaals onderstreept dat nieuwe electrificeringen in de toekomst alleen nog kunnen verantwoord worden op grond van dwingende verkeertechnische of bedrijfseconomische exploitatierekenen en voor zover natuurlijk, het vervoervolume de financiële investering draaglijk maakt.

Dit is het geval met de lijnen die in het nieuw programma werden weerhouden. Zo dienen bij prioriteit de volgende electrificaties te worden doorgevoerd :

- de lijn Antwerpen-Boom-Mechelen;
- de nieuwe verbinding Hasselt-Genk;
- de goederenreisweg Bressoux-Visé-Montzen;
- het korte baanvak Hollogne-Jemeppe-sur-Meuse;
- het baanvak Hennuyères-'s Gravenbrakel-Luttre;

A ce moment, le Parlement pourra l'examiner dans un cadre global.

Les rubriques suivantes donnent un aperçu du nouveau programme d'investissements :

- l'infrastructure;
- les passages à niveau;
- l'équipement des gares et des lignes ferroviaires;
- les ateliers;
- le matériel roulant.

1. *Infrastructure.*

a) *Electrification de lignes ferroviaires*

1^o) Au mois de septembre de l'année passée, les tronçons Namur-Liège et Anvers-Saint-Nicolas via le tunnel Kennedy ont été ouverts à la traction électrique et le 24 février dernier, la ligne Bruxelles Central-Aéroport National l'était à son tour. Ainsi près de 28,5 % de l'ensemble du réseau sont électrifiés, avec un trafic atteignant cependant 60 % du trafic total.

Les deux premiers tronçons sont des chaînons des grands axes Paris-Cologne et Anvers-Gand.

Pour des raisons compréhensibles, le nouveau programme de modernisation prévoit en premier lieu, l'achèvement de l'électrification :

- des antennes dans le pays de Liège, Pepinster-Spa, Flémalle-Kinkempois-Bressoux, Liège-Liers-Ans;
- du tronçon Saint-Nicolas-Gand.

2^o) La pose et l'électrification d'un tronçon ferroviaire vers le campus universitaire d'Ottignies, par une déviation à partir de la ligne principale à Ottignies, sont reprises au programme.

3^o) Dès lors, étant donné que l'électrification du réseau de base est chose faite, le moment est venu de réaliser un certain nombre de travaux complémentaires et d'améliorations indispensables et prioritaires.

Cette question fut largement développée lors de la réponse à l'interpellation récente de M. Mundeleer. Considérant que la traction diesel donne à la clientèle autant d'avantages que la traction électrique et que, par ailleurs, les prix de revient d'exploitation sont sensiblement identiques, il importe une fois encore d'insister sur le fait que de nouvelles électrifications ne pourront être justifiées à l'avenir que sur la base de motifs impérieux d'exploitation technique ou d'économie d'entreprise et pour autant que le volume de transport rende supportable l'investissement financier.

Les lignes retenues au nouveau programme se trouvent dans ce cas. C'est ainsi que les électrifications suivantes sont à exécuter par priorité :

- la ligne Anvers-Boom-Malines;
- la nouvelle liaison Hasselt-Genk;
- l'itinéraire pour marchandises Bressoux-Visé-Montzen;
- le court tronçon Hollogne-Jemeppe-sur-Meuse;
- le tronçon Hennuyères-Braine-le-Comte-Luttre;

4") In het volgende stadium zijn dan nog voorzien, de elektrificaties van :

- de lijn Antwerpen-Visé voor de belangrijke goederen-traffic Antwerpen-Duitsland;
- het baanvak Manage-La Louvière-Bergen dat aansluit op de elektrificatie van Hennuyères-Luttre;
- de lijn St-Ghislain-Doornik om de uitrusting van de dwarse aslijn van Wallonië volledig te maken.

b) Lijn met zeer hoge snelheid en Gent-Kortrijk (Rijsel).

Met haar nieuwe moderniseringsprogramma gaat de N. M. B. S. de weg op, van een aan onze behoeften aangepast programma van zeer hoge snelheden.

Om aan dat objectief concrete vorm te geven, wordt uitgegaan van de vermoedelijke aanleg van een spoorwegtunnel onder het Kanaal.

Er is een oriëntatie om drie secties van nieuwe lijnen aan te leggen waarop met een snelheid van 300 km per uur kan worden gereden. Die secties zijn : Parijs-Rijsel, Rijsel-Calais en Rijsel-Brussel.

Rijsel wordt dus in dat geheel het knooppunt.

In België zal de sectie Rijsel-Brussel, wisselsecties omvatten, waarmee in binnenverkeer snelle diensten kunnen worden verzekerd.

Bovendien zou de N. M. B. S. in overleg met de S. N. C. F., de lijn Rijsel-Kortrijk-Gent moderniseren, elektrificeren en berijdbaar maken voor een snelheid van 160 km/h.

c) Verhoging van de snelheid op de andere lijnen.

Het betreft :

- de dwarslijnen Oostende-Brussel-Luik, Antwerpen-Brussel, Brussel-Bergen-Franse grens die op 160 km/h worden gebracht;
- de lijn Gent-Antwerpen waarop de toegelaten snelheid tot 140 km/h wordt opgevoerd;
- Kortrijk-Moeskroen-Doornik-Bergen-Charleroi en Antwerpen-Visé-Montzen met Aarschot-Leuven, die op 120 km/h worden gebracht.

d) Grote agglomeraties.

Het spoor kan eveneens bijdragen tot de oplossing van de verkeersproblemen in de grote agglomeraties.

Daarom, werden in het nieuw moderniseringsprogramma oriënteringen opgenomen voor de agglomeraties van Brussel, Antwerpen, Charleroi en Gent die ertoe strekken de spoorweginfrastructuur te versterken. Dit dient te gebeuren in coördinatie met de modernisering van het stedelijk vervoer in die agglomeraties.

2. Overwegen.

De unanieme wens om de veiligheid zowel van het spoorwegverkeer als van het wegverkeer te verhogen, komt in het programma tot uiting door :

1") de uitrusting van overwegen met automatische seinen en halve sluitbomen;

4") Au stade suivant les électrifications ci-après sont encore prévues :

- la ligne Anvers-Visé destinée au trafic important de marchandises Anvers-Allemagne;
- le tronçon Manage-La Louvière-Mons, branché sur l'électrification de Hennuyères-Luttre;
- la ligne Saint-Ghislain-Tournai appelée à compléter l'équipement de l'axe transversal de la Wallonie.

b) Ligne à très grande vitesse et Gand-Courtrai (Lille).

Le nouveau programme de modernisation de la S.N.C.B. comporte un plan de ligne à très grande vitesse, adaptée à nos besoins.

Le point de départ en est constitué par la construction probable d'un tunnel sous la Manche.

On s'oriente vers l'établissement de trois sections de lignes nouvelles permettant une vitesse de 300 km/h. Ces sections sont : Paris-Lille, Lille-Calais et Lille-Bruxelles.

Dans cet ensemble, Lille devient donc le nœud ferroviaire.

En Belgique, la section Lille-Bruxelles comportera des échangeurs, permettant d'assurer des services accélérés en trafic intérieur.

En outre, en accord avec la S. N. C. F., la Société Nationale des Chemins de Fer belges moderniserait et électrifierait la ligne Lille-Courtrai-Gand de manière à pouvoir la faire parcourir à une vitesse de 160 km/h.

c) Augmentation de la vitesse sur les autres lignes.

Il s'agit :

- des lignes transversales Ostende-Bruxelles-Liège, Anvers-Bruxelles, Bruxelles-Mons-frontière française qui seront portées à 160 km/h.;
- de la ligne Gand-Anvers sur laquelle la vitesse autorisée sera portée à 140 km/h.;
- de Courtrai-Mouscron-Tournai-Mons-Charleroi et Anvers-Visé-Montzen, y compris Aarschot-Louvain, qui seront portées à 120 km/h.

d) Grandes agglomérations.

Le chemin de fer peut également contribuer à la solution des problèmes de circulation dans les grandes agglomérations.

Dans le nouveau programme de modernisation ont, dès lors, été reprises des orientations tendant à renforcer l'infrastructure ferroviaire dans les agglomérations de Bruxelles, Anvers, Charleroi et Gand et ce, en coordination avec la modernisation du transport urbain de ces agglomérations.

2. Passages à niveau.

Le vœu unanime d'augmenter tant la sécurité du trafic ferroviaire que de la circulation routière, se manifeste dans le programme par :

1") l'équipement de passages à niveau au moyen de signaux et semi-barrières automatiques;

2°) de herziening, de vernieuwing en de modernisering van de bestaande overwegen met automatische seininrichting;

3°) de afschaffing, op het einde van de tweede periode (in 1979) van zowat 340 overwegen met druk verkeer, door de bouw van kunstwerken.

3. Uitrusting van stations en lijnen.

Onder deze rubriek moeten een groot aantal moderniserings- en aanpassingswerken worden geklasseerd :

- in de havens;
- de industriezones;
- de vormingsstations;
- containerterminals;
- nieuwe stationgebouwen;
- autobusstations parkings;
- allerlei modernisering en uitrustingswerken in vele stations, enz.

4. Werkplaatsen en werven.

In het programma is voorzien :

- de modernisering van het gereedschap, de hefwerktuigen, de onderhouds- en vernieuwingsmachines voor de spoorbanen, het vrachtwagenpark;
- verbeteringswerken aan de gebouwen om ze aan te passen aan de sociale evolutie inzake hygiëne en sanitaire installaties.

5. Rijdend materieel.

Een laatste zeer belangrijk punt van het programma is de verdere modernisering van het rijdend spoorwagematerieel.

a) Tractiematerieel.

Het volgende moet worden voorzien:

- een uitbreiding met 60 dieselrangeerlocomotieven waarvan de bestelling zeer binnenkort zal worden geplaatst;
- 10 elektrische locomotieven met groot vermogen — 7 000 P. K. — voor de lijn met zeer grote snelheid;
- 15 elektrische locomotieven met een vermogen van 5 500 P. K., wat echter nog heel wat meer is dan het vermogen van de huidige locomotieven (3 500 P. K.);
- 40 andere elektrische en diesellocomotieven, te voorzien in de tweede periode van het programma, naast de 15 waarvan de constructie thans in uitvoering is.

b) Vervoermaterieel voor reizigers.

Enkele weken geleden is bij de Belgische nijverheid een bestelling geplaatst van 30 dubbele elektrische automotrices.

Een andere bestelling, maar dan van vierledige automotrices, opgevat met inachtneming van de laatste technische verbeteringen, is in voorbereiding.

Verder is voor de gewone rijtuigen de constructie voorzien van 170 internationale rijtuigen, 40 ligrijtuigen en een duizendtal rijtuigen voor het binnenverkeer.

2°) la revision, le renouvellement et la modernisation de passages à niveau à signalisation automatique existants;

3°) la suppression, à la fin de la deuxième période (1979), d'environ 340 passages à niveau à trafic intense, par la construction d'ouvrages d'art.

3. Equipement de gares et de lignes.

Il faut classer sous cette rubrique un grand nombre de travaux de modernisation et d'adaptation :

- des ports;
- des zonings industriels;
- des gares de formation;
- des terminals pour containers;
- des bâtiments de gare;
- des gares d'autobus et des parkings;
- ainsi que divers travaux de modernisation et d'équipement dans bon nombre de gares, etc.

4. Ateliers et chantiers.

Le programme prévoit :

- la modernisation de l'outillage, des engins de levage, des machines pour l'entretien et le renouvellement des voies, du parc des camions;
- des travaux d'amélioration aux bâtiments afin de les adapter à l'évolution sociale en ce qui concerne les installations hygiéniques et sanitaires.

5. Matériel roulant.

Un dernier point très important du programme est la poursuite de la modernisation du matériel roulant ferroviaire.

a) Matériel de traction.

Voici quelles sont les prévisions :

- l'extension du parc de locomotives diesel de manœuvres, par l'achat de 60 unités, dont la commande sera passée bientôt;
- 10 locomotives électriques à grande puissance — 7 000 C. V. — pour la ligne à très grande vitesse;
- 15 locomotives électriques à plus faible puissance — 5 500 C. V. — mais de beaucoup supérieure encore à celle des locomotives actuelles (3 500 C. V.);
- 40 autres locomotives électriques ou diesel, à acquérir dans le courant de la deuxième période du programme, en plus des 15 dont la construction est en cours.

b) Matériel de transport pour voyageurs.

Il y a quelques semaines une commande de 30 automotrices électriques doubles a été passée à l'industrie belge.

Une autre commande, cette fois d'automotrices quadruples, conçues en tenant compte des derniers progrès techniques est en préparation.

D'autre part, en ce qui concerne les voitures ordinaires, il est prévu la construction de 170 voitures pour le service international, de 40 voitures-couchettes et d'un millier de voitures pour le service intérieur.

c) *Vervoermateriaal voor goederen.*

Reeds eerder werd uitvoerig gehandeld over het plan voor de vernieuwing van circa 25 500 goederenwagens waarvan het park sterk verouderd is.

Het aanzienlijkste deel van deze 25 500 wagens zou door de privé-sector dienen te worden gebouwd.

d) *De toestand van de Belgische constructienijverheid.*

De uit het vijfjarenprogramma 1967-1971 voortvloeiende bestellingen voor 1970 en 1971 werden overeenkomstig de wet van 6 januari 1969, in opdracht gegeven aan onze constructiebedrijven tegen de normale Belgische prijzen.

Maar, het is bekend dat die prijzen veel hoger liggen dan deze van het buitenland.

Voor de nieuwe bestellingen, namelijk 4 510 wagens voor de periode 1971-1972 en gemiddeld 2 000 voor elk van de jaren 1973 tot en met 1979, die door de privé-nijverheid zouden worden gebouwd, heeft de Raad van Beheer als standpunt ingenomen dat de N. M. B. S. niets meer zou betalen dan de laagste prijs bekomen op de internationale markt.

De Minister heeft zich met dat standpunt verenigd en het als dusdanig bij de Minister van Economische Zaken ingeleid.

Een contactcommissie Economische Zaken — de twee Ministers voor Streekeconomie — Verkeerswezen — N. M. B. S., onderzoekt thans met de betrokkene constructieondernemingen, welke maatregelen op termijn moeten worden genomen om de Belgische bedrijven, mits rationalisatie en modernisering competitief te maken met de buitenlandse firma's.

Op 19 maart l.l. werd een voorlopig globaal akkoord op het vlak van de contactcommissie bereikt.

Dit akkoord sluit in dat de N. M. B. S. voortaan tegen de laagste prijs haar vervoermaterieel zal kunnen aanschaffen.

Het zal in zijn definitieve formulering aan het M.C.E.S.C. worden voorgelegd.

e) *Automatische koppeling en containerschip.*

Het nieuwe moderniseringsprogramma van de N.M.B.S. omvat, ten slotte, nog :

— de uitrusting van het rijdend materieel met de automatische koppeling, overeenkomstig de beslissing van de C. E. M. T.;

— de aankoop van een containerschip voor het verkeer met Groot-Brittannië.

IV. — *Financiering van het programma 1970-1975-1979.*

Het 10-jarenprogramma wordt tegen constante prijzen geschat op circa 102 miljard frank, waarvan 52 miljard voor de eerste periode die ten einde loopt in 1975. Gemiddeld komt het dus neer op 10 miljard per jaar.

Er is reeds een voorziening gemaakt voor de financiering van deze 52 miljard, daarbij uitgaande van de criteria die in het verleden steeds werden in aanmaking genomen :

— infrastructuurwerken ten laste van de Staat : 14 miljard;

— een klein gedeelte (3,5 miljard) ten laste van andere openbare besturen;

c) *Matériel de transport pour marchandises.*

Le plan de renouvellement d'environ 25 500 wagons de marchandises, dont le parc est très ancien, a déjà été évoqué en détail précédemment.

La plus grande partie de ces 25 500 wagons serait construite par le secteur privé.

d) *La situation de l'industrie belge de la construction.*

Les commandes de 1970 et de 1971 découlant du programme quinquennal 1967-1971, ont, conformément à la loi du 6 janvier 1969, déjà été passées à nos entreprises de construction aux prix normaux en Belgique.

Mais il est notoire que ces prix sont de loin supérieurs à ceux de l'étranger.

Pour les nouvelles commandes — notamment 4 510 wagons pour la période 1971-1972 ainsi qu'une moyenne de 2 000 wagons pour chacune des années 1973 à 1979 inclusivement et qui seraient construits par l'industrie privée, — le Conseil d'Administration a admis le principe que la S. N. C. B. ne payerait pas plus que le prix le plus avantageux obtenu sur le marché international.

Le Ministre s'est rallié à ce principe et en a informé le Ministre des Affaires économiques.

Une commission de contact Affaires économiques — les deux Ministres de l'Economie régionale — Communications — S. N. C. B. examine actuellement avec les entreprises de construction concernées quelles mesures devraient être prises à l'avenir pour rendre, après rationalisation et modernisation, ces entreprises compétitives par rapport aux firmes étrangères.

Le 19 mars dernier, un accord provisoire a pu être conclu à ce sujet au niveau de la commission de contact.

Cet accord prévoit que la S. N. C. B. pourra dorénavant s'approvisionner en matériel de transport au prix le plus bas.

L'accord sera soumis au C. M. C. E. S. dès que sa forme définitive sera arrêtée.

e) *Attelage automatique et navire-container.*

Enfin, le nouveau programme de modernisation de la S. N. C. B. comporte encore :

— l'équipement du matériel roulant d'attelage automatique, conformément à la décision de la C. E. M. T.;

— l'achat d'un navire-container pour le trafic avec la Grande-Bretagne.

IV. — *Financement du programme 1970-1975-1979.*

Sur base de prix constants, le plan décennal est évalué à quelque 102 milliards de francs, dont 52 milliards pour la première période qui se termine en 1975. La moyenne revient donc à 10 milliards par an.

Compte tenu des critères retenus dans le passé, des prévisions ont déjà été établies en ce qui concerne le financement de ces 52 milliards :

— les travaux d'infrastructure à charge de l'Etat : 14 milliards;

— une petite partie (3,5 milliards) à charge d'autres administrations publiques;

— het overige ten laste van de N. M. B. S., hetzij op rekening eerste aanleg, hetzij — en dit is met meer dan 30 miljard de grootste post — ten laste van het vernieuwingsfonds.

Dit toont meteen aan dat dit programma in ruime mate een programma is van vernieuwing, van aanpassing, van modernisering van wat reeds bestaat.

Dit stelt onvermijdelijk het probleem van een voldoende dotatie van het vernieuwingsfonds, dat met ingang van dit dienstjaar gemiddeld op circa 5,5 miljard zou moeten worden bepaald.

V. — *Productiviteit van de investeringen in het spoorwegverkeer.*

Gelet op de enorme kapitalen die de vervoersector opslorpt, is het steeds de grote bekommernis van de Minister slechts de investeringen in anmerking te nemen die werkelijk productief zijn.

De spoorweginvesteringen, samen met de rationalisatiemaatregelen die sedert 1950 werden genomen en met nog meer kracht werden doorgevoerd met ingang van 1959, hebben tot een effectieve, opmerkelijke productiviteit geleid.

De cijfers van 1970 vergeleken met deze van 1950, tonen immers het volgende aan dat het aantal verkeers-eenheden gestegen is met bijna 29 % en het aantal ton/km zelfs met 43 %.

Niettegenstaande die opvallende aangroei van het verkeer is :

- het aantal locomotieven gedaald met 60 %;
- het aantal rytuigen, elektrische automotrices en dieselmotorwagens verminderd met 35 %;
- het aantal goederenwagens teruggelopen met 48 %;
- en het aantal personeelsleden per miljoen verkeers-eenheden verminderd met 51 %.

Dit laatste resultaat vooral is opmerkelijk. In 1950 waren er 6 spoorwegagenten voor 1 miljoen verkeers-eenheden; in 1970 nog slechts 2,9.

Alhoewel de mogelijkheden tot verbetering van die resultaten met de tijd steeds kleiner worden, geven deze cijfers dan toch een voldoende aanduiding om te besluiten dat de uitvoering van het nieuwe programma de productiviteit van het spoorwegaapparaat nog verder zal opvoeren en, in algemene zin, dat het dringend noodzakelijk is om de nodige financiële middelen ter beschikking te stellen ten einde het gemeenschappelijk vervoer volwaardig te moderniseren.

VI. — *Personeelsbeleid.*

a) Op 1 januari 1970 waren er 55 578 personeelsleden.

Op 1 januari 1971 was dat cijfer enigszins opgelopen tot 57 776 (dit is een vermeerdering van 2 198 man).

Deze cijfers omvatten niet alleen de personeelsleden benutigd voor de exploitatie maar ook deze aangewend voor de rekeningen vernieuwing, eerste aanleg en andere, die niets te maken hebben met de exploitatierekening.

Wat deze laatste betreft, is het personeel slechts verhoogd met 710 in vergelijking met 1969 (47 309 tegen 46 599).

— le reste à charge de la S. N. C. B., soit à imputer au compte de premier établissement, soit — et ce poste avec ses 30 milliards est le plus important — à charge du fonds de renouvellement.

Le détail du financement repris ci-dessus indique ainsi que le programme porte principalement sur le renouvellement, l'adaptation, la modernisation de ce qui existe déjà.

Mais le problème d'une dotation suffisante du fonds de renouvellement est ainsi inéluctablement posé. Cette dotation devrait être portée, à partir de cet exercice, à une moyenne annuelle de 5,5 milliards de francs.

V. — *Productivité des investissements en trafic ferroviaire.*

Eu égard aux capitaux énormes absorbés par le secteur des transports, le plus grand souci du Ministre a toujours été de retenir les investissements réellement productifs.

Les investissements ferroviaires, de même que les mesures de rationalisation, prises depuis 1950 et poursuivies avec plus de vigueur encore depuis 1959, ont conduit à une productivité effective et remarquable.

Les chiffres de 1970, comparés à ceux de 1950, font, en effet, ressortir ce qui suit :

- le nombre d'unités de trafic a augmenté de près de 29 %;
- le nombre de tonnes/km, de 43 %.

En dépit de cet accroissement spectaculaire du trafic :

- le nombre de locomotives a diminué de 60 %;
- le nombre de voitures, d'automotrices électriques et d'autorails a été réduit de 35 %;
- le nombre de wagons de marchandises est en réduction de 48 %;
- le nombre d'agents par million d'unités de trafic a diminué de 51 %.

Ce dernier résultat surtout est remarquable. En 1950, il y avait 6 cheminots pour 1 million d'unités de trafic; en 1970 il n'y en avait plus que 2,9.

Bien que les possibilités d'amélioration de ces résultats diminuent au fil du temps, les chiffres cités sont suffisamment éloquents pour conclure que la réalisation du nouveau programme augmentera davantage encore la productivité de l'appareil ferroviaire et, dans un sens plus général, qu'il est absolument nécessaire de rendre disponible les moyens financiers requis pour moderniser complètement les transports en commun.

VI. — *Politique du personnel.*

a) Au 1^{er} janvier 1970 le personnel s'élevait à 55 578 membres. Au 1^{er} janvier 1971, cet effectif s'était quelque peu accru et se composait de 57 776 unités (soit une augmentation de 2 198 personnes).

Ces chiffres comprennent non seulement les membres du personnel affectés à l'exploitation, mais aussi l'effectif utilisé aux comptes de renouvellement, de premier établissement et autres, lesquels n'ont rien de commun avec le compte d'exploitation.

Si l'on se réfère à ce dernier, le personnel n'a augmenté que de 710 unités comparativement à 1969 (47 309 contre 46 599).

De vermeerdering van het effectief in 1970 was trouwens onvermijdelijk om twee belangrijke redenen nl. :

1° — De vermindering, op 1 september a.s., van de wekelijkse arbeidsduur van 43 u. tot 41 u. 30 zoals bepaald in de collectieve arbeidsovereenkomst 1970-1971 voor de openbare sector.

Die maatregel betekent voor de N. M. B. S. een uitbreiding van 1 500 man en om aan een deel van dat nieuw personeel, o.m. aan de treinbestuurders, de vereiste opleiding en scholing te geven, is de Maatschappij verplicht geweest reeds een jaar vroeger tot aanwervingen over te gaan.

2° — De invoering van de B. T. W. op 1 januari, waarvan de N. M. B. S., als vervoeronderneming, ook onderworpen is. De B. T. W. brengt een bijkomende hoeveelheid werk mede dat een personeelsuitbreiding met 300 man noodzakelijk maakt.

b) Dezelfde collectieve arbeidsovereenkomst 1970-1971, voorziet dat sectoriële of categoriële baremaherzieningen konden worden toegestaan.

Voor het spoorwegpersoneel werd dergelijke herziening eveneens aanvaard en zo pas werd over een aantal concrete maatregelen overeenstemming bereikt. Zij zullen met ingang van 1 januari 1971 worden toegepast en vertegenwoordigen een uitgave welke geraamd wordt op circa 300 miljoen voor 1971. Deze uitgave wordt verhaald lastens het provisioneel krediet dat, te dien einde, voor het geheel van de openbare sector werd uitgetrokken.

VI. — Financieel beleid.

Alvorens deze uiteenzetting betreffende de N. M. B. S. te besluiten, dienen nog twee aspecten van het financieel beleid te worden belichten.

1. Financiële resultaten van 1970.

De aangroei van het verkeer, samen met de doorgevoerde tariefaanpassingen, hebben de opbrengsten van 1970 gunstig beïnvloed.

De trafiekontvangsten zijn, op weinig na, gelijk aan 16 miljard. Zij overschrijden de begrotingsvoorzieningen met meer dan 1 100 miljoen.

Deze gunstige factor heeft volgende weerslag :

— in weerwil van twee indexaanpassingen voor bezoldigingen en pensioenen in 1970 en van meerdere andere sociale maatregelen, diende de globale Staatscompensatie, via de bijkredieten, slechts te worden verhoogd met 283 miljoen;

— de dotatie 1970 voor het vernieuwingsfonds kon door de N. M. B. S. zelf met 550 miljoen verhoogd worden; zij werd aldus gebracht van 3 600 miljoen op 4 150 miljoen;

— het exploitatiemali voor 1970 bedraagt, zelfs daarmee, slechts 8 miljoen tegenover 38 miljoen in 1969.

2. Normalisatie der rekeningen.

Vanaf het jaar 1971 wordt immers, eindelijk, de normalisatie van de rekeningen toegepast op grond van de door de E. G.-Raad genomen verordeningen :

— de verordening « openbare dienstverplichtingen » die, integraal, de verplichtende compensatie voorschrijft;

L'accroissement de l'effectif en 1970 était d'ailleurs inévitable pour deux raisons importantes :

1° — la réduction, au 1^{er} septembre prochain, de la durée hebdomadaire du travail de 43 h. à 41 h. 30, comme le prévoit la convention collective 1970-1971 pour le secteur public.

Cette mesure se traduit à la S. N. C. B. par une extension de 1 500 unités et, afin de pourvoir à la formation et à l'écologie d'une partie de ce personnel nouveau, notamment des conducteurs de trains, la S. N. C. B. s'est vue contrainte de procéder au recrutement un an plus tôt.

2° — L'instauration en date du 1^{er} janvier dernier de la T. V. A., à laquelle la S. N. C. B. est également soumise en tant qu'entreprise de transport. La T. V. A. amène un surcroît de travail qui nécessite une extension de personnel de 300 unités.

b) La même convention collective 1970-1971 prévoit que des revisions barémiques sectorielles ou catégorielles pourront être accordées.

Pour les cheminots, une telle révision a également été acceptée et un accord vient d'être obtenu sur un certain nombre de mesures concrètes. Elles seront appliquées avec effet au 1^{er} janvier 1971 et représentent une dépense qui est estimée à environ 300 millions pour 1971. Cette dépense est à imputer au crédit provisionnel prévu à cette fin pour l'ensemble du secteur public.

VII. — Gestion financière.

Pour terminer cet exposé concernant la S. N. C. B., deux aspects de la gestion financière doivent encore être développés.

1. Résultats financiers de 1970.

a) L'accroissement du trafic et les adaptations tarifaires qui ont été appliquées ont influencé favorablement les recettes de 1970.

Les recettes du trafic atteignent à peu de chose près, 16 milliards. Elles dépassent les prévisions budgétaires de plus de 1 100 millions.

Ce facteur favorable a eu les répercussions suivantes :

— en dépit de deux adaptations à l'index des rémunérations et pensions en 1970, ainsi que de plusieurs autres mesures sociales, la compensation globale de l'Etat, par le truchement des crédits supplémentaires, n'a dû être majorée que de 283 millions;

— la dotation en 1970 du fonds de renouvellement a pu être majorée de 550 millions par la S. N. C. B. elle-même et être portée ainsi de 3 600 millions à 4 150 millions;

— même si l'on tient compte de ce fait, le déficit d'exploitation pour 1970 n'atteint que 8 millions de francs contre 38 millions en 1969.

2. Normalisation des comptes.

A partir de l'année 1971, la normalisation des comptes est enfin appliquée sur la base des trois règlements pris par le Conseil des C. E. :

— le règlement relatif aux « obligations de service public » qui prescrit la compensation obligatoire intégrale;

— de verordening « normalisatie van de rekeningen », die betrekking heeft op de lasten die eenzijdig het vervoer per spoor bezwaren. Zij schrijft, voor sommige lasten, de verplichte compensatie voor, terwijl voor andere de compensatie slechts een facultatief karakter heeft. Dit laatste belet evenwel niet dat, in een bepaald land, die lasten ook een verplicht karakter kunnen krijgen;

— de verordening « steunmaatregelen » is voor een groot deel facultatief en slechts van tijdelijke aard. Ze zal immers grotendeels moeten vervangen worden door twee verordeningen die nog moeten worden getroffen : deze tot regeling van de financiële betrekkingen tussen de Staat en de spoorwegondernemingen en deze betreffende de aanrekening van de infra-structuurkosten.

Uit wat voorafgaat blijkt dat de bestaande drie E. G.-verordeningen nog altijd geen volledig sluitend geheel vormen.

Maar de basis voor een concrete normalisatie van de spoorwegrekeningen bestaat en moet overeenkomstig de verordeningen met ingang van 1 januari 1971 worden toegepast.

Op het praktische vlak, heeft de N. M. B. S., zoals voorgeschreven, door het indienen van haar aanvragen en haar voorstellen, de procedure op gang gebracht.

Op grond hiervan heeft het M. C. E. S. C., tijdens haar zitting van 17 juni 1970, opdracht gegeven aan een Werkgroep Verkeerswezen-Financiën-N. M. B. S. om te bepalen welke verplichtingen en lasten onder toepassing vallen van de communautaire verordeningen, op welke wijze, steeds in het kader van E. G.-voorschriften, de compensaties moeten worden berekend, wat het bedrag van de compensaties is en welke specifieke beslissingen de Belgische regering nog zou moeten nemen.

De werkgroep kon daarbij steunen op een verslag van 1965 dat werd ingediend na een eerste omvangrijk studiewerk — over 3 jaar — betreffende het gestelde probleem en dat reeds eerder aan de leden van de Kamer- en Senaatscommissie werd medegedeeld.

De werkgroep is met zijn werkzaamheden gestart op 20 juli 1970 en zal eerlang het eindverslag bestemd voor het M. C. E. S. C., neerleggen.

Volgens de richtlijnen van het Ministerieel Comité voor Budgettaire beheer en openbaar ambt mocht het financieel kader van de uit te werken normalisatie een bedrag van 13 051,2 miljoen niet overschrijden.

Dit financieel kader werd in de begroting opgenomen; het wordt gevormd door 3 artikelen :

Gewone begroting :

Artikel 32.01 a) voor	8 773,2 miljoen
Artikel 32.01 b) voor	478,0 miljoen

Buitengewone begroting :

Artikel 32.11 voor	3 800,0 miljoen
Totaal	13 051,2 miljoen

Betreffende die splitsing moet er in eerste plaats worden aangestipt dat het bedrag van 478 miljoen niet bestemd is om te worden verrekend in de exploitatierekening van de N. M. B. S. Het is de compensatie die toegekend wordt aan de Kas voor de Gezondheidszorgen die fungeert als feitelijke mutualiteit voor het spoorwegpersoneel, de gepensioneerden en hun familieleden. Dit bedrag heeft dan ook niets te zien met het eigenlijke object van de normalisering van de exploitatierekening.

— le règlement relatif à la « normalisation des comptes », qui a trait aux charges grevant unilatéralement le transport par chemin de fer. Il prescrit pour certaines charges la compensation obligatoire alors que pour d'autres la compensation n'a qu'un caractère facultatif. Cela n'exclut toutefois pas que, dans certains pays, ces charges puissent également revêtir un caractère obligatoire;

— le règlement sur les « aides » est en majeure partie facultatif et de nature temporaire. Il devra en effet être remplacé dans une large mesure par deux règlements qui doivent encore être pris : celui sur le règlement des relations financières entre l'Etat et les entreprises ferroviaires et celui sur l'imputation des charges d'infrastructure.

De ce qui précède, il résulte que les trois règlements des C. E. existants ne constituent pas encore un tout homogène.

Mais la base pour une normalisation concrète des comptes ferroviaires existe et conformément aux règlements elle doit être appliquée à partir du 1^{er} janvier 1971.

En fait, la S. N. C. B. a entamé la procédure prescrite en introduisant ses demandes et ses propositions.

Sur base de ces documents, le C. M. C. E. S. a, en sa séance du 17 juin 1970, donné mission à un groupe de travail Communications-Finances-S. N. C. B. de définir les obligations et charges tombant sous l'application des règlements communautaires, d'arrêter — toujours dans le cadre des prescriptions des C. E. — le mode de calcul des compensations, d'établir le montant des compensations et de proposer les décisions spécifiques que le Gouvernement belge devrait encore prendre.

Le groupe de travail pouvait en l'occurrence s'appuyer sur un rapport de 1965 introduit à l'issue d'une première étude approfondie d'une durée de 3 ans portant sur ce problème. Ce rapport a déjà été communiqué antérieurement aux membres de la Commission de la Chambre et du Sénat.

Le groupe de travail a entamé ses travaux le 20 juillet 1970 et déposera sous peu le rapport final destiné au C. M. C. E. S.

Suivant les directives du Comité ministériel de la gestion budgétaire et de la fonction publique, le cadre financier de la normalisation ne pouvait dépasser un montant de 13 051,2 millions de francs.

Le cadre financier figure dans le budget; il est formé par trois articles :

Budget ordinaire :

Article 32.01 a)	8 773,2 millions
Article 32.01 b)	478,0 millions

Budget extraordinaire :

Article 32.11	3 800,0 millions
Total	13 051,2 millions

Pour ce qui est de cette répartition, il convient tout d'abord de noter que le montant de 478 millions n'est pas destiné à être imputé au compte d'exploitation de la S. N. C. B. Il s'agit de la compensation accordée à la Caisse des Soins de Santé qui pour les cheminots, les pensionnés et les membres de leur famille, fonctionne comme une mutuelle de fait. Aussi, ce montant n'a-t-il rien de commun avec l'objectif réel de la normalisation du compte d'exploitation.

De andere twee artikelen 32.01 a) en 32.11 voor een totaal van 12 573,2 miljoen hebben betrekking op de eigenlijke normalisatie.

Het was noodzakelijk dit bedrag te splitsen in twee delen, waarvan één op de gewone en een ander van 3 800 miljoen op de buitengewone begroting.

Men zal zich inderdaad herinneren dat, tijdens de voorgaande jaren, er altijd een bepaald bedrag (de laatste jaren 3 300 miljoen) op de buitengewone begroting werd voorzien als bijdrage van de Staat voor het vernieuwingsfonds van de N. M. B. S.

Deze bijdrage mag nu met de normalisatie der spoorwegrekeningen niet meer toegekend worden.

In afwachting dat de andere E. G.-verordeningen worden genomen, werd beslist het principe van de inschrijving van een bedrag op de buitengewone begroting te behouden.

Het is trouwens zo dat voor sommige normalisatiecompensaties en met name deze berekend op grond van de totale kostprijs, de vernieuwingsuitgave een onderdeel is van die kostprijs.

Met het nodige voorbehoud kan ten slotte, in de bijlage I van dit verslag een eerste overzicht worden gegeven van de compensaties zoals zij door de werkgroep voor 1971 werden berekend.

B. — Openbaar stedelijk vervoer.

De evolutie van de bedrijfsverliezen voor de zes Maatschappijen voor Interkommunaal Vervoer is bepaald ongunstig.

Terwijl het globaal verlies in 1969 ongeveer 592 miljoen bedroeg, is dit deficit in 1970 aangegroeid tot meer dan 900 miljoen.

Die ongunstige evolutie is te wijten aan een vermindering van de ontvangsten met 2 % en aan de stijging van de uitgaven met ongeveer 10 %.

De exploitatietekorten voor 1969 en voor 1970 worden per maatschappij in bijlage II weergegeven.

Gelet op dit deficit werd op de begroting 1970 een krediet uitgetrokken van 675 miljoen en een bijkrediet van 225 miljoen.

Voor 1971 wijst thans alles er op dat de Maatschappijen voor Interkommunaal Vervoer een globaal verlies zullen kennen van 1 324 miljoen. Het op de begroting uitgetrokken krediet bedraagt 1 miljard en dit probleem zal dan ook bij de bespreking van de bijkredieten worden behandeld.

* * *

In de loop van het dienstjaar 1970, hebben ook de financiële lasten, verbonden aan de leningen, die door sommige maatschappijen werden aangegaan om het rollend materieel en de vaste installaties te moderniseren, het exploitatiedeficit beïnvloed. Dit geldt namelijk voor de M. I. V. A., de M. I. V. G. en de S. T. I. V. en vanaf 1971 zal dit ook het geval zijn voor de M. I. V. B.

Nochtans komt het de Minister voor dat deze investeringen, alsmede deze die gedaan worden om het openbaar vervoer van het privévervoer te scheiden, van aard zijn om de hierbovenvermelde situatie in een gunstige zin te beïnvloeden.

Er kan niet genoeg onderstreept worden dat het openbaar vervoer opnieuw aantrekkelijk moet gemaakt worden door een verhoging van de snelheid, de frequentie, de regelmatigheid en het comfort. Aldus kan een gedeelte van het publiek teruggewonnen worden dat het openbaar vervoer verlaten heeft om van eigen vervoermiddelen gebruik te maken.

Les deux autres articles 32.01 a) et 32.11, représentant un total de 12 573,2 millions, ont trait à la normalisation proprement dite.

Il s'est avéré nécessaire de scinder ce montant en deux parties, dont l'une figure au budget ordinaire et l'autre — 3 800 millions — au budget extraordinaire.

On se rappellera, en effet, qu'antérieurement un certain montant (3 300 millions, les dernières années) figurait chaque fois au budget extraordinaire en tant que contribution de l'Etat au fonds de renouvellement de la S. N. C. B.

Cette contribution ne peut plus être accordée dans le cadre de la normalisation des comptes ferroviaires.

En attendant que d'autres règlements des C. E. interviennent, il a été décidé de maintenir le principe de l'inscription d'un montant au budget extraordinaire.

Il est d'ailleurs vrai que pour certaines compensations de normalisation, et notamment pour celles qui sont calculées sur la base du prix de revient total, la dépense de renouvellement constitue une partie de ce prix de revient.

Pour clore ce chapitre se rapportant aux chemins de fer, un aperçu des compensations telles qu'elles ont été calculées jusqu'à présent par le Groupe de travail pour 1971 est annexé au rapport, avec les réserves d'usage (annexe I).

B. — Transports publics urbains.

L'évolution des déficits d'exploitation des six Sociétés des Transports Intercommunaux est franchement défavorable.

Si le déficit global pour 1969 s'élevait à quelque 592 millions, il a atteint, pour 1970, plus de 900 millions.

Cette évolution défavorable doit être attribuée à une diminution des recettes se chiffrant à 2 % et au fait que les dépenses ont augmenté d'environ 10 %.

Les déficits d'exploitation pour 1969 et pour 1970 figurent à l'annexe II.

Pour compenser ces déficits, un crédit de 675 millions a été inscrit au budget 1970 ainsi qu'un crédit supplémentaire de 225 millions.

Pour 1971, les Sociétés des Transports Intercommunaux accuseront un déficit total de 1 324 millions. Le crédit prévu au budget s'élève à 1 milliard et ce problème sera traité à l'occasion de la discussion des crédits supplémentaires.

* * *

Dans le courant de l'exercice 1970, les déficits d'exploitation ont été influencés par les charges financières découlant des emprunts qui ont été contractés par certaines sociétés en vue de la modernisation et de la rationalisation du matériel roulant et des installations fixes. C'est notamment le cas pour la M. I. V. A., la M. I. V. G. et la S. T. I. V. et ce le sera également pour la S. T. I. B. à partir de 1971.

De l'avis du Ministre ce sont cependant des investissements de cette nature, ainsi que ceux destinés à réaliser la séparation des transports publics et des transports privés, qui peuvent influencer favorablement la situation décrite ci-dessus.

On ne peut assez souligner que les transports publics doivent à nouveau être rendus attrayants par une augmentation de leur vitesse, de leur fréquence, de leur régularité et de leur confort. De cette façon, une partie du public qui avait abandonné ce mode de transport au profit des moyens de transports individuels, pourra être récupérée.

Die politiek zal een tweevoudig gunstig resultaat hebben; in de eerste plaats zullen de ontvangsten van de maatschappijen verhoogd worden door een hogere benutting van de ingezette middelen en door het feit dat de tarieven beter in verhouding zullen zijn met een betere dienstverlening. Anderzijds zal op die wijze een begin van oplossing gegeven worden aan het verkeersprobleem in de agglomeraties.

* * *

Men kan zich geen gezonde oplossing van het gestelde probleem indenken, zonder een afdoende revalorisatie van het openbaar vervoer.

Die revalorisatie kan bereikt worden, indien het openbaar vervoer gescheiden wordt van het privé-vervoer, door het aanleggen hetzij van eigen bedding, hetzij van tunnels of viadukten.

Die scheiding werd reeds gedeeltelijk doorgevoerd in de vijf grote steden. Sinds 1965 werden meer dan 50 km eigen bedding voor tram- en buslijnen aangelegd en er bestaan ontwerpen voor verdere uitbreiding.

Daar waar de scheiding te verantwoorden is, gelet op de vervoerstromen en de verkeersmoeilijkheden en waar de wegen niet voldoende breed zijn om eigen beddingen aan te leggen, worden tunnels gebouwd. Te Brussel werd een eerste lijn van de toekomstige metro in december 1969 als pre-metro in dienst gesteld. Wij stellen vast dat de pre-metro een stijgend succes heeft bij het publiek. Het aantal reizigers op die lijnen is toegenomen met gemiddeld 39 % en met 85 % tijdens de middaguren.

Aldus, is het bewijs geleverd dat die werken ten volle aan de verwachtingen beantwoord hebben.

Een tweede tunnel, deel van de Ringlijn, met een lengte van 2 km, werd op 21 december 1970 in dienst gesteld.

Andere belangrijke werven zijn geopend op de Grote Ringlaan, namelijk op de Montgomerysquare en de A. Reyerslaan. Voorts werd een aanvang gemaakt met de bouw van een belangrijk kruisstation op het Rogierplein.

Te Antwerpen startten de werken op het kruispunt De Keyserlei-Frankrijklei begin 1970; zij verlopen normaal.

Te Luik wordt langs de Linker Maasoever een eigen bedding aangelegd voor bussen, over 2 800 m vanaf de Maghinbrug tot Coronmeuse; de bouw van een tunnel in de verlenging ervan zal in de loop van 1971 aangevat worden.

Te Charleroi wordt vóór het spoorwegstation een belangrijk tram- en busstation aangelegd.

* * *

Voor het budgettaire jaar 1971 is een krediet voorzien van 3 166 miljoen. De verdeling van dit krediet wordt in bijlage (III) weergegeven.

Indien het krediet voor de bevordering van het stedelijk vervoer voor 1971 gevoelig werd verhoogd (het bedroeg 1 600 miljoen in 1970), dan gebeurde dit in de eerste plaats om een normaal bouwritme te verzekeren voor de werken die absolute voorrang verdienen, maar ook om de financiering mogelijk te maken van sommige kunstwerken die geen prioritaair karakter dragen maar die, om ze met andere werken te kunnen coördineren, voortijdig dienen te worden verwezenlijkt.

Het vijfjarenplan 1971-1975 voor het stedelijk vervoer voorziet in een jaarlijkse financiering, bij konstante prijzen,

Cette politique aura une double incidence favorable : en premier lieu, les recettes des sociétés augmenteront grâce à une utilisation accrue des moyens mis en œuvre et à une tarification qui correspondra davantage à l'amélioration du trafic; en outre, un début de solution sera ainsi donnée au problème de la circulation dans les agglomérations.

* * *

Il n'est pas possible de concevoir, sans revalorisation efficace des transports publics, une solution saine du problème qui se pose.

Cette revalorisation peut être obtenue, à condition de séparer les transports publics du trafic général, soit en leur réservant un site propre soit en recourant à des viaducs ou tunnels.

Ce principe de la séparation a déjà reçu une application partielle dans les cinq agglomérations du pays. Plus de 50 km de sites propres pour tramways et autobus ont été réalisés depuis 1965 et des projets existent pour des extensions futures.

Là où cette séparation se justifie, en raison de l'importance des débits à assurer et des difficultés de la circulation et lorsque les voiries ne sont pas suffisamment larges pour y aménager des sites propres, on est amené à placer les lignes en souterrain. A Bruxelles, un premier tronçon de futur métro a été mis en exploitation en décembre 1969 sous forme de pré-métro. Celui-ci rencontre un succès croissant; actuellement, le gain en voyageurs est, en moyenne, de 39 % et de 85 % à l'heure de midi.

La preuve est ainsi faite que ces ouvrages ont répondu pleinement aux espérances.

Un deuxième tunnel, élément de la Petite Ceinture, d'une longueur de 2 km, a été mis en service le 21 décembre 1970.

D'autres chantiers importants ont été ouverts sur le Boulevard de Grande Ceinture, notamment au Square Montgomery et au Boulevard A. Reyers. En outre, des travaux de construction d'une importante gare de correspondance ont été entamés à la Place Rogier.

A Anvers, les travaux de la gare de correspondance au carrefour De Keyserlei-Frankrijklei, commencés au début de 1970, se déroulent normalement.

A Liège, la réalisation d'un site propre pour autobus, sur une longueur de 2 800 m est en cours le long de la rive gauche de la Meuse, depuis le Pont Maghin jusqu'à Coronmeuse et la construction d'un tronçon de tunnel en prolongement de ce site propre sera entamée au début de 1971.

A Charleroi, une importante station pour trams et autobus est prévue devant la gare de Charleroi Sud.

* * *

Pour l'exercice budgétaire 1971, un crédit global de 3 166 millions est prévu. La répartition de ce crédit figure en annexe (III).

Si le crédit de 1971 a été augmenté d'une façon substantielle (il était de 1 600 millions en 1970), c'est, d'une part, pour assurer un rythme de construction normal aux ouvrages dont le caractère prioritaire est reconnu mais aussi pour permettre de financer la réalisation de certains ouvrages non prioritaires, mais dont la construction anticipée résulte d'impératifs de coordination.

Le plan quinquennal 1971-1975, relatif aux transports urbains, prévoit un financement annuel de l'ordre de 4 mil-

van oneveer 4 miljard, wat het mogelijk zal maken de werken in de vijf grote agglomeraties gelijktijdig te verwezenlijken.

Hierbij komt nog dat het volstrekt noodzakelijk is de aankopen van nieuw rijdend materieel en de modernisering van de depots en werkplaatsen gelijke tred te laten houden met de indienststelling van de kunstwerken, indien men wil vermijden dat zeer kostelijke infrastrukturen gedurende onbepaalde tijd ongebruikt zouden blijven, wat economisch onverantwoord zou zijn.

C. — Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

Uit de gegevens voor 1970 blijkt dat het totaal aantal reizigers met 1,5 % terugliep tegenover de cijfers van 1969.

Opvallend is wel dat deze achteruitgang het grootst is voor de gewone abonnementen (11 %) en voor de weekabonnementen (6 %).

In het raam van een verdere rationalisatie heeft de N. M. V. B. in 1970 zowat 10 km elektrische spoorexploitatie opgegeven. Anderzijds, werden een 100 km nieuwe autobuslijnen ter beschikking van de reizigers gesteld.

Exploitatieuitslag.

De exploitatieuitslagen bij de N. M. V. B. zijn deficitair sedert 1965.

Het deficit dat toen ongeveer 1 miljoen bereikte, bedraagt 323 miljoen voor 1970. Voor 1971 verwacht men dat het tekort 650 miljoen zal overschrijden.

De financiële toestand van de N. M. V. B. komt aldus in een kritische fase. De nieuwe loonlasten die niet meer kunnen gecompenseerd worden door een verhoging van de produktiviteit, zullen in de toekomst een zeer nadelige weerslag hebben.

Aangezien de beschikbare en omzetbare activa om die tekorten te dekken praktisch uitgeput zijn, zal de N. M. V. B. binnen zeer afzienbare tijd, het hoofd moeten bieden aan ernstige thesauriemoeilijkheden. Derhalve zal de aankoop van rollend materieel, in de toekomst, door middel van leningen moeten gefinancierd worden. Aldus zal deze maatschappij in dezelfde situatie terechtkomen als deze waarin de maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer zich sedert meerdere jaren bevinden.

De voorziening van een toelagekrediet ten gunste van de N. M. V. B. schijnt dan ook voor de toekomst onafwendbaar te zijn.

D. — Personenvervoer over de weg.

I. — Autocars.

De sector autocars heeft op dit ogenblik met bepaalde problemen af te rekenen die, zoals voor de andere sectoren van het gemeenschappelijk vervoer, hoofdzakelijk te wijten zijn aan de steeds zwaarder wordende exploitatiekosten, de vermindering van het aantal reizigers en een overcapaciteit van het voertuigenpark.

Hierbij komt nog dat het autocarbedrijf gebonden is aan de seizoenbedrijvigheid en daardoor vrij gevoelig is voor economische, sociale en financiële gebeurtenissen.

Een positief punt is wel dat steeds meer vervoerprestaties verricht worden voor de sector onderwijs die aldus in een belangrijke mate tot de werkverschaffing voor de autocarexploitanten bijdraagt.

liards à prix constants, pour assurer la réalisation simultanée des travaux dans les cinq grandes agglomérations.

Il faut cependant souligner une fois encore qu'il est de la plus haute importance que l'acquisition de matériel roulant neuf et la modernisation des dépôts et ateliers aillent de pair avec la mise en service des ouvrages d'art si l'on veut éviter que des infrastructures très coûteuses restent inemployées durant un certain temps, ce qui ne pourrait se justifier du point de vue économique.

C. — Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux.

Sur la base des données relatives à 1970, il apparaît que le nombre total de voyageurs a diminué de 1,5 % par rapport aux chiffres de 1969.

Mais il est symptomatique de constater que la régression est plus forte pour les abonnements ordinaires (11 %) et pour les abonnements hebdomadaires (6 %).

Dans le cadre d'une rationalisation plus poussée, la S. N. C. V. a cessé d'exploiter quelque 10 km de lignes électriques. En revanche, une centaine de kilomètres de nouveaux services d'autobus ont été mis à la disposition des voyageurs.

Résultat d'exploitation.

Depuis 1965, les résultats d'exploitation enregistrés par la S. N. C. V. sont déficitaires.

Alors que le déficit était de 1 million à cette époque, il est de 323 millions pour 1970 et il faut s'attendre à ce que, pour 1971, il dépasse les 650 millions.

La situation financière de la S. N. C. V. est entrée dans une phase critique. Le poids des nouvelles charges salariales, qui ne paraît plus pouvoir être compensé par un accroissement de la productivité, se fera lourdement sentir à l'avenir.

Dans ces conditions et attendu que les avoirs disponibles et réalisables pour couvrir ces déficits sont pratiquement épuisés, la S. N. C. V. aura à faire face, à plus ou moins brève échéance, à de sérieuses difficultés de trésorerie. L'achat futur de matériel roulant devra, dès lors, être financé au moyen d'emprunts, ce qui signifie que ladite société se trouvera dans la même situation que celle que connaissent les sociétés urbaines depuis plusieurs années déjà.

La nécessité de prévoir des crédits de subventionnement en faveur de la S. N. C. V. semble, dès lors, inéluctable pour l'avenir.

D. — Transport de personnes par route.

I. — Autocars.

En ce moment, le secteur des « Autocars » doit faire face à des problèmes spécifiques qui, comme dans les autres secteurs des transports en commun, sont à attribuer, en ordre principal, à l'accroissement constant des frais d'exploitation, à la réduction du nombre de voyageurs et à une certaine surcapacité du parc de véhicules.

Ajoutons à cela que l'exploitation de l'autocar est liée à l'activité saisonnière et est, partant, très sensible aux fluctuations économiques, sociales et financières.

En revanche, on note un point positif : le secteur de l'enseignement exige plus de prestations de transport et contribue ainsi d'une façon considérable à donner du travail aux exploitants d'autocars.

Maar juist daar ziet de autocarist, die gespecialiseerd is in de uitoebing van toeristische diensten en die met voldoening vaststelt dat de lange inactieve winterperiodes gevuld worden door ophaaldiensten voor leerlingen, zijn hoofdactiviteit bedreigd. Het aantal nieuwe bijzondere autobusexploitaties die bijkomend materieel op de markt brengen, stijgt immers gestaag.

Daarom werden onlangs nieuwe economische criteria voor de toelating tot en de promotie in het beroep van autocarexploitant ingevoerd.

Voortaan zal het eerste in dienst te nemen voertuig niet ouder mogen zijn dan 3 jaar en zal het in gebruik nemen van bijkomende voertuigen geconditioneerd worden door het bewijs dat een jaarlijkse minimum-ontvangst van 10 000 F per aangeboden zitplaats werd geboekt.

Ten slotte werd een aanvang gemaakt met de herziening van de wetgeving op het beroepspersonenvervoer.

In het raam van deze studie zullen passende bepalingen uitgewerkt worden die de toelating tot het beroep statutair zullen regelen.

II. — Openbare autobusdiensten.

De belangrijkste problemen die in deze sector bestaan zijn :

- de exploitatiebelemmeringen in de agglomeraties ingevolge de blijvende stijging van het aantal privé-wagens;
- de vermindering aan belangstelling voor het openbaar vervoer buiten de piekuren en op de dagen waarop niet gewerkt wordt;
- het verbeteren van de samenwerking tussen het stedelijk vervoer en het « streekvervoer »;
- het probleem van de rentabiliteit van de openbare autobuslijnen die verpacht waren aan privé-ondernemingen.

Om dit laatste probleem te regelen werden de aan privé-exploitanten toegekende openbare autobuslijnen in de autobusnetten van de N. M. B. S. of van de N. M. V. B. geïntegreerd. Bovendien werden sommige verpachtingsovereenkomsten herzien.

Het is de bedoeling in een volgende fase het gehele net van openbare autobusdiensten, dat zich mede door een overdreven cultus van het « verworven recht », niet in functie van de evolutie van de verkeersstromingen heeft kunnen ontplooiën, volledig te herdenken.

In dit verband zal een herziening van de besluitwet van 30 december 1946, evenals de studie van een algemene herstructurering der openbare personenvervoerdiensten, moeten worden doorgevoerd.

Dit omvangrijk en delikaat werk zal echter meerdere jaren in beslag nemen.

Aangezien echter de geldigheidsduur van de op basis van de huidige wet gemachtigde openbare autobusdiensten, op 31 december 1971 verstrijkt, zal de Minister, in afwachting van het resultaat der zopas bedoelde werkzaamheden, in de loop van 1971 een wetsontwerp neerleggen met het oog op het verlengen van de geldigheidsduur van deze machtigingen, tot 31 december 1975.

III. — Bijzondere autobusdiensten.

Hier ook hebben tal van ondernemers, inzonderheid wat het werkliedenvervoer betreft, met moeilijkheden te kampen.

Het probleem heeft gaandeweg een scherpere vorm aangenomen omdat het totnogtoe volstond, een bewijs van goed zedelijk gedrag voor te leggen, een voertuig te bezit-

Mais c'est là précisément que le transporteur spécialisé dans l'exploitation de services touristiques qui a vu avec satisfaction se combler par des services de ramassage scolaire ses longues périodes d'inactivité hivernale se sent menacé dans son activité principale. Le nombre d'exploitations nouvelles de services spéciaux, qui mettent sur le marché du matériel supplémentaire, est en augmentation constante.

C'est pourquoi de nouveaux critères économiques viennent d'être arrêtés en ce qui concerne l'accès à la profession d'exploitant d'autocar et la promotion dans cette profession.

Désormais le premier véhicule à mettre en service ne pourra avoir plus de 3 ans d'âge et la mise en service de véhicules supplémentaires sera conditionnée par la preuve de la comptabilisation d'une recette annuelle d'au moins 10 000 F par place offerte.

Enfin, la révision de la législation en matière de transport professionnel de personnes a été entamée.

Dans le cadre de cette étude des dispositions appropriées seront élaborées qui régleront d'une façon statutaire l'accès à la profession.

II. — Services publics d'autobus.

Les problèmes les plus importants qui se posent dans ce secteur sont :

- les entraves à l'exploitation dans les agglomérations, en raison de l'accroissement continu du parc automobiles privés;
- la désaffection pour les transports publics en dehors des heures de pointe et les jours non ouvrables;
- l'amélioration de la coopération entre les transports urbains et les transports « régionaux »;
- le problème de la rentabilité des lignes publiques d'autobus affermées à des entreprises privées.

Aux fins de régler ce dernier problème des lignes publiques d'autobus, attribuées à des exploitants privés, ont été intégrées dans les réseaux d'autobus de la S. N. C. B. et de la S. N. C. V. En outre, certains contrats d'affermage ont été revus.

On a l'intention, dans une phase ultérieure, de « repenser » complètement l'ensemble du réseau des services publics d'autobus, qui en raison notamment du respect exagéré des « droits acquis », n'a pu se développer en fonction de l'évolution des courants de la circulation.

A cet égard, il faudra entamer la révision de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, ainsi que l'étude d'une restructuration complète des services de transports publics de personnes.

Ce travail considérable et délicat durera toutefois plusieurs années.

Comme la durée de validité des services publics d'autobus autorisés sur la base de cet arrêté-loi expire le 31 décembre 1971, le Ministre déposera dans le courant de l'année 1971, en attendant le résultat des travaux précités, un projet de loi en vue de la prolongation de la durée de validité de ces autorisations jusqu'au 31 décembre 1975.

III. — Services spéciaux d'autobus.

Dans ce domaine également, bon nombre de transporteurs ont à faire face à des difficultés, notamment en ce qui concerne le transport d'ouvriers.

Ce problème s'est graduellement aggravé, puisqu'il suffisait, jusqu'à présent, de présenter un certificat de bonnes vie et mœurs, de posséder un véhicule et de projeter la

ten en een dienst te ontwerpen die door het departement opportuun werd geacht om als exploitant te mogen optreden.

Dergelijke « outsiders » hebben vaak de normale tariefvorming in de war gestuurd en de goede faam van de beroepsvervoerders in het gedrang gebracht.

De Minister heeft dan ook onlangs, in verband met het geregelde werklidenvervoer, een beslissing getroffen waarbij de volgende objectieven worden nagestreefd :

a) een betere integratie van de bijzondere diensten in het openbaar autobusnet;

b) een grotere beroepsstabiliteit door :

— het indijken van de mogelijkheid om exploitant van bijzondere autobusdiensten te worden door de invoering van een cascadeverpachting onder de machtinghouders;

— het invoeren in de verpachtingsovereenkomsten van een op basis van een kostprijsformule vast te stellen tarificatie.

In dit verband wenst de Minister andermaal het experiment te vermelden dat voor het personeelsvervoer met bijzondere autobusdiensten naar het Antwerpse aan de gang is.

Dit experiment komt hierop neer dat elke vraag om machting door een speciale werkgroep wordt onderzocht.

Bij gunstig advies wordt de exploitant in de verpachtingsovereenkomst verplicht een vaste tarificatie te aanvaarden.

De Minister overweegt dit experiment dat vooralsnog voldoening gegeven heeft, geleidelijk aan uit te breiden tot het gehele land.

IV. — Taxi's.

Het Departement volgt op dit ogenblik de praktische uitvoering van de nieuwe bepalingen vervat in de wet van 23 juni 1969 en van de in uitvoering van die wet genomen besluiten.

Ingevolge een in de Paritaire Vervoercommissie op 22 juni 1970 bereikt akkoord, wordt de arbeidsduur van het personeel van 45 tot 43 u. teruggebracht en de wedde der chauffeurs verhoogd van 20 tot 25 % der ontvangsten.

Een tariefverhoging van 15 %, inclusief B. T. W., werd toegestaan vanaf 15 november 1970 met mogelijkheid van een bijkomende verhoging van 5 % vanaf maart 1971.

E. — Goederenvervoer over de weg.

1. *Herziening van de wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen.*

De sanering van de vervoermarkt moet nog meer doorgedreven worden en de fundamentele herziening van de wet van 1 augustus 1960 blijft één der bijzonderste middelen daartoe.

Aan de teksten van het nieuwe wetsontwerp en van de uitvoeringsbesluiten wordt thans de laatste hand gelegd.

De voorgestelde regeling heeft betrekking op de criteria :

- vakbekwaamheid;
- kredietwaardigheid;
- eerbaarheid.

mise sur pied d'un service jugé opportun par le Département, pour pouvoir devenir exploitant.

Ces « outsiders » ont bien souvent perturbé la tarification normale et compromis le bon renom des transporteurs professionnels.

Au sujet du transport régulier d'ouvrier, le Ministre a, dès lors, pris récemment une décision qui a pour objet d'assurer :

a) une meilleure intégration des services spéciaux dans le réseau des autobus publics;

b) une plus grande stabilité professionnelle par :

— la limitation de la possibilité de devenir exploitant de services spéciaux d'autobus en instaurant un affermage, selon un système de priorités en cascade, entre les détenteurs d'autorisations;

— l'introduction, par la voie des contrats d'affermage, d'une tarification basée sur la formule du prix de revient.

A ce sujet, le Ministre évoque à nouveau l'expérience en cours dans la région anversoise en matière de transport du personnel par services spéciaux d'autobus.

Dans cette expérience chaque demande d'autorisation est examinée par un groupe de travail spécial.

Sur avis favorable de ce groupe, l'exploitant est tenu, par convention d'affermage, d'appliquer une tarification préétablie.

Le Ministre envisage d'étendre progressivement à l'ensemble du pays cette expérience qui a donné satisfaction jusqu'à présent.

IV. — Taxis.

Le Département veille actuellement à l'exécution pratique des dispositions nouvelles contenues dans la loi du 23 juin 1969 et les arrêtés d'exécution y afférents.

A la suite d'un accord intervenu en Commission paritaire du Transport, le 22 juin 1970, le temps de travail du personnel est réduit de 45 à 43 heures et le salaire des conducteurs passe de 20 à 25 % de la recette.

Une hausse des tarifs de 15 %, T. V. A. comprise, a été accordée au 15 novembre 1970, avec possibilité d'une augmentation supplémentaire de 5 % à partir de mars 1971.

E. — Transport de marchandises par route.

1. *Revision de la loi du 1^{er} août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles*

L'assainissement du marché des transports doit encore se poursuivre et la revision fondamentale de la loi du 1^{er} août 1960 est un des principaux moyens pour y parvenir.

Les textes du nouveau projet de loi et des arrêtés d'exécution sont actuellement mis au point.

La réglementation proposée est basée sur les critères suivants :

- compétence professionnelle
- solvabilité
- moralité

1) *Vakbewaamheid.*

Een aangepaste vakopleiding moet de vervoerders de nodige kennis bijbrengen voor het leiden van hun onderneming.

Het bezit van de vereiste vakkennis zal moeten blijken uit een getuigschrift dat door de bevoegde instanties zal worden uitgereikt na het slagen in een examen.

2) *Kredietwaardigheid.*

De vervoerders zullen moeten bewijzen dat zij in orde zijn met de wet van 27 juni 1969 betreffende de maatschappelijke zekerheid. Bovendien zullen zij het bewijs moeten leveren dat zij een bepaalde borgtocht hebben gesteld.

3) *Eerbaarheid.*

De vervoerders zal zijn eerbaarheid moeten aantonen aan de hand van een bewijs van goed zedelijk gedrag.

Bepaalde misdrijven en overtredingen zullen de toelating tot het beroep in de weg staan.

2. *Samenwerking tussen de Nationale Federatie van Baanvervoerders en de Administratie.*

De medewerking van de Nationale Federatie met de administratie komt vooral tot uiting op het vlak van het Instituut voor Baantransport, dat samengesteld is uit leden van het bedrijfsleven en vertegenwoordigers van het Ministerie van Verkeerswezen.

Aldus oefent het I. B. T. een controle uit op de naleving van de tarieven voor het vervoer van E. G. K. S.-goederen, in samenwerking met de controlediensten van het Bestuur van het Vervoer.

Door het organiseren van speciale cursussen voor de vervoerders, heeft het I. B. T. een belangrijke rol gespeeld bij de voorbereiding van de examens voor de afgifte van de getuigschriften van vakbekwaamheid voor internationaal vervoer.

Dit experiment was ongetwijfeld waardevol en blijft zijn betekenis behouden, aangezien de nieuwe wet ook in vakbekwaamheidseisen zal voorzien voor het nationaal vervoer.

3. *Algemene vergunningen voor internationaal vervoer.*

Tot nog toe werden meer dan 17 000 algemene vergunningen voor internationaal vervoer, waarvan 1 000 uitsluitend geldig voor Nederland, afgeleverd, na overlegging van een getuigschrift van vakbekwaamheid voor internationaal vervoer.

Een jaarlijkse examenzitting voor de afgifte van deze getuigschriften maakt het mogelijk geleidelijk aan het aantal ondernemingen die internationaal goederenvervoer kunnen verzekeren, op te voeren.

4. *Bilaterale vergunningen.*

België heeft met 21 landen bilaterale akkoorden of bestuursrechtelijke overeenkomsten afgesloten.

Voor drie van deze landen overtreffen de aanvragen van de Belgische vervoerders de mogelijkheden van de overeengekomen contingenten van vergunningen.

1) *Compétence professionnelle.*

Les transporteurs devront acquérir par une formation professionnelle adéquate les connaissances requises pour la gestion de leur entreprise.

La connaissance professionnelle devra être attestée par un certificat délivré par les autorités compétentes, après réussite d'un examen.

2) *Solvabilité.*

Les transporteurs devront établir qu'ils sont en règle au regard des dispositions de la loi du 27 juin 1969 relative à la sécurité sociale; au surplus, ils devront attester du dépôt d'une caution déterminée.

3) *Moralité.*

Le transporteur devra faire la preuve de son honnêteté à l'aide d'un certificat de bonne vie et mœurs.

Certains délits et contraventions constitueront un obstacle pour l'accès à la profession.

2. *Collaboration entre la Fédération nationale belge des Transporteurs routiers et l'Administration.*

La collaboration de la Fédération nationale avec l'Administration se manifeste spécialement au niveau de l'Institut du Transport routier, qui est composé de représentants des milieux professionnels et du Ministère des Communications.

Ainsi l'I. T. R. exerce un contrôle en ce qui concerne le respect des tarifs dans le domaine des transports des marchandises de la C. E. C. A., en collaboration avec les services de contrôle de l'Administration des Transports.

En organisant des cours spéciaux pour transporteurs, l'I. T. R. a joué un rôle important dans la préparation aux examens institués pour la délivrance des certificats d'aptitude professionnelle pour le transport international.

Cette procédure a indubitablement été bénéfique et garde toute sa valeur puisque la nouvelle loi prévoira également des critères de compétence professionnelle pour les transports nationaux.

3. *Autorisation générale de transport international.*

A ce jour plus de 17 000 autorisations générales de transport international ont été délivrées, dont 1 000 valables exclusivement pour les Pays-Bas, sur production d'un certificat d'aptitude professionnelle pour le transport international.

Une session annuelle d'examen pour la délivrance de ces certificats permet d'augmenter graduellement le nombre d'entreprises autorisées à participer au trafic international de marchandises.

4. *Autorisations bilatérales.*

La Belgique a conclu des accords bilatéraux ou des conventions administratives avec 21 pays.

Pour trois de ces pays la demande des transporteurs belges excède encore les contingents d'autorisations bilatérales fixés. A ce point de vue, la situation s'est cepen-

In 1970 is op dit stuk evenwel een gevoelige verbetering ingetreden, met name wat de tussen België en Duitsland toepasselijke regeling betreft.

Met ingang van 1 januari 1971 werd een stelsel ingevoerd dat uitsluitend voorziet in ritvergunningen, waardoor het Belgisch-Duits verkeer nu heel wat soepeler verloopt.

5. *Gemeenschappelijke en multilaterale contingenten*

De toepassing van de E. G.-verordening voor het goederenvervoer over de weg tussen Lid-Staten verloopt zonder noemenswaardige moeilijkheden en het experiment is nu reeds bevredigend te noemen.

6. *Bilaterale tarieven.*

In uitvoering van de E. G.-verordening n° 1174/68 van 30 juli 1968, betreffende de invoering van een stelsel van margetarieven voor het goederenvervoer over de weg tussen de Lid-Staten, werden de besprekingen op ambtelijk vlak met al de landen van de E. E. G. afgesloten.

Het herziene Beneluxtarief, dat werd aangepast aan voornoemde Verordening, werd reeds goedgekeurd door het Benelux Comité van Ministers op 10 maart en zal in werking treden op 10 juni 1971.

Het Belgisch-Italiaans en het Belgisch-Duits tarief werd reeds aan de Commissie voor de regeling der prijzen voorgelegd. Dezelfde procedure zal weldra worden gevolgd voor het Frans-Belgisch tarief.

Dit alles sluit in dat nieuwe bepalingen in de nationale reglementering zullen moeten worden ingevoerd.

Zoals vorig jaar werd medegedeeld, zullen de besprekingen betreffende het invoeren van een binnenlands tarief, hervat worden na de definitieve goedkeuring van de bilaterale tarieven.

De toepassing van deze verschillende tariefstelsels zal ongetwijfeld leiden tot een harmonisering van de vervoerprijzen van de verschillende vervoertakken en dit op een verantwoorde economische basis.

F. — *Zeewezen en binnenvaart.*

Koopvaardij.

Op 1 januari 1970 bestond onze koopvaardijvloot uit 98 schepen met 965 250 brt.

Op 31 december 1970 waren er nog 91 schepen met 986 889 brt, waarvan het totaal laadvermogen 1 544 273 ton bedroeg.

De Belgische reders hebben echter op Belgische werf niet minder dan 15 schepen in aanbouw waarvan het draagvermogen samen 623 362 ton zal bedragen.

Deze spectaculaire uitbreiding en modernisering van de vloot was slechts mogelijk dank zij de wet van 23 augustus 1948 op het scheepskrediet.

Nooit, sedert de wet in 1948 werd gestemd, ging de Staat op één jaar tijd zulke belangrijke verbintenissen aan als tijdens 1970. Er werden 15 scheepskredieten verleend voor een bedrag van 3 265 145 000 F. Daarvan kwam 1 091 400 300 F tot stand via de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid, terwijl 2 173 744 700 F werd toegekend via het Fonds voor het Uitreden en Aanbouwen van Zeeschepen.

dant sensiblement améliorée en 1970 et plus spécialement en ce qui concerne la réglementation en vigueur entre la Belgique et l'Allemagne.

A partir du 1^{er} janvier 1971, un nouveau système prévoyant exclusivement des autorisations au voyage a été instauré; il permet au trafic belgo-allemand se s'effectuer avec plus de souplesse.

5. *Contingents communautaire et multilatéral.*

L'application du règlement des C. E., relatif à l'instauration d'un contingent communautaire pour le transport de marchandises par route entre les Etats membres se fait sans difficultés majeures et l'expérience semble dès maintenant concluante.

6. *Les tarifs bilatéraux.*

En exécution du règlement des C. E. n° 1174/68 du 30 juillet 1968, relatif à l'instauration d'un système de tarifs à fourchette applicables aux transports de marchandises par route entre les Etats membres, les pourparlers sur le plan administratif entre tous les Etats membres ont été clôturés.

Le tarif Benelux révisé conformément au règlement susvisé vient d'être approuvé par le Comité de Ministres du Benelux en date du 10 mars et entrera en vigueur le 10 juin 1971.

Les tarifs belgo-italien et belgo-allemand ont déjà été soumis à la Commission des Prix. La même procédure sera suivie en ce qui concerne le tarif franco-belge.

Tout ceci implique de nouvelles dispositions qui devront compléter la réglementation nationale.

Comme il a été dit l'année dernière, les négociations au sujet de l'instauration d'un tarif national reprendront dès l'approbation définitive des tarifs bilatéraux.

L'application de ces différentes tarifications conduira, à coup sûr, à une harmonisation des prix dans les différents modes de transports, et ce sur une base qui se justifie du point de vue économique.

F. — *Marine et navigation intérieure.*

Marine marchande.

Le 1^{er} janvier 1970, notre marine marchande se composait de 98 navires, jaugeant 965 250 trb.

Le 31 décembre 1970, il y avait encore 91 navires, jaugeants 986 889 trb, dont la capacité de charge totale était de 1 544 273 tonnes.

Toutefois, les armateurs belges n'ont pas moins de 15 navires en construction sur des chantiers belges: ils totalisent une portée en lourd de 623 362 tonnes.

Si cette extension et cette modernisation spectaculaires de la flotte ont été rendues possibles, c'est grâce à la loi du 23 août 1948 sur le crédit maritime.

Jamais, depuis que la loi a été votée en 1948, l'Etat n'a pris en un an de temps autant d'engagements importants qu'au cours de l'année 1970. Quinze crédits maritimes ont été consentis pour un montant de 3 265 145 000 F, dont 1 091 400 300 F par la Société Nationale de Crédit à l'Industrie et 2 173 744 700 F par le Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes.

Ingevolge deze belangrijke kredietverleningen is een aanpassing van de in de wet van 23 augustus 1948 vastgestelde plafonds onvermijdelijk. Daarom werd dan ook een wetsontwerp bij de Senaat neergelegd dat een verhoging tot 6 miljard voorziet voor de Staatswaarborgen en tot 8 miljard voor het Fonds voor het Uitreden en Aanbouwen van Zeeschepen.

In verband met de koopvaardij dient ook speciaal de aandacht te worden gevestigd op het feit dat onze vloot — die als een der jongste en modernste ter wereld moet worden beschouwd — niet alleen regelmatig nieuwe eenheden in de vaart brengt, doch dat die eenheden ook aangepast zijn aan de meest moderne en meest vooruitstrevende vervoer-technieken.

Zo bijvoorbeeld wat de containerschepen betreft, heeft een Belgische rederij, in samenwerking met vreemde rederijen, op 19 november 1970, het grootste containerschip ter wereld in de vaart gebracht. Met fierheid mag worden onderstreept dat dit schip de Belgische vlag voert.

Zeevisserij.

In 1970 verminderde de vloot andermaal met enkele eenheden zodat zij thans nog 332 vaartuigen telt.

De modernisering ervan ligt praktisch stil alhoewel alle voordelen zoals de slooppremie en het scheepskredieten behouden werden.

Zo werd in 1970 geen enkele premie aangevraagd voor het slopen van oude vaartuigen, terwijl slechts 6 scheepskredieten werden verleend voor het bouwen van evenveel nieuwe schepen.

Dit betekent een gevoelige vermindering in vergelijking met vorige jaren, zoals blijkt uit de in bijlage IV gevoegde cijfers.

Zo deze vermindering in de modernisering van de vissersvloot in zekere mate kan te wijten zijn aan de kostprijs der schepen, dan dient toch ook gewezen te worden op het tekort aan bemanning, wat de exploitatiemogelijkheden van de bestaande vloot reeds voor bepaalde moeilijkheden plaatst.

In het kader van de toenemende concurrentie in E. G.-verband is deze stilstand in de aanpassing van de vloot nochtans een kwestie die bijzondere aandacht verdient. Daarom wordt op dit ogenblik overleg gepleegd tussen de onderscheiden betrokken departementen om de meest passende maatregelen te overwegen ten voordele van onze visserij.

Oostende-Doverlijn.

Het jaar 1970 werd voor onze Staatslijnen een gunstig jaar. In vergelijking met 1969 steeg het aantal passagiers op de pakketboten met 85 778 en bij de carferries met 80 679. In totaal werden 2 116 946 personen vervoerd, dit is 166 457 meer dan in 1969.

Ook het aantal vervoerde personenwagens steeg met 12 068 en bedroeg 232 560 in 1970.

Deze uitslagen zijn niet slecht vooral omdat bij de beoordeling ervan rekening moet worden gehouden met de steeds groter wordende concurrentie tussen de Oostende-Doverlijn en de Britse Townsendlijn tussen Dover en Zeebrugge.

Deze laatste lijn boekt inderdaad het grootste gedeelte van de trafiekstijging, zoals mag blijken uit de in bijlage V opgenomen cijfers.

Herhaaldelijk kondigde de Minister aan dat het in zijn bedoeling lag onze meer dan 125 jaar oude lijn een meer

Par suite de ces importants octrois de crédits, il s'impose de procéder à une adaptation des plafonds prévus par la loi du 23 août 1948. C'est pourquoi, un projet, de loi a été déposé au Sénat prévoyant une augmentation, à concurrence de 6 milliards, des garanties de l'Etat et, à concurrence de 8 milliards, du Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes.

En ce qui concerne la marine marchande, il convient également d'attirer tout spécialement l'attention sur le fait que notre flotte — qui peut être considérée comme l'une des plus jeunes et des plus modernes du monde — met non seulement régulièrement de nouvelles unités en service, mais s'efforce, en outre, d'adapter celles-ci aux techniques de transport les plus modernes et les plus avancées.

Pour ce qui est des navires conteneurs, par exemple, un armement belge a, le 19 novembre 1970, mis en service en collaborateurs avec des armements étrangers le plus grand navire conteneur mondial. Notons avec fierté que ce navire bat pavillon belge.

Pêche maritime.

En 1970, la flotte a encore diminué de quelques unités, de sorte qu'elle compte encore 332 navires.

Sa modernisation s'est pratiquement arrêtée, bien que tous les avantages, tels que primes de déchirage et crédits maritimes, aient été maintenus.

Ainsi aucune prime pour la démolition de vieux bâtiments n'a été demandé en 1970 tandis que 6 crédits maritimes seulement ont été consentis pour la construction d'autant de navires nouveaux.

Cela signifie une réduction sensible par rapport aux années précédentes, ainsi qu'il ressort des chiffres figurant à l'annexe IV.

Si ce ralentissement dans la modernisation de la flotte de pêche est, dans une certaine mesure, imputable au prix de revient des navires, il convient toutefois d'attirer également l'attention sur la pénurie de personnel, de sorte que les possibilités d'exploitation de la flotte existante s'en trouvent réduites.

Dans le cadre de la concurrence croissante au sein des C. E., cette stagnation dans la modernisation de la flotte est une question qui mérite toutefois une attention particulière. C'est d'ailleurs pourquoi une concertation est actuellement en cours entre les divers départements intéressés en vue d'envisager les mesures les plus appropriées en faveur du secteur de la pêche, qui est particulièrement important.

Ligne Ostende-Douvres.

L'année 1970 a été une année favorable pour nos lignes d'Etat. Le nombre de passagers transporté par les paquebots a, par rapport à 1969, augmenté de 85 778 unités, ceux qui l'ont été par les carferries de 80 679 unités. Au total, 2 116 945 personnes ont été transportées, soit 166 457 de plus qu'en 1969.

Le nombre de voitures transportées a également augmenté de 12 068 unités : il s'est élevé à 232 560 unités en 1970.

Ces résultats sont satisfaisants, surtout parce qu'ils sont considérés dans le cadre de la concurrence sans cesse croissante entre la ligne Ostende-Douvres et la ligne britannique Townsend Douvres-Zeebrugge.

Cette dernière ligne enregistre la majeure partie de l'augmentation du trafic, ainsi que le prouvent les chiffres figurant à l'annexe V.

A plusieurs reprises, le Ministre a annoncé qu'il entrait dans ses intentions de donner à notre ligne, créée depuis

commerciële soepelheid te bieden door de exploitatievorm ervan aan te passen.

Bij de Kamer werd een wetsontwerp ingediend tot oprichting van een Regie voor Maritiem Transport. Dit ontwerp zou zo vlug mogelijk door de Kamer en de Senaat dienen te worden besproken.

De nieuwe Regie zal, dank zij haar soepelheid van handelen, aan elke concurrentie het hoofd kunnen bieden. Economisch, toeristisch en sociaal zijn aan de Oostende-Doverlijn en haar vertakkingen zodanige belangrijke aspecten verbonden dat deze dienst zijn taak moet kunnen volbrengen volgens moderne en commerciële normen.

Wat het vlottend materieel van de dienst betreft, werd einde 1970 overgegaan tot de bestelling van een nieuwe eenheid. Voor de eerste maal gebeurd dit na een aanbestedingswedstrijd, zodat de concurrentie niet alleen speelde op de prijzen doch tevens over de opvatting zelf van het schip. Ondertussen werd begin 1971 een tweede eenheid besteld zodat de Regie van 1973 af, meteen over modern aangepast materieel zal kunnen beschikken.

Voor de eerste maal ook werden prijzen gevraagd aan Belgische en Nederlandse werven, maar deze laatste hebben geen offerten ingediend.

Dit laatste schip zal door zijn nieuwe opvatting zowel in carferry-dienst als in pakketbotendienst kunnen worden ingezet terwijl het dank zij zijn grotere afmetingen en ruimere garages, het grootst mogelijk aantal autocars en vrachtwagens met aanhangwagens zal kunnen vervoeren.

Binnenvaart.

Het jaar 1970 kende een gunstige evolutie van vrachtprijzen en te vervoeren tonnemaat zoals mag blijken uit de in bijlage V opgenomen cijfers.

Na de aanslepende crisis die de binnenvaart kende, had deze gelukkige heropflakking onmiddellijk een gunstige invloed op de soms al te lang uitgestelde herstellingen van de vloot.

Toch wordt nog niet aan nieuwbouw gedaan — de nodige investeringen lopen ook zeer hoog op — zodat de modernisering en de verjonging van de vloot voor de toekomst steeds scherpere problemen zal doen rijzen.

Deze problemen kunnen in een totaal geëvolueerde wereld slechts benaderd worden aan de hand van diepgaand wetenschappelijk studiewerk.

De huidige structuur van het binnenvaartbedrijf maakt dit echter niet mogelijk. Daarom is het gelukkig dat het « Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren » werd opgericht. Het verenigt de meest uiteenlopende en soms tegenstrijdige belangen en het beschikt over de nodige financiële middelen om zijn opdracht ten bate van de binnenvaart naar behoren te kunnen vervullen.

Zeevaartonderwijs.

Lange omvaart. — Op het gebied van het zeevaartonderwijs, volgt het departement een gedragslijn die afgestemd is op de evolutie van de moderne technieken aan boord van de schepen en gesteund is op de overweging dat de sterk gespecialiseerde scheepsofficier een diploma in handen moet krijgen dat hem toelaat, na een normale loopbaan op zee, zich op verantwoorde wijze te integreren in een aangepaste betrekking aan wal.

In deze optiek werd reeds een ingrijpende hervorming ingevoerd wat de opleiding betreft der officier-werktuigkundi-

plus de 125 ans, une souplesse plus commerciale en adaptant son mode d'exploitation.

Un projet de loi a été déposé sur le bureau de la Chambre portant création d'une Régie des transports maritimes. Ce projet devrait être examiné le plus rapidement possible par la Chambre et le Sénat.

Grâce à sa souplesse d'action la Régie nouvelle pourra affronter toute concurrence. Des points de vue économique, touristique et social, la ligne Ostende-Douvres et les lignes connexes présentent des aspects d'une importance telle que ce service doit être en mesure de remplir convenablement sa mission, selon des normes modernes et commerciales.

En ce qui concerne le matériel flottant du service, il a été passé commande d'une nouvelle unité à la fin de 1970. Cela s'est fait pour la première fois après un concours d'adjudication, de sorte que la concurrence ne jouait plus uniquement sur les prix, mais également sur la conception même du navire. Une deuxième unité a été commandée entre-temps, au début de 1971, ce qui permettra à la Régie de disposer, dès 1973, d'un matériel moderne adéquat.

Pour la première fois également, des prix ont été demandés à des chantiers belges et hollandais, mais ces derniers n'ont introduit aucune offre.

Par leur nouvelle conception, ces nouveaux navires pourront être utilisés aussi bien comme carferries que comme paquebots. Ils permettront, en outre, par leurs plus grandes dimensions et leurs garages plus spacieux, d'assurer le transport du plus grand nombre possible d'autocars et de camions avec remorque.

Navigation intérieure.

L'année 1970 a été marquée par une évolution favorable des frêts et du tonnage transporté, ce qui apparaît à la lecture des chiffres reproduits à l'annexe V.

Après la longue crise qu'elle a traversée, la navigation intérieure a connu un regain sensible d'activité, ce qui a eu une incidence favorable sur les réparations de notre flotte qui ont souvent été différées trop longtemps.

Toutefois, il n'est pas encore question de constructions nouvelles, les investissements nécessaires étant très élevés, de sorte que la modernisation et le rajeunissement de la flotte posera des problèmes plus sérieux à l'avenir.

Dans un monde en évolution totale, ces problèmes ne peuvent être abordés qu'à la lumière d'une étude scientifique approfondie.

La structure actuelle de la navigation intérieure belge exclut toutefois cette possibilité et c'est pourquoi la création de l'Institut du Transport par Batellerie doit être considérée comme un événement heureux. Cet Institut groupe les intérêts les plus divergents et parfois contradictoires, et dispose, en outre, des moyens financiers indispensables pour remplir comme il convient sa mission dans l'intérêt de la navigation intérieure.

Enseignement maritime.

Long cours. — Dans le domaine de l'enseignement maritime, le département adopte une attitude qui lui est dictée par l'évolution des techniques modernes à bord des navires et est fondée sur la considération que l'officier de marine fortement spécialisé doit posséder un diplôme qui lui permette, après une carrière normale en mer, de s'intégrer légitimement dans un emploi approprié à terre.

Dans cette optique, une réforme profonde de la formation des officiers-mécaniciens a été appliquée en ce sens que

gen in die zin dat het niveau ervan werd verhoogt tot het hoger technisch onderwijs, terwijl het vroeger geklasseerd was bij het secundair technisch onderwijs. In de loop van 1971 wordt bovendien het rapport verwacht dat definitieve voorstellen zal omvatten voor een volledige reorganisatie van de opleiding tot kapitein ter lange omvaart.

Zeevisserij. — De huidige opvatting van ons zeevisserij-onderwijs laat niet toe de leerlingen een voldoende praktische vorming bij te brengen. Om dit probleem in al zijn aspecten te kunnen benaderen wordt thans naar een nieuwe oplossing gezocht.

Het « charteren » van een klassiek middenslachtschip lijkt, zowel voor de afdeling « dek » als voor de afdeling « machine », voor alle visserij scholen en alle leerjaren, de beste oplossing.

Deze nieuwe formule zou overigens zonder grote moeilijkheden in de bestaande onderwijsprogramma's kunnen worden ingeschakeld.

G. — Luchtvaart.

I. — Sabena.

1) Actieprogramma.

Gelet op de gekende deficitaire toestand van de Sabena (602,5 miljoen voor 1970) heeft de Raad van Beheer van de maatschappij een omstandig programma uitgewerkt om de bedrijfstekorten weg te werken.

Dit programma dat een sluitend geheel vormt, omvat twee delen :

Het eerste gedeelte heeft betrekking op een aantal maatregelen die verband houden met het interne beleid, met name de invoering van de bedrijfsplanning, de herstructurering en de reorganisatie van de diensten, de exploitatie van het net en de daarmee gepaard gaande behoeften van vliegend materieel.

Dit actieprogramma, dat volgende essentiële punten omvat, zal progressief ten uitvoer worden gelegd.

— de reorganisatie van het Europees net, waarbij alleen de lijnen zullen gehandhaafd worden die rendabel zijn of op korte termijn rendabel kunnen worden. De Sabena zal zich bovendien aansluiten bij de pogingen tot rationalisatie van het Europees luchtvaartnet, die door verscheidene maatschappijen samen zullen ondernomen worden;

— de uitbreiding van het lange afstandsnet op lijnen waarvoor reële rendabiliteitsperspectieven bestaan;

— de ontwikkeling van het vrachtvervoer en van de « inclusive-tours », sectoren die in volle expansie zijn;

— de promotie van de verkoop gepaard gaande met de opheffing van verkooporganisaties met een onvoldoende opbrengst;

— de opheffing van niet rendabele activiteiten die geen rechtstreeks verband hebben met het luchtvervoer.

Het tweede gedeelte van het programma omvat een aantal maatregelen die bij wet moeten geregeld worden en die voornamelijk betrekking hebben op de financiële verhouding tussen de Staat en de maatschappij. Zij hebben tot doel te verhelpen aan het ontoereikend geworden kapitaal dat op dit ogenblik 750 miljoen bedraagt en waardoor slechts 11 % van de vastliggende middelen gedekt zijn. De andere vastliggende middelen moeten derhalve door leningen worden aangevuld, wat vanzelfsprekend aanleiding geeft tot veel te hoge financiële lasten.

cette forme d'enseignement, classée dans le technique secondaire, est passée dans l'enseignement technique supérieur. En outre le dépôt du rapport qui contiendra des propositions définitives en vue de la réorganisation totale de la formation du capitaine au long cours est attendu dans le courant de 1971.

Pêche maritime. — La conception actuelle de notre enseignement de la pêche maritime ne permet pas de donner à l'élève une formation pratique suffisante. Afin de pouvoir aborder ce problème sous tous ses aspects, une solution nouvelle est recherchée.

L'affrètement d'un navire classique de moyen tonnage paraît être la meilleure solution pour toutes les écoles de pêche et pour toutes les années d'étude, tant en ce qui concerne la section « pont » que celle des « machines ».

Cette nouvelle formule pourrait, en outre, s'intégrer facilement dans les programmes d'enseignement existants.

G. — Aéronautique.

I. — Sabena.

1) Programme d'action.

Partant de la situation déficitaire des dernières années (602,5 millions pour 1970) le Conseil d'Administration de la Sabena a élaboré un programme détaillé destiné à résorber les déficits d'exploitation.

Ce plan qui constitue un ensemble cohérent, comporte deux volets :

Le premier volet porte sur un certain nombre de mesures, ayant trait à la gestion interne, à savoir l'instauration de la planification industrielle, la restructuration et la réorganisation des services, l'exploitation du réseau et les besoins en matériel volant qui en résultent.

Ce programme d'action, qui comprend les points essentiels suivants sera exécuté progressivement :

— la réorganisation du réseau européen, dans lequel seront maintenues uniquement les lignes rentables ou celles qui pourraient le devenir à bref délai. La Sabena s'associera au surplus aux efforts de rationalisation du réseau aérien européen, qui seront entrepris par différentes compagnies;

— l'extension du réseau long-courrier, sur des trajets où de réelles perspectives de rentabilité existent;

— le développement du transport de fret et des « inclusive-tours », secteurs qui sont en pleine expansion;

— la promotion de la vente, y compris la suppression des organismes de vente à rendement insuffisant;

— la suppression d'activités non rentables qui ne sont pas directement liées au transport aérien.

Le deuxième volet du programme comporte un nombre de mesures qui doivent être réglées par la loi, et qui ont trait principalement aux relations financières entre l'Etat et la Société. Elles ont pour but, de pallier l'insuffisance du capital qui s'élève actuellement à 750 millions de francs et ne couvre que 11 % de l'immobilisé. Le reste de celui-ci doit être complété par des emprunts, ce qui donne évidemment lieu à des charges financières beaucoup trop élevées.

De studie van dit financieel en statutair probleem werd toevertrouwd aan een werkgroep *ad hoc* die met zijn verslag klaargekomen is. Het probleem van de sanering zal derhalve eerlang in zijn geheel aan het Parlement kunnen worden voorgelegd.

2) *Beleidsvoering.*

Inzake nieuwe beheersconcepties en -initiatieven mogen volgende concrete gegevens worden vermeld.

a) *Het exploitatienet.*

Sedert vorig jaar, werd de zuidelijke frekwentie van de Tokyo-route definitief verworven.

Na jarenlange onderhandelingen kon met Argentinië een bevredigend luchtvaartakkoord worden afgesloten. Dit akkoord zal de S. A. B. E. N. A. binnenkort in staat stellen een regelmatige lijn in te leggen naar Buenos Aires en Santiago de Chili.

De diensten op Zuid-Afrika werden tot drie frekwenties per week opgevoerd en de beperkingen wat het aantal passagiers betreft, werden afgeschaft.

Met het oog op de rationalisatie van haar net, heeft de maatschappij een aantal « offline »-kantoren in de U. S. A. afgeschaft.

De S. A. B. E. N. A. heeft contact met de grote Europese luchtvaartmaatschappijen ten einde tot een nauwere samenwerking te komen en besparingen te kunnen verwezenlijken in de gemeenschappelijke landingsplaatsen.

Zo werden, na akkoord met de Deutsche Lufthansa, de passagierskantoren in Keulen en Düsseldorf afgeschaft. De S. A. B. E. N. A. heeft echter met de D. L. H. een algemeen poolakkoord afgesloten, zodat de op al de lijnen van Duitsland geboekte winsten tussen de twee maatschappijen zullen verdeeld worden.

Daarom kwam het niet aangewezen voor de opgeheven landingsplaatsen te exploiteren met toestellen van kleinere maatschappijen.

Het enige punt, en wellicht het voornaamste, waarop geen vooruitgang werd geboekt, en dat ten slotte zeer irriterend is voor ons land, heeft betrekking op onze vraag om landingsrechten te bekomen in Chicago. De Regering laat echter niet af, en onlangs heeft de heer Harmel hieromtrent nog besprekingen gevoerd met zijn Amerikaanse collega.

De afwijzende houding van de V. S. heeft er ons alsnog toe verplicht, beperkingen op te leggen voor het verkeer van Amerikaanse supplementaltoestellen vanuit de streek van New-York naar Zaventem. Mochten de V. S. hun houding niet herzien, dan zal België zich verplicht zien het luchtvaartakkoord met dit land op te zeggen. De Verenigde Staten hebben inderdaad aan de meeste van onze buurlanden meerdere landingsplaatsen, waaronder telkens Chicago, toegekend. Een eventuele weigering zou dan ook een ongerechtvaardigde discriminatie zijn.

b) *Charter-politiek.*

De levering van de twee Boeings 747 maakt het de S. A. B. E. N. A. mogelijk een aantal Boeings 707 in te zetten in de plaats van Caravelles. Hierdoor zullen drie van deze laatste toestellen aan S. O. B. E. L. A. I. R., dochtermaatschappij van de S. A. B. E. N. A., kunnen afgestaan worden om ze voor chartervluchten aan te wenden.

Nu reeds bestrijken, de samen met S. O. B. E. L. A. I. R. aangegane contracten, voor de volgende zomer, 70 % van de Belgische markt. De verkoop van 3 Caravelles van de

L'étude de ce problème financier et statutaire a été confiée à un groupe de travail *ad hoc*, qui vient de terminer son rapport. Le problème de l'assainissement dans son entier sera dès lors soumis bientôt au Parlement.

2) *Gestion.*

En ce qui concerne les conceptions et initiatives nouvelles en matière de gestion les informations concrètes suivantes peuvent être données :

a) *Le réseau d'exploitation.*

Depuis l'année passée la fréquence « sud » de la route de Tokyo est acquise définitivement.

Après de longues années de négociations un accord aérien satisfaisant a été conclu avec l'Argentine. Cet accord permettra à la S. A. B. E. N. A. d'inaugurer prochainement une ligne à destination de Buenos Aires et Santiago du Chili.

Les services vers l'Afrique du Sud ont été étendus à trois fréquences par semaine et les restrictions quant au nombre de passagers, ont été levées.

En vue de rationaliser son réseau, la Société a supprimé un certain nombre de bureaux « off-line » aux Etats-Unis.

La S. A. B. E. N. A. est en rapport avec les grandes compagnies aériennes d'Europe en vue de mettre sur pied une collaboration plus étroite et de pouvoir réaliser des économies aux escales communes.

Ainsi, les bureaux pour passagers ont été supprimés à Cologne et à Düsseldorf, après un accord avec la Deutsche Lufthansa. La S. A. B. E. N. A. a toutefois conclu un accord général en « pool » avec la D. L. H., tendant à répartir entre les deux sociétés les recettes de toutes les lignes vers l'Allemagne.

Pour cette raison, il n'a pas été jugé opportun de desservir les escales supprimées à l'aide d'appareils de compagnies plus petites.

Le seul point — point essentiel sans doute et finalement très irritant pour notre pays — sur lequel aucun progrès n'a été enregistré concerne notre demande d'obtention de droits d'atterrissage à Chicago. Le Gouvernement ne se lasse cependant pas et, récemment encore, M. Harmel a eu des entretiens à ce propos avec son collègue américain.

L'attitude de refus des E. U. nous a amenés à imposer des restrictions au trafic d'appareils américains, dits « supplémentaires » depuis la région de New-York vers Zaventem. Si les E. U. ne revoyaient pas leur attitude, la Belgique se verrait obligée de mettre fin à l'accord aérien avec ce pays. En effet, les Etats-Unis ont accordé à la plupart de nos pays voisins plusieurs points d'escale, parmi lesquels figure chaque fois Chicago, et un refus éventuel serait dès lors une discrimination qui ne se justifie pas.

b) *Politique des « Charters ».*

La fourniture de deux Boeings 747 permet à la S. A. B. E. N. A. de libérer un certain nombre de Boeings 707 pour remplacer des Caravelles. De ce fait, trois avions de ce dernier type pourront être cédés, pour effectuer des vols « charters », à la S. O. B. E. L. A. I. R., filiale de la S. A. B. E. N. A.

Dès à présent, les contrats conclus en accord avec S. O. B. E. L. A. I. R. couvrent 70 % du marché belge pour l'été prochain. La vente de 3 Caravelles de la

S. A. B. E. N. A. aan S. O. B. E. L. A. I. R. impliceert een verhoging van het kapitaal van deze laatste maatschappij, dat van 18 op 125 miljoen zal worden gebracht.

De winst van S. O. B. E. L. A. I. R. zal praktisch totaal aan de S. A. B. E. N. A. worden afgedragen, vermits onze nationale luchtvaartmaatschappij 95 % van het kapitaal zal verwerven

c) *Nevenactiviteiten.*

De Sabena heeft de exploitatie van haar restaurant in de Air-terminus (Centraal Station) aan een zaakvoerder overgelaten.

Haar concessie van restaurants en buffetten op de nationale luchthaven werd op 31 december 1970 opgegeven. De Regie der Luchtwegen heeft de uitbating van deze restaurants, na openbare aanbesteding geconcedeerd.

De Sabena heeft verder de sectie « Fotografie » van haar publiciteit aan een privé-specialist afgestaan.

Bij het doorvoeren van deze wijzigingen, werd rekening gehouden met de sociale problemen die zich hierbij stelden.

d) *Productiviteit.*

Door een systematische automatisering en met aangepaste investeringen kan een modern luchtvaartbedrijf zijn productie verhogen en zijn expansie zonder uitbreiding van effectieven verder uitbouwen.

Aldus worden reeds in de vrachtbehandeling op de nationale luchthaven en in de catering-afdeling geautomatiseerde technieken toegepast. Andere bedrijfstakken zullen weldra volgen.

Het is niet mogelijk een volledig overzicht te geven van al de inspanningen die de maatschappij zich thans getroost om haar bedrijf resoluut en definitief gezond te maken.

De resultaten ervan zijn trouwens niet altijd onmiddellijk merkbaar.

Het verlies van het dienstjaar 1970 bedraagt 602,5 miljoen frank tegenover 509 in 1969. Ogenscheinlijk werd dus geen vooruitgang geboekt. Deze toestand is te wijten aan een vermeerdering der afschrijvingen (+ 170 miljoen) en der financiële lasten (+ 87 miljoen), maar vooral van de personeelsuitgaven (+ 452 miljoen), vermeerdering die niet gecompenseerd werd door een aanpassing van de tarieven. Deze laatste zullen nu, ingevolge een beslissing van de I. A. T. A., met ingang van het aanstaande zomerseizoen met 4,5 % tot 10 % verhoogd worden (op de Atlantische lijn met 4,5 % — op andere lijnen 8 tot 10 %).

De uitgavebeperkingen die volgens programma ongeveer 100 miljoen frank per jaar bedragen, werden door deze vermeerderingen tijdelijk achterhaald.

II. — *Infrastructuur van de luchthavens.*

a) *Nationale luchthaven.*

De sanering van de Sabena hangt ook af van de aantrekkingskracht van de nationale luchthaven.

Zoals vorig jaar werd aangekondigd, werd een speciale werkgroep ermee belast de maatregelen voor te stellen die dringend moeten getroffen worden om Zaventem verder uit te bouwen voor de ontvangst van Jumbotoestellen en het massaplan aan te passen aan de behoeften tot 1980.

Prognoses wijzen inderdaad uit dat tegen 1975 5 miljoen passagiers per jaar mogen worden verwacht en 9 miljoen tegen 1980.

S. A. B. E. N. A. à S. O. B. E. L. A. I. R. implique une augmentation du capital de cette dernière Société, lequel passera de 18 à 125 millions de francs.

Les bénéfices de la S. O. B. E. L. A. I. R. seront cédés pratiquement dans leur totalité à la S. A. B. E. N. A., puisque celle-ci disposera de 95 % du capital.

c) *Activités connexes.*

La Sabena a cédé l'exploitation de son restaurant de l'Air Terminus (Gare Centrale) à un gérant.

Sa concession portant sur les restaurants et buffets de l'aéroport national a pris fin le 31 décembre 1970. La Régie des Voies aériennes a concédé l'exploitation de ces restaurants après avoir procédé à une adjudication publique.

En outre, la Sabena a cédé la section « Photographie » de sa division « publicité » à un spécialiste privé.

Dans l'application de ces modifications il a été tenu compte des problèmes sociaux qui se posent en l'occurrence.

d) *Productivité.*

Par une automatisation systématique une entreprise moderne de transport aérien peut, moyennant des investissements appropriés, augmenter sa production et poursuivre son expansion, sans augmenter ses effectifs.

Ainsi les techniques de l'automatisation ont trouvé leur application dans le traitement du fret à l'Aéroport National et dans la section du Catering. Elles seront sous peu étendues à d'autres branches.

Il n'est pas possible de donner un aperçu général de tous les efforts déployés par la Société en vue d'assainir résolument et définitivement son exploitation.

Les résultats de ces efforts ne sont d'ailleurs pas toujours immédiatement perceptibles.

Le déficit de l'exercice 1970 s'élève à 602,5 millions de francs, il atteignait 509 millions en 1969. Apparemment il n'y a donc aucun progrès. Cette situation est imputable à une augmentation des amortissements (+ 170 millions) et des charges financières (+ 87 millions), mais surtout à une augmentation des dépenses de personnel (+ 452 millions), augmentation qui n'a pas été compensée par une adaptation des tarifs. A la suite d'une décision de l'I. A. T. A., ces derniers seront augmentés de 4,5 % à 10 % (sur la ligne de l'Atlantique, de 4,5 %, et sur les autres de 8 à 10 %).

Les restrictions de dépenses qui, selon le programme, doivent atteindre environ 100 millions de francs par an, ont donc été absorbées temporairement par ces augmentations.

II. — *Infrastructure des aéroports.*

a) *Aéroport national.*

L'assainissement de la Sabena dépend également de la force d'attraction de l'Aéroport national.

Ainsi que le Ministre l'a annoncé l'année dernière un groupe spécial de travail avait été chargé de proposer les mesures à prendre d'urgence pour aménager Zaventem, le rendre capable d'accueillir les appareils « Jumbo » et adapter le plan d'ensemble aux besoins de 1980.

Selon les prévisions, il est permis d'escompter 5 000 000 de passagers par an pour 1975 et 9 000 000 de passagers pour 1980.

Het eerste gedeelte van de gedane voorstellen is volop in uitvoering.

Het omvat :

- het plaatsen van verbidingsbruggen tussen de vliegtuigen en de fingers;
- het bouwen van een nieuwe finger — met een satelliet aan het uiteinde — die speciaal voor passagiers van intercontinentale vluchten zal worden opgesteld. De satelliet met het daarbijhorende platform zal tegen het zomerseizoen van 1972 in bedrijf worden genomen;
- het vergroten van de registratie- en aankomstzalen van het huidige luchthavenstation. De eerste fase van dit werk omvat de uitbreiding van het stationsgebouw, met een nieuwe esplanade en toegangsweg. Zij zal begin 1973 beëindigd zijn. De tweede fase die betrekking heeft op de transformatie van de bestaande aankomst- en registratiezalen, zal bedrijfsklaar zijn voor het zomerseizoen 1974.

Op de begroting voor 1971 werden voor het geheel van deze werken kredieten uitgetrokken voor een totaal bedrag van 570 miljoen frank.

Daarmede is het aanpassingsprogramma echter niet af. De begrotingen der volgende dienstjaren zullen kredieten moeten voorzien voor :

- het bouwen van twee bijkomende satellieten aan de uiteinde van de bestaande fingers;
- het aanschaffen van de nodige gronden voor het oprichten van een nieuw vrachtcomplex, gelegen aan de westelijke zijde van de luchthaven;
- het aanlegplan en de basisinfrastructuur van dit complex dat tot een der belangrijkste van West-Europa zal uitgroeien.

Aandacht wordt verder besteed aan het zaken- en lichttaxivervoer. Deze activiteit zal samengebracht worden in een afzonderlijk luchthavenstation, dat in de loop van dit jaar in aanbesteding zal worden gesteld.

Met al deze maatregelen zal Zaventem stilaan maar zeker, uitgroeien tot een der drukste luchthavens van West-Europa.

Hierbij zij nog vermeld dat in 1970 de hoofdlandingsbaan werd verlengd tot 3 200 m zodat, met de bestaande infrastructuur aan de stijgende trafiek het hoofd zal kunnen worden geboden en dat het storend vliegtuiglawaai in aanzienlijke mate kon worden verminderd.

b) Regionale luchthavens.

Reeds eerder heeft de Minister de zienswijze vooropgesteld dat het aangewezen zou zijn de plaatselijke en gewestelijke instanties rechtstreeks bij het beheer van de regionale luchthavens te betrekken. Deze vliegvelden hebben inderdaad een gewestelijk karakter en de gewestelijke overheden zijn dan ook het best geplaatst om ze tot ontwikkeling te brengen en ze aan hun specifieke behoeften aan te passen.

Die opvatting is ondertussen in die zin verder geëvolueerd. Het overheidsbeleid is er nu op gericht, naast de nationale luchthaven en deze van Oostende als afleidingshaven, de grote agglomeraties van het land te laten beschikken over vliegvelden die zij zelf zouden beheren, omdat deze vliegvelden een onmisbaar complement uitmaken van de streekeconomie en bestemd zijn voor het zaken- en chartervervoer en voor intra-europese stedenverbindingen.

Dit beheer zou kunnen toevertrouwd worden aan organismen die opgericht worden in samenwerking tussen de

L'exécution de la première partie des propositions ainsi faites est pleinement en cours.

Elle comprend :

- le placement de passerelles entre les avions et les jetées;
- la construction d'une nouvelle jetée comportant, à son extrémité, un satellite aménagé spécialement pour les passagers des vols intercontinentaux. Le satellite et la plateforme adjacente seront mis en service pour l'été de 1972.
- l'agrandissement des salles d'enregistrement et d'arrivée de l'aérogare actuelle. La première phase de ce travail comprend l'extension de l'aérogare et la construction d'une nouvelle esplanade et d'une voie d'accès. Elle sera achevée au début de 1973. La seconde phase qui comporte la transformation des salles d'arrivée et d'enregistrement existantes, sera terminée pour l'été de 1974.

Le budget de 1971 prévoit, pour ces travaux, un crédit total de 570 millions.

Le programme d'adaptation n'est toutefois pas achevé pour autant. Les budgets des exercices suivants devront comprendre des crédits pour :

- la construction de deux satellites supplémentaires à l'extrémité des jetées existantes;
- l'acquisition des terrains nécessaires pour la construction d'un nouveau complexe de fret, situé à l'ouest de l'aéroport;
- le plan d'aménagement et l'infrastructure de base de ce complexe, qui deviendra l'un des plus importants de l'Europe occidentale.

Le transport d'affaires et le taxi aérien requièrent aussi l'attention voulue. Cette activité sera concentrée dans une aérogare distincte, laquelle sera mise en adjudication dans le courant de cette année.

Grâce à l'ensemble de ces mesures, Zaventem deviendra peu à peu l'un des aéroports les plus fréquentés de l'Europe occidentale.

Il y a lieu de signaler encore à cette occasion qu'en 1970 la piste principale d'atterrissage a été prolongée jusqu'à 3 200 m et que, de ce fait, l'infrastructure existante suffira à faire face au trafic croissant tandis que la nuisance du bruit des avions a pu être réduite considérablement.

b) Aérodrômes régionaux.

Le Ministre a déjà exposé auparavant le point de vue selon lequel il serait opportun d'intéresser directement les autorités locales et régionales à la gestion des aérodrômes secondaires. Ceux-ci ont, en effet, un caractère régional et les autorités locales sont mieux en mesure de les développer et de les adapter à leurs besoins spécifiques.

Entre-temps cette conception a évolué. La politique actuelle des autorités est de permettre aux grandes agglomérations du pays de disposer (à côté de l'aéroport national et de celui d'Ostende, port de déviation) d'aérodrômes qu'elles gèreraient elles-mêmes puisqu'ils constituent un complément indispensable de l'économie régionale et qu'ils sont destinés au transport d'affaires, à la demande et aux liaisons inter-villes européennes.

Cette gestion pourrait être confiée à des organismes institués en collaboration entre les autorités provinciales et com-

provinciale en gemeentelijke overheden en de geïnteresseerde middelen. Het voorbeeld van Wevelgem toont in dat opzicht de weg. Ook in het buitenland worden dergelijke formules toegepast.

Die beheersformule lijkt echter, zonder staatssteun niet mogelijk, tenzij dan voor vliegvelden waarvan de activiteit alleen op het verkeer van kleine sport- en toerismetoestellen is afgestemd. Deze toestellen kunnen het immers stellen met grasbanen en een eenvoudige veiligheidsapparatuur.

De Staat zou in de vereiste investeringen kunnen tussenkomen door het toekennen van subsidies, zoals nu voor gemeentewerken, sportcentra, enz., gebeurt.

Hierbij zou voor de aanleg van de infrastructuur vanzelfsprekend rekening moeten gehouden worden met de technische voorschriften die door de centrale luchtvaartadministratie worden voorgeschreven.

De administratie zou ook kunnen helpen bij de opleiding van het exploitatiepersoneel, terwijl de veiligheidsdiensten, waaronder verkeersleiding en meteorologie, rechtstreeks door de Staat zouden waargenomen worden.

Ongetwijfeld zou een dergelijke formule, die trouwens overeenstemt met de door de Regering nagestreefde decentralisatiepolitiek, volkomen beantwoorden aan al de problemen die zich momenteel stellen ten aanzien van de luchthavens van Antwerpen, Gent, Luik, Charleroi en Spa.

Met het oog op de praktische uitwerking van dit opzet, wordt contact opgenomen met de betrokken gewestelijke overheden. Met Oost-Vlaanderen en de stad Gent zijn trouwens onderhandelingen aan de gang.

In afwachting is het vanzelfsprekend dat de R. L. W. blijft instaan voor de exploitatie van deze luchthavens.

Voor de ontwikkeling van Luik-Bierset, werd een massaplan uitgewerkt, waarvan nog dit jaar een eerste fase zal worden uitgevoerd. De landingsbaan van deze militaire luchthaven zal door het Ministerie van Landsverdediging worden verlengd. Onmiddellijk daarna kan de nodige apparatuur worden aangebracht voor landingen bij slechte zichtbaarheid.

Wat Antwerpen-Deurne betreft, zullen begin mei besprekingen gevoerd worden met de Antwerpse overheden om voor het Antwerps luchthavenprobleem definitief opties te nemen.

H. — Toerisme.

1. Algemeen overzicht van de toeristische bedrijvigheid.

In vergelijking met 1969, nam in 1970 het toeristisch verkeer lichtjes toe. Het toerisme van de buitenlanders in België steeg met 4,5 %. Evenwel verminderde het aantal Britse en Franse toeristen.

Tijdens de periode 1966-1969 stegen de overnachtingen in het ganse grondgebied met :

47,8 % voor toeristen uit Nederland;
14,6 % voor toeristen uit de U. S. A.;
10,6 % voor toeristen uit Luxemburg;
8,3 % voor toeristen uit Scandinavië;

6,5 % voor toeristen uit Duitsland;
5,7 % voor toeristen uit Italië;
2,7 % voor toeristen uit Zwitserland.

Per sector werd tijdens de laatste acht jaren, jaarlijks een gemiddelde stijging waargenomen van :

2,5 % in het hotelwezen;
4,5 % in de instellingen voor sociaal toerisme;

municipales et les milieux intéressés. L'exemple de Wevelgem indique quelle est la voie à suivre en cette matière. Des formules analogues sont également appliquées à l'étranger.

Ce mode de gestion ne semble toutefois pas possible sans l'aide de l'Etat, sauf pour les aéroports dont l'activité est uniquement axée sur le trafic de petits appareils de sport et de tourisme, étant donné que des pistes herbeuses et un simple appareillage de sécurité peuvent leur suffire.

L'Etat pourrait intervenir dans les investissements nécessaires par l'octroi de subsides, ainsi que cela se pratique maintenant pour des travaux communaux, centres sportifs, etc...

Pour l'aménagement de l'infrastructure, les organismes concernés devraient bien entendu tenir compte des prescriptions techniques qui sont édictées par l'Administration centrale aéronautique.

L'administration pourrait aussi aider à former le personnel d'exploitation, tandis que les services de sécurité, dont le contrôle aérien et la météorologie, seraient assurés directement par l'Etat.

Sans doute, une telle formule, qui correspond d'ailleurs à la politique de décentralisation poursuivie par le Gouvernement, répond pleinement à tous les problèmes qui se posent à l'heure actuelle pour les aéroports d'Anvers, Gand, Liège, Charleroi et Spa.

En vue de la réalisation pratique de ce projet, des contacts sont pris avec les autorités régionales concernées. Des pourparlers sont d'ailleurs en cours avec la Flandre orientale et la ville de Gand.

Il est évident qu'en attendant, la R. V. A. doit continuer à exploiter ces aéroports.

Pour le développement de Liège-Bierset, les services ont élaboré un plan de masse dont une première phase sera exécutée cette année encore. La piste d'atterrissage de cet aéroport sera allongée par le Ministère de la Défense nationale. Immédiatement après, l'installation nécessaire pour les atterrissages par mauvaise visibilité pourra être mise en place.

En ce qui concerne Anvers-Deurne, des pourparlers auront lieu début mai avec les autorités anversoises en vue de prendre des options définitives pour le problème de l'aéroport anversois.

H. — Tourisme.

1. Aperçu général de l'activité touristique.

Par rapport à 1969, l'activité touristique a légèrement augmenté en 1970. Le tourisme étranger en Belgique s'est accru de 4,5 %. Néanmoins le nombre de touristes anglais et français a diminué.

Au cours de la période 1966-1969, les nuitées ont augmenté, dans l'ensemble du pays, de :

47,8 % pour les touristes en provenance des Pays-Bas;
14,6 % pour les touristes en provenance des U. S. A.;
10,6 % pour les touristes en provenance du Luxembourg;
8,3 % pour les touristes en provenance des pays scandinaves;

6,5 % pour les touristes en provenance de l'Allemagne;
5,7 % pour les touristes en provenance de l'Italie;
2,7 % pour les touristes en provenance de la Suisse.

Par secteur, on relève, au cours des 8 dernières années, une progression moyenne annuelle de :

2 % dans l'hôtellerie;
4,5 % dans les établissements de tourisme social;

4 % in de appartementen en villa's;
25 % in de kampeergelegenheden.

Deze vrij goede resultaten wijzen er op dat de inspanningen moeten worden voortgezet om aan de toeristische concurrentie van andere landen het hoofd te kunnen bieden.

De door de Regering genomen beslissing om de B. T. W. op 6 % te brengen voor de toeristische sector zal vooral ten goede komen aan de Horeca-sector en de camping.

Dank zij deze maatregel zullen de voordelen die op het vlak van de internationale concurrentie werden bekomen, kunnen behouden worden. Als propagandamiddel zal dit ongetwijfeld van doorslaggevende aard zijn.

Bovendien wordt momenteel een actief propagandabeleid gevoerd dat gericht is op onze vijf voornaamste cliënten (Groot-Brittannië, Frankrijk, Duitsland, Nederland en U. S. A.), die 80 % van het totale toeristisch verkeer uitmaken.

Deze propaganda moet vooral de aandacht vestigen op de mogelijkheden die ons land bieden buiten het topseizoen.

Een campagne in deze zin is gepland voor de Amerikaanse markt, in samenwerking met de Europese Commissie voor het Toerisme, die een aantal landen groepeerde welke samen in de U. S. optreden.

2. Infrastructuur.

De groeitendens van het toerisme kan ongetwijfeld nog versneld worden, indien de aan de nieuwe en steeds stijgende behoeften aangepaste uitrustingen verbeterd worden.

a) Met dit doel werden de toelagen verhoogd voor de thermische wedernuistrusting, de toeristische infrastructuur en het sociaal toerisme. Ook werd het premiestelsel voor de modernisering van het hotelwezen aangepast.

Hierbij kan voorts gewezen worden op een ruimere belangstelling vanwege verschillende departementen, die elk op hun eigen terrein medegewerkt hebben aan toeristische realisaties.

Sinds 1967 is de doelmatigheid van deze verschillende steunverleningen nog verhoogd, mede dank zij de toekenning van een bijkomend toelage aan de gemeenten die een bijzondere verdienstelijke financiële inspanning leveren.

b) Met het oog op een beter gecoördineerd beleid werd op 17 februari 1970 het Interdepartementaal Comité voor Toeristische Coördinatie geïnstalleerd.

Dit comité heeft een document uitgewerkt voor het bekomen van een toelage voor verwezenlijkingen van regionale belang. Thans wordt getracht tot eensgezindheid te komen inzake de opvatting en de verwezenlijking van belangrijke toeristische plannen.

c) Voor bepaalde landstreken maken de nieuwe toeristische voorzieningen een belangrijke element uit van de economische expansie.

In de wet van 30 december 1970 op de economische expansie, werd dan ook het toerisme opgenomen onder de activiteiten die voor hulpverlening bij de economische expansie in aanmerking komen.

1970 is ook het jaar waarin verschillende studies werden aangevat met het oog op het verzamelen van geografische, economische, menselijke of esthetische gegevens die op toeristisch vlak, de optimale uitbouw van het grondgebied moeten mogelijk maken.

Het Commissariaat-Generaal voor Toerisme heeft verschillende opties uitgewerkt met betrekking tot het toe-

4 % dans les appartements et villas;
25 % dans les campings.

Ces résultats fort satisfaisants montrent que les efforts doivent être poursuivis afin de pouvoir faire face à la concurrence touristique d'autres pays.

La décision, prise par le Gouvernement, de fixer à 6 % le taux de la T. V. A. applicable au secteur du tourisme favorisera principalement les secteurs de l'Horeca et du camping.

Grâce à cette mesure, les avantages obtenus sur le plan de la concurrence internationale pourront être préservés. Il s'agit là indéniablement d'un instrument de propagande décisif.

En outre, une politique active de propagande est actuellement menée : elle est centrée sur nos cinq plus importants clients (Grande Bretagne, France, Allemagne, Pays-Bas, U. S. A.), qui représentent 80 % de l'ensemble de notre activité touristique.

Cette propagande doit surtout attirer l'attention sur les possibilités que notre pays offre en dehors de la haute saison.

Une campagne en ce sens est prévue pour le marché américain, en collaboration avec la Commission européenne du tourisme, qui groupe un certain nombre de pays agissant collectivement aux U. S. A.

2. Infrastructure.

Le mouvement de progression du tourisme peut incontestablement encore être accéléré, pour peu qu'on améliore les équipements adaptés aux besoins nouveaux et toujours croissants.

a) Dans ce but, les subsides de rééquipement thermal, d'infrastructure touristique et de tourisme social ont été augmentés. De plus, un système de primes de modernisation à l'hôtellerie a été instauré.

On peut également souligner, à cet égard, l'intérêt accru de divers départements qui, dans les limites de leur compétence, ont participé à des réalisations touristiques.

Depuis 1967, l'efficacité de ces aides diverses s'est encore renforcée par l'octroi d'une subvention supplémentaire aux communes dont l'effort financier est particulièrement méritoire.

b) En vue de mieux coordonner la politique en la matière, le Ministre a installé, le 17 février 1970, un Comité interdépartemental de coordination touristique.

Ce comité a élaboré un document en vue de l'obtention d'une subvention en faveur de réalisations d'intérêt régional. Actuellement, il s'efforce d'obtenir une unité de vues sur la conception et la réalisation de plans touristiques importants.

c) Pour certaines régions du pays, les équipements touristiques nouveaux constituent un important élément d'expansion économique.

C'est pourquoi la loi du 30 décembre 1970 sur l'expansion économique range le tourisme au nombre des activités qui peuvent donner lieu à l'octroi d'une aide à l'expansion économique.

L'année 1970 aura également vu la mise en chantier de différentes études visant à rassembler des données géographiques, économiques, humaines ou esthétiques qui doivent permettre, sur le plan touristique, une mise en valeur optimale du territoire.

Le Commissariat Général au Tourisme a élaboré diverses options relatives au tourisme : elles figurent çà et là

risme; zij komen verspreid voor in de voorbereidende studies voor de 48 streekplannen.

Voor streken met een specifiek toeristische inslag heeft de Minister van Openbare Werken contracten afgesloten voor het opmaken van ernstige studies, op grond van een modelbestek.

Dit beleid, waarbij de gewestelijke overheden in elk stadium zullen betrokken worden, moet het mogelijk maken concrete programma's inzake toeristische uitrusting uit te werken. Tevens moet dit beleid gericht zijn op de economische ontsluiting van typische toeristische gewesten.

Tenslotte zij nog vermeld dat, bij de uitwerking van het derde vijfjarenplan, het toerisme werd opgenomen in de algemene economische programmatie.

3. *Onthaal, aanmoediging, voorlichting.*

Een tweede groot principe dat aan het beleid ten grondslag ligt, is de verbetering van het onthaal, van de aanmoediging en van de voorlichting.

Indien tijdens de laatste jaren meer aandacht werd gevraagd voor de herstructurering van het toerisme op gewestelijke en lokaal plan, dan was dit inzonderheid om het belang te onderstrepen dat de verenigingen voor vreemdelingenverkeer en de lokale diensten voor toerisme moeten hechten aan dit aspect van de toeristische bedrijvigheid.

4. *Propaganda.*

Het derde punt dat de aandacht gaande houdt is de propaganda. Ook op dat gebied moet een doelmatige en doeltreffende actie gevoerd worden.

Alle provinciale organisaties hebben trouwens op positieve en aanmoedigende wijze hun medewerking toegezegd om tot een betere samenwerking te komen.

Om de desbetreffende initiatieven te stimuleren, werd de verleende financiële staatshulp aanzienlijk verhoogd.

* * *

Samenvattend kan men stellen dat het jaar 1970 op toeristisch gebied vruchtbaar is geweest.

Ook op internationaal vlak gaat de belangstelling uit naar een betere coördinatie. Inderdaad, op 2 juni 1970 had te Brussel een eerste vergadering plaats van de inzake Toerisme-bevoegde E. G.-Ministers. Zij besloten samen aan de Commissie van de Europese Gemeenschap te vragen een bevoegd en gespecialiseerd organisme inzake toeristische aangelegenheden op te richten.

Het Comité van Permanente Vertegenwoordigers houdt zich op dit ogenblik met dat vraagstuk bezig.

5. *Social toerisme.*

Het toeristisch verkeer groeit naar verhouding veel sterker in de sector « verblijven » dan in de sector « appartementen en kampeergelegenheden ».

Met de groei van de instellingen voor sociaal toerisme bewijst deze ontwikkeling de steeds stijgende bijval die de meest voordelige vorm van vakantiebesteding geniet. Indien men aan bepaalde bevolkingsgroepen een werkelijke

dans les études préparatoires concernant les 48 plans régionaux.

Pour les régions à vocation plus spécifiquement touristique, le Ministre des Travaux publics a conclu des contrats d'étude approfondie sur la base d'un cahier des charges type.

Cette politique, à laquelle les autorités régionales seront associées à tous les stades, doit permettre d'élaborer des programmes concrets en matière d'équipement touristique. Simultanément, cette politique doit être axée sur l'ouverture économique de régions à vocation touristique.

Enfin, il convient encore de signaler que, pour l'établissement du troisième plan quinquennal, le tourisme a été intégré dans la programmation économique générale.

3. *Accueil, promotion, information.*

Un deuxième grand principe de base de notre politique réside dans l'amélioration de l'accueil, de la promotion et de l'information.

Si, au cours des dernières années, l'accent a été mis sur la restructuration du tourisme régional et local, c'est notamment afin de renforcer l'intérêt porté par les syndicats d'initiative et les offices locaux de tourisme à ces aspects de l'activité du tourisme.

4. *Propagande.*

La propagande constitue le troisième volet des préoccupations en matière de tourisme. Dans ce domaine également, la nécessité d'une action vigoureuse et efficace s'impose à chacun.

Tous les organismes provinciaux ont d'ailleurs promis une collaboration positive et encourageante en vue d'aboutir à une meilleure coordination en la matière.

Pour stimuler les initiatives dans ce domaine, l'aide financière de l'Etat a été considérablement accrue.

* * *

En bref, on peut donc affirmer que l'année 1970 a été fructueuse sur le plan touristique.

Sur le plan international, l'intérêt s'est également porté sur une meilleure coordination. En effet, le 2 juin 1970 a eu lieu à Bruxelles une première réunion des Ministres de la C. E. E. chargés du tourisme. Ceux-ci ont décidé de demander conjointement aux autorités de la Commission économique européenne de créer un organe compétent et spécialisé en matière touristique.

Le Comité des représentants permanents est actuellement saisi de la question.

5. *Tourisme social.*

L'activité croît proportionnellement beaucoup plus dans le secteur « séjours » que dans le secteur « appartements et camping ».

De même que l'essor des établissements de tourisme social, cette évolution prouve le succès toujours croissant des formes les plus économiques de vacances. Si l'on veut permettre à certaines classes de la population de bénéficier

vakantiegelegenheid wil bieden en vooral de gezinsvakantie voor iedereen mogelijk wil maken, dan moeten de inspanningen, door een verhoogde overheidssteun worden aangemoedigd.

De met het oog hierop uitgewerkt programmatie wenst tegemoet te komen aan minder-validen, gepensioneerden, jongeren en zelfstandigen met een bescheiden inkomen.

Daarom worden op dit ogenblik voorstellen uitgewerkt om de bestaande reglementering in de hierboven gestelde zin aan te passen.

I. — Verkeersveiligheid.

In antwoord op de laatste interpellatie van Senator De Keyzer, werd in grote trekken het programma medegedeeld dat in deze sector zal verwezenlijkt worden.

Hierbij werd vooral de nadruk gelegd op de menselijke faktor en op het belang van de *opvoeding* en de *vorming* van de weggebruikers.

Twee nieuwe belangrijke maatregelen dien te worden vermeld :

1) binnen zeer afzienbare tijd zal het *onderricht van de verkeersregelen* verplicht zijn in het lager onderwijs;

2) vanaf mei 1971 zullen de monitoren en de rijschool-directeurs in het bezit moeten zijn van de vereiste brevetten, afgeleverd na het welslagen voor examens. Het onderricht verstrekt door deze rijscholen, die over het hele land verspreid zijn, zal dan ook alle gewenste waarborgen bieden.

De inwerking op de menselijke faktor veronderstelt niet alleen de bevordering van de voorlichting en de propaganda, maar vooral de totstandkoming van afdoende controlemiddelen en het vastleggen van een reglementering die door iedereen kan begrepen worden. Ook op dat gebied wordt niets onverlet gelaten.

In dit verband zij vermeld dat de Europese akkoorden betreffende de verkeersregelen en de verkeerssignalisatie, die door de E. C. E. te Genève werden uitgewerkt ter aanvulling van de wereldconventies (Wenen 1968), definitief werden goedgekeurd.

De aanpassing van het Belgisch verkeersreglement aan deze nieuwe internationale regelen wordt op dit ogenblik door de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid voorbereid. Tegelijkertijd wordt de tekst uitgezift en vereenvoudigd, zodat hij nog alleen deze bepalingen zal omvatten, die de weggebruikers rechtstreeks aanbelangen.

Wellicht zal het geheel van deze internationale teksten einde 1971 of begin 1972 aan het Parlement kunnen voorgelegd worden.

— Ook de maatregelen ter bevordering van de *technische veiligheid van de voertuigen* werden op een opvallende wijze uitgebreid.

Voor de nieuwe personenwagens, die in het verkeer gebracht worden vanaf 1 april van dit jaar, worden veiligheids gordels verplicht gesteld.

Een ander aangekondigde maatregel wordt werkelijkheid. Het betreft de *retroreflecterende nummerplaten*. Zij zullen in een eerste fase worden aangebracht op de meest kwetsbare voertuigen, met name op de tweewielers.

Ten einde de organismen voor automobieliinspectie toe te laten de hun toevertrouwde taken nog beter te vervullen, werden passende maatregelen uitgevaardigd die er toe strekken :

de vacances effectives, et surtout de « vacances familiales pour tous », les efforts doivent être encouragés par une aide accrue des pouvoirs publics.

La programmation élaborée à cet effet vise notamment à satisfaire les handicapés, les pensionnés, les jeunes et des travailleurs indépendants à revenus modestes.

C'est pourquoi des propositions sont actuellement mises au point en vue d'adapter en ce sens la réglementation existante.

I. — Sécurité routière.

En réponse à la dernière interpellation du Sénateur De Keyzer, ont été exposées les grandes lignes du programme à réaliser dans ce secteur.

L'accent y était mis sur le facteur humain et l'importance de l'éducation et de la formation des usagers.

Deux nouvelles mesures importantes sont à signaler :

1) l'enseignement des règles de la circulation sera, dans un avenir très rapproché, rendu obligatoire dans l'enseignement primaire;

2) à partir de mai prochain, les moniteurs et les dirigeants des écoles de conduite devront être en possession des brevets requis, délivrés après réussite d'examens. L'enseignement dispensé par ces écoles, qui couvrent actuellement tout le pays, donnera ainsi les garanties désirables.

L'action sur le facteur humain suppose non seulement la promotion de l'information et de la propaganda mais surtout la mise en place des moyens de surveillance et de contrôle appropriés et l'établissement de réglementations assimilables par tous. En ce domaine également, rien n'est négligé.

C'est ainsi que les accords européens concernant la circulation et la signalisation routières, élaborés à Genève, sur base de la Convention mondiale (Vienne 1968), ont été approuvés.

L'adaptation de notre code de la route aux termes de ces accords européens est actuellement préparée par le Conseil supérieur de la sécurité routière. En même temps, le texte du code sera élagué et simplifié pour ne plus présenter que des dispositions intéressant directement les usagers de la route.

Sans doute ces textes internationaux pourront-ils dans leur ensemble être soumis au Parlement dès la fin de 1971 ou au début de 1972.

— Les mesures pour la promotion de la *sécurité technique des véhicules* connaissent également un développement considérable.

Le placement de *ceintures de sécurité* est rendu obligatoire, à partir du 1^{er} avril de cette année, sur les nouvelles voitures mises en service à partir de cette date.

Une autre mesure deviendra effective l'an prochain: il s'agit de l'imposition de *plaques d'immatriculation réfléchissantes*. Les engins motorisés à deux roues en seront pourvus, en premier lieu, étant donné la vulnérabilité de ces engins.

Afin de permettre aux organismes d'inspection automobile de remplir encore plus efficacement leurs diverses tâches, les mesures sont prises pour :

- a) het aantal stations te vermeerderen in functie van de lokale noodwendigheden;
- b) de apparatuur en de controleuitrusting te verbeteren;
- c) de snelheid en de doelmatigheid van de controle van alle voertuigen-types te verzekeren.

De volledige organisatie van deze diensten moet op een hoog technisch niveau gebeuren, des te meer daar praktische oplossingen moeten gevonden worden tegen de *luchtverontreiniging* door de uitlaatgassen en tegen de geluidshinder van de voertuigen. Reglementaire beschikkingen werden voorbereid en de controle-apparaten worden juist gesteld om dit jaar beide problemen aan te pakken en om aldus de flagrante misbruiken zoveel mogelijk te kunnen uitroeien. Dit jaar zal tevens een reglement uitgewerkt worden om het probleem van de door de tweewielers veroorzaakte geluidshinder te regelen.

— Nog een ander belangrijk initiatief dat op het programma staat voor dit jaar is het invoeren van een nationale reglementering betreffende het vervoer van *gevaarlijke* goederen, uitgaande van het A. D. R.-verdrag.

— Het *Belgisch Staatsblad* zal binnenkort een koninklijk besluit publiceren betreffende de invoering van een controle-apparaat (tachygraaf) bij het wegvervoer om o.a. de rij- en rusttijden te controleren.

De autocars en de voertuigen die gevaarlijke stoffen vervoeren zullen bij voorrang hiermede worden uitgerust.

— Wat de *beteugeling van de inbreuken op het verkeersreglement* betreft, staat het onbetwistbaar vast dat een strenge controle grotendeels de doeltreffendheid van de reglementering in de hand werkt.

Een nieuwe en strengere procedure voor de *onmiddellijke inning van een geldsom* bij verkeersovertredingen werd uitgebracht. Zij zal op 1 juni eerstkomend in voege treden. In dit verband kan ook het opleggen van rijverbod een krachtig middel zijn tegen bestuurders die zware verkeersovertredingen begaan.

Elke maand worden 1 200 bestuurders van het recht tot sturen vervallen verklaard, met min of meer langere perioden van verval, of met levenslang rijverbod. De examens tot herkrijging van het recht tot sturen zijn streng, en met reden, aangezien zij opgelegd worden aan bestuurders die geacht worden gevaarlijk te zijn.

De behandeling van deze dossiers vereist evenwel een correcte organisatie. Op dit ogenblik worden nieuwe maatregelen bestudeerd ten einde het systeem perfect te laten werken. Daar een eventuele mislukking in het examen op het familiële vlak zeer zware gevolgen kan hebben, worden nieuwe formules bedacht, zonder dat evenwel afbreuk wordt gedaan aan de gebiedende voorschriften van de *wegveiligheid*.

— Zonder de *preventieve maatregelen* tot voorkoming van de verkeersongevallen en die door de Hoge Raad van dichtbij worden gevolgd, omstandig te behandelen, is het echter wel bemoedigend te kunnen noteren dat steeds meer plaatselijke initiatieven genomen worden. Dit jaar zal vooral aandacht worden gevraagd voor de verkeersveiligheid van de kinderen en de bejaarden.

— Het programma « *wegveiligheid* » voor dit jaar is belangrijk.

Zoals reeds voorheen in de Senaat werd verklaard, moet de uitvoering ervan er toe strekken een ernstige wegdiscipline in te voeren, die door alle bestuurders en voetgangers vrijwillig zou worden toegepast en aanvaard.

- a) augmenter le nombre des stations en fonction des nécessités locales;
- b) améliorer l'appareillage et les équipements de contrôle;
- c) assurer la rapidité et l'efficacité du contrôle de toutes les catégories de véhicules.

L'organisation complète de ces services doit s'effectuer à un haut degré de technicité, d'autant plus que des solutions pratiques doivent être trouvées pour lutter efficacement contre la *pollution atmosphérique* et les bruits excessifs des véhicules. Les dispositions réglementaires ont été préparées et les équipements de contrôle ont été mis au point afin de s'attaquer, cette année, à ces problèmes complexes et corriger, dans une large proportion, les abus flagrants. Tout sera mis en œuvre pour régler, également cette année, le problème irritant du bruit causé par les engins motorisés à deux roues.

— Une autre initiative importante inscrite au programme de cette année est l'élaboration d'une réglementation nationale concernant les transports de marchandises dangereuses, et découlant de l'Accord européen A. D. R.

— Le *Moniteur belge* publiera incessamment un arrêté royal concernant l'introduction, dans le domaine des transports par route, d'un appareil (tachygraphe) pour contrôler entre autres les temps de conduite et de repos.

Les autocars et les transports de marchandises dangereuses en seront équipés par priorité.

— Il est évident que l'efficacité des réglementations relative à la *répression* des infractions aux règles de roulage est, en grande partie, fonction de la rigueur du contrôle.

Une nouvelle procédure élargie et plus sévère a été mise au point quant à la *perception immédiate de l'amende*. Elle entrera en application au 1^{er} juin prochain. Dans ce domaine aussi, la déchéance du droit de conduire est un moyen d'action rigoureux appliqué aux conducteurs responsables de fautes graves.

Chaque mois, 1 200 conducteurs sont frappés de peines de déchéance portant sur des délais plus ou moins longs et, dans certains cas, la déchéance à vie. Les examens de recouvrement du droit de conduire sont sévères puisqu'ils s'adressent à des conducteurs suspects d'être dangereux.

Le traitement de ces dossiers exige une organisation bien mise au point. Des mesures nouvelles sont actuellement étudiées pour que le système fonctionne sans entraves majeures. Les conséquences d'éventuels échecs aux examens étant souvent lourdes sur le plan familial, des formules nouvelles sont préparées, sans pour autant se départir de la rigueur exigée par les impératifs de la sécurité routière.

— Sans traiter plus longuement des *mesures de prévention* développées et toujours amplifiées par le Conseil Supérieur de la sécurité routière, il est encourageant de constater que des initiatives toujours plus nombreuses se développent sur le plan local. Cette année, c'est particulièrement la sécurité des enfants et celle des personnes âgées qui feront l'objet du maximum d'attention.

— Le programme « *Sécurité routière* » établi pour cette année, est particulièrement étoffé.

Comme il a jadis été déclaré au Sénat, ces efforts visent l'établissement d'une stricte discipline routière, volontairement acceptée et appliquée par tous les conducteurs et les piétons.

DEEL IV.

Evolutie der begrotingskredieten.

I. — Gewone uitgaven.

Jaar 1970.

Voor de gewone uitgaven van het begrotingsjaar 1970 worden kredieten uitgetrokken ten belope van 10 995 158 000 F.

In het aanpassingsblad van 1970 worden bijkredieten (1 297,8 miljoen) en verminderingen (~ 832,6 miljoen) ingeschreven, die tot een verhoging van 465 245 000 F hebben geleid.

Aldus bedraagt de aangepaste begroting voor 1970, 11 460 403 000 F.

Als belangrijke vermeerderingsposten dienen vermeld te worden : + 225 miljoen voor de maatschappijen voor stedelijk vervoer en 1 miljard voor de N.M.B.S. Deze verhogingen vloeien uiteraard voort uit de stijging van het indexcijfer en van de sociale programmatie.

Tegenover deze bedragen staan de geannuleerde provisijs voor index en sociale programmatie voor een bedrag van 708 miljoen.

Jaar 1971.

De begrotingsvoorzieningen voor 1971 (artikel 1 van het ontwerp) belopen 11 711 257 000 F, wat een vermeerdering betekent van 250,8 miljoen in vergelijking met de aangepaste begroting voor 1970 en van 716,1 miljoen ten aanzien van de door het Parlement gestemde begroting.

Om deze verschillen op hun juiste waarde te schatten dient evenwel rekening te worden gehouden met een overdracht van 700 miljoen naar het op de afzonderlijke sectie geopende fonds (artikel 600/5) wat de uitbating der Oostende-Dover zeelijnen betreft. De desbetreffende uitgaven zullen door de ontvangsten van het verkeer van deze lijnen gedekt worden en desgevallend door een overdracht van het krediet dat onder artikel 02.01 van Sectie II is uitgetrokken.

Het werkelijke totale verschil van 950,8 miljoen (700 + 250,8) in vergelijking met de aangepaste begroting voor 1970 is gemakkelijk verklaarbaar, gelet op de indexschommelingen (17 bijkomende indexmaanden voor 1971, uitgaande van de coëfficiënt 135), de nieuwe voordelen van sociale programmatie alsmede de incidentie van de stijging van de rentevoet op de financiële lasten van de leningen die door de instellingen behorende tot het departement uitgeschreven worden.

II. — Buitengewone uitgaven.

Op titel II (buitengewone uitgaven), bedragen de nieuwe toelatingsen voor 1971 :

Vastleggingskredieten	Betalingskredieten Ordonnanceringen
(in miljoenen frank)	
5 175	9 259,2

Als belangrijke posten, dienen te worden vermeld : 3 166 miljoen vastleggingen en 2 250 ordonnanceringen voor uit te voeren werken met het oog op de bevordering en de modernisering van het gemeenschappelijk vervoer in de grote agglomeraties, 1 162 miljoen vastleggingen en

IV^e PARTIE.

Evolution des crédits budgétaires.

I. — Dépenses ordinaires.

Année 1970.

En ce qui concerne les dépenses ordinaires pour l'année budgétaire 1970, des crédits ont été ouverts à concurrence de 10 995 158 000 F.

Au feuillet d'ajustement de 1970 des crédits supplémentaires (1 297,8 millions) et des diminutions (832,6 millions) ont été inscrits, ce qui a donné un accroissement de 465 245 000 F.

De cette manière, le budget ajusté pour 1970 atteint 11 460 403 000 F.

Parmi les principaux postes en augmentation, il y a lieu de citer : + 225 millions destinés aux sociétés de transport urbain et + 1 milliard pour la S.N.C.B. Ces augmentations découlent essentiellement de l'accroissement de l'index et de la programmation sociale.

A ces montants correspondent les provisions annulées pour l'index et la programmation sociale, d'un montant de 708 millions.

Année 1971

Les prévisions budgétaires pour 1971 (article premier du projet) atteignent 11 711 257 000 F, ce qui représente un accroissement de 250,8 millions par rapport au budget ajusté pour 1970 et de 716,1 millions par rapport au budget voté par le Parlement.

Pour apprécier ces écarts à leur juste valeur, il convient cependant de tenir compte d'un transfert de 700 millions au Fonds ouvert à la section particulière (article 600/5) pour l'exploitation des lignes maritimes Ostende-Douvres. Les dépenses y relatives seront couvertes par les recettes du trafic assuré par ces lignes et, le cas échéant, par un transfert du crédit inscrit à l'article 02.01 de la Section II.

La différence totale réelle de 950,8 millions (700 + 250,8) par rapport au budget ajusté de 1970 peut facilement s'expliquer, étant donné les variations de l'index (17 mois d'index supplémentaires pour 1971, à partir du coefficient 135), les nouveaux avantages de la programmation sociale ainsi que l'incidence de la hausse du taux de l'intérêt sur les charges financières des emprunts émis par les institutions appartenant au département.

II. — Dépenses extraordinaires.

Au titre II (dépenses extraordinaires), les autorisations nouvelles pour 1971 s'élèvent à :

Crédits d'engagement	Crédits de paiement Crédits d'ordonnancement
(en millions de francs)	
5 175	9 259,2

Comme postes importants, il faut citer : 3 166 millions d'engagements et 2 250 millions d'ordonnancements pour les travaux à exécuter en vue de la promotion et de la modernisation des transports en commun dans les grandes agglomérations, 1 162 millions d'engagements et 1 736 mil-

1 736 miljoen ordonnancements voor spoorwegwerken, 506 miljoen voor de SABENA en 3 800 miljoen als aanvullingstranche voor de compensaties die aan de N. M. B.S. dienen toegekend te worden in het kader van de normalisatie der spoorwegrekeningen op grond van de 3 E. G.-verordeningen.

II. — ALGEMENE BESPREKING.

DEEL I.

Internationale vervoerpolitiek.

1. *Leberplan*.

Vraag :

Wat is er geworden van het Leberplan ?

Antwoord :

Bij de bespreking van de begroting van het departement voor 1969 heeft de Minister omstandig gehandeld over de uitvoering van het Leberplan.

Daar kan thans worden aan toegevoegd dat het normaal wordt doorgevoerd en meer bepaald :

— dat het goederenvervoer over de weg tot einde 1971 onderworpen blijft aan een speciale taks per vervoerde ton-kilometer (*Leber-pfennig*), en

— dat de opbrengst van deze taks hoofdzakelijk ten goede komt aan de Duitse spoorwegen voor het bevorderen van het gecombineerd vervoer en van spoorwegenaansluitingen voor fabrieken. De DB krijgt hiervoor tot einde 1972 een jaarlijkse subsidie van 250 miljoen DM.

Wat betreft de vrijstelling van taks over een afstand van 170 km op de wegvervoerrelaties van en naar de Duitse zeehavens, zijn de Commissie en de andere Lid-Staten van oordeel dat die vrijstelling een flagrante discriminatie is voor de economie, het vervoer en de havens van de andere Lid-Staten.

De Commissie heeft zo pas laten weten dat zij in dit verband de procedure voorzien in artikel 93, § 2 van het Verdrag, heeft aangevat. Dit betekent dat indien Duitsland de distorsies niet doet verdwijnen, de Commissie zelf een voor Duitsland bindende beslissing zal treffen, en dat indien Duitsland er geen gevolg aan geeft, de zaak wordt ahangig gemaakt bij het Europees Gerechtshof.

2. *Technische harmoniseringsmaatregelen*.

Vraag :

Er moet controle komen op de naleving van de door de E. E. G. getroffen technische harmoniseringsmaatregelen voor bedrijfsvoertuigen.

Antwoord :

Sommige van de door de Raad van de Europese Gemeenschappen getroffen technische harmoniseringsmaatregelen werden reeds verwerkt in een koninklijk besluit van 14 januari 1971. Maar de preciese uitvoering ervan op het

lions d'ordonnancements pour les travaux aux installations ferroviaires, 506 millions pour la SABENA et 3 800 millions comme tranche complémentaire pour les compensations qui doivent être accordées à la S. N. C. B. dans le cadre de la normalisation des comptes des chemins de fer en vertu des trois règlements C. E.

II. — DISCUSSION GENERALE.

I^{re} PARTIE.

Politique internationale des transports.

1. *Plan Leber*.

Question :

Qu'est-il advenu du plan Leber ?

Réponse :

Lors de la discussion du budget du département pour 1969, le Ministre a traité en détail de l'exécution du plan Leber.

Aujourd'hui, il est permis de préciser que ce plan est exécuté normalement, et plus particulièrement :

— que le transport des marchandises par la route demeure soumis, jusqu'à la fin de 1971, à une taxe spéciale par tonne-kilomètre transportée (*Leber-Pfennig*), et

— que le produit de cette taxe revient principalement aux chemins de fer allemands en vue de promouvoir le transport combiné et les liaisons ferroviaires pour les usines. La R. F. A. recevra à cet effet, jusqu'à la fin de 1972, une subvention annuelle de 250 millions de DM.

En ce qui concerne l'exonération fiscale sur une distance de 170 kilomètres pour les relations routières de et vers les ports maritimes allemands, la Commission et les autres Etats membres estiment que cette exonération constitue une discrimination flagrante à l'égard de l'économie, des transports et des ports des autres Etats membres.

La Commission vient de faire savoir qu'elle a entamé à ce sujet la procédure prévue à l'article 93, § 2, du Traité. Cela signifie que si l'Allemagne n'élimine pas les distorsions, la Commission prendra elle-même une décision impérative à l'égard de l'Allemagne : si l'Allemagne n'y donne pas suite, la Cour de Justice européenne sera saisie de l'affaire.

2. *Mesures techniques d'harmonisation*.

Question :

Un contrôle s'impose en ce qui concerne le respect des mesures techniques d'harmonisation prises par la C. E. E. à l'égard des véhicules professionnels.

Réponse :

Certaines des mesures techniques d'harmonisation arrêtées par le Conseil des Communautés européennes ont déjà été reprises dans un arrêté royal du 14 janvier 1971. Mais leurs exécution précise au niveau national est actuellement

ationale vlak, is thans in voorbereiding en de eerste Belgische besluiten zullen binnenkort klaar komen.

Alhoewel de E. E. G.-richtlijnen zelf geen controlemaatregelen en sancties voorzien, spreekt het vanzelf dat de diverse nationale uitvoeringsbesluiten hiermee, voor zover nodig, rekening zullen houden.

Wat België betreft, is het zo dat voor de vereiste controlemaatregelen en sancties de wettelijke basis voorhanden is, al naar gelang het geval :

— in de wet van 1 augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en van de reglementen op de politie van het vervoer, gewijzigd bij de wet van 15 april 1964, en

— in de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg.

3. Goederenverkeer langs de weg.

Vraag :

Een beperkt contingent van vervoerders uit de 3 landen werd in de gelegenheid gesteld om vervoer te verrichten krachtens de twee laatste liberalisatiefazen.

Gaat het hier om een speciaal af te leveren internationale vergunning aan bepaalde vervoerders ? Op grond van welke gegevens of criteria worden deze toegekend ?

Antwoord :

Een ontwerp werd opgesteld voor een beschikking van het Comité van Ministers op grond waarvan elk der Beneluxlanden de vereiste vergunningen verleent, die een beperkt aantal niet op zijn grondgebied gevestigde beroepsvervoerders uit de twee andere landen zal toelaten, bij wijze van proef, vervoer van goederen over de weg tegen vergoeding te verrichten binnen hun grondgebied en tussen dat grondgebied en een derde land (3^e en 2^e fazen).

Het gaat om een proefneming van 2 jaar en wat België betreft komt het erop neer dat 15 gevestigde vervoerders voor een gezamenlijk nuttig laadvermogen van 2 000 ton moeten worden geselecteerd.

Voor het verwezenlijken van de 2^e fase is het nodig de voorafgaande instemming der derde landen te bekomen.

Met dit doel wordt overleg gepleegd met volgende zeven landen : Bondsrepubliek Duitsland, Frankrijk, Italië, Spanje, Denemarken, Oostenrijk en Zweden.

Om met de proefneming te starten is de instemming van de Duitse Bondsrepubliek en van Frankrijk absoluut onontbeerlijk.

Frankrijk is thans principieel akkoord, doch Duitsland maakt nog steeds voorbehoud. De onderhandelingen gaan verder.

Het is pas als Duitsland zijn instemming zal gegeven hebben dat de 15 Belgische ondernemingen zullen geselecteerd worden. In afwachting werden geen precieze criteria vastgelegd. Het spreekt evenwel vanzelf dat om in aanmerking te komen de vervoerders reeds moeten ingeschakeld zijn in het internationaal vervoer.

Vraag :

Heeft men bepaalde indicaties over de commerciële gevolgen van de liberalisatie voor onze eigen vervoerondernemingen ?

en cours de préparation et les premiers arrêtés belges en la matière seront prêts sous peu.

Bien que les directives de la C. E. E. ne prévoient, en elles-mêmes, ni mesures de contrôle ni sanctions, il est évident que les divers arrêtés d'exécution nationaux en tiendront compte le cas échéant.

En ce qui concerne la Belgique, la base légale des mesures de contrôle et des sanctions requises est contenue, suivant le cas, dans :

— la loi du 1^{er} août 1899 portant revision de la législation et des règlements sur la police des transports, modifiée par la loi du 15 avril 1964 et

— la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et des actes internationaux en matière de transport par la route, les chemins de fer ou les voies navigables.

3. Transport des marchandises par la route.

Question :

Un contingent limité de transporteurs des trois pays s'est vu offrir la possibilité d'effectuer des transports conformément aux deux dernières phases de libéralisation.

S'agit-il, en l'occurrence, d'une licence internationale délivrée spécialement à certains transporteurs ? En vertu de quels éléments ou critères ces licences sont-elles délivrées ?

Réponse :

Un projet a été élaboré en vue de reprendre une décision du Comité de Ministres, en vertu de laquelle chacun des pays du Benelux délivrera les licences requises en vue de permettre à un nombre limité de transporteurs professionnels des deux autres pays, non établis sur son territoire, d'effectuer à titre d'essai des transports rémunérés de marchandises par la route entre leur territoire et entre ce territoire et un pays tiers (3^e et 2^e phases).

Il s'agit d'un essai de deux ans et, en ce qui concerne la Belgique, cela signifie que 15 transporteurs établis, représentant une capacité de charge utile de 2 000 tonnes au total, doivent être sélectionnés.

La réalisation de la deuxième phase requiert l'assentiment préalable des pays tiers.

A cette fin, des consultations ont lieu avec les 7 pays suivants : la République fédérale d'Allemagne, la France, l'Italie, le Danemark, l'Autriche et la Suède.

Pour entamer l'essai, l'accord de la République fédérale d'Allemagne et de la France est absolument indispensable.

Pour l'instant, la France a marqué son accord de principe, mais l'Allemagne émet encore toujours des réserves. Les négociations se poursuivent.

Ce n'est que lorsque l'Allemagne aura donné son accord que les 15 entreprises belges seront sélectionnées. En attendant, aucun critère précis n'a été fixé. Néanmoins, il est évident que, pour être pris en considération, les transporteurs doivent dès à présent s'insérer dans le transport international.

Question :

Dispose-t-on de certaines indications quant aux conséquences commerciales que la libération a eues pour nos entreprises de transport ?

Hebben deze de Nederlandse concurrentie goed kunnen doorstaan?

Antwoord :

Ter uitvoering van de beschikking van het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie, dd. 21 mei 1962, werden de kwantitatieve beperkingen inzake het goederenvervoer over de weg tussen de grondgebieden der Hoge Verdragsluitende Partijen afgeschaft met ingang van 1 oktober 1962.

Op dezelfde datum werden gemeenschappelijke tarieven voor dit vervoer van kracht.

Ten gevolge van ondertussen gewijzigde economische omstandigheden, was het noodzakelijk het stelsel van margetarieven te herzien. De desbetreffend gevoerde besprekingen hebben tot een positief resultaat geleid en vanaf 10 juni e.l. zullen nieuwe verhoogde tarieven van toepassing zijn.

Voor het vaststellen van het nieuw Benelux-tarief-niveau werd uitgegaan van de in het intra-Benelux-vervoer gedurende het jaar 1968 werkelijk berekende vrachtprijzen, alsmede van de sindsdien ingetreden kostenstijgingen.

Er mag worden gezegd dat de voor Nederland en België geldende vracht- en kostprijzen geen noemenswaardig verschil meer vertonen en dat zulks niet het minst te wijten is aan de opeenvolgende loonstijgingen waarmede vooral Nederland de laatste jaren had af te rekenen.

Er bestaan geen andere aanduidingen over de commerciële gevolgen van de liberalisatie voor onze eigen vervoerondernemingen. Het lijkt er toch op dat deze laatste nu voldoende gewapend zijn om de Nederlandse concurrentie met succes te kunnen doorstaan.

Vraag :

De reactie van de organisaties der wegvervoerders tegen de toepassing van de Europese sociale voorschriften was zeer fel. Hoe is dat uit te leggen aangezien zij toch op dezelfde wijze behandeld werden als de concurrentie en welke houding nemen die organisaties nu aan?

Antwoord :

De reacties van de organisaties der wegvervoerders waarvan melding wordt gemaakt, betreft niet zozeer de algemene principes die aan de basis liggen van de sociale harmonisatie in E. E. G.-verband doch veeleer de praktische moeilijkheden die gerezen zijn bij de toepassing van deze voorschriften.

In die zin hebben de betrokken organisaties gewezen op de moeilijkheden inzake naleving van rij- en rusttijden op het lokale vervoer en op bepaalde vervoeractiviteiten met frequente onderbrekingen zoals de distributie, het stukgoedvervoer in de bouwsector, enz...

De actie van de vervoerders is er dan ook voornamelijk op gericht deze activiteiten van het toepassingsgebied van de sociale verordening uit te sluiten.

De Nationale Belgische Federatie der Baanvervoerders kant zich vooral tegen het feit dat deze verordening nu reeds moet worden toegepast terwijl de door de Verordening (E. E. G.) n° 1174/68 voorgeschreven margetarieven voor het goederenvervoer over de weg tussen de Lid-

Ont-elles pu supporter convenablement la concurrence néerlandaise?

Réponse :

En exécution de la décision du 21 mai 1962 du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux, les restrictions quantitatives existant en matière de transport de marchandises par route entre les territoires des Hautes Parties Contractantes ont été supprimées à partir du 1^{er} octobre 1962.

Des tarifs communs pour ces transports sont entrés en vigueur à la même date.

Les conditions économiques s'étant modifiées entre-temps, il a été nécessaire de revoir le système des tarifs à fourchettes. Les négociations entamées à ce sujet ont abouti à un résultat positif et les nouveaux tarifs ajustés entreront en vigueur dès le 10 juin prochain.

Pour déterminer le nouveau taux de la tarification Benelux on s'est basé sur les prix du transport fixés effectivement pendant l'année 1968 pour les transports intra-Benelux ainsi que sur les hausses de prix qui se sont produites depuis lors.

Il est permis d'affirmer que les prix du transport et les prix de revient en vigueur aux Pays-Bas et en Belgique ne présentent plus de différences notables, et que cette situation est due en grande partie aux hausses successives de salaires qui se sont surtout produites aux Pays-Bas au cours de ces dernières années.

Il n'existe pas d'autres indications quant aux conséquences commerciales que la libéralisation a eues pour nos entreprises de transport, mais il semble bien que celles-ci soient suffisamment armées pour pouvoir résister avec succès à la concurrence néerlandaise.

Question :

Les réactions des organisations de transporteurs routiers contre l'application des prescriptions sociales européennes ont été très violentes. Comment expliquer ces réactions, étant donné que ces transporteurs ont été traités sur le même pied que la concurrence et quelle est pour l'instant l'attitude de ces organisations?

Réponse :

Les réactions des organisations de transporteurs routiers dont il est fait état ne concernent pas tellement les principes généraux qui sont à la base de l'harmonisation sociale à l'échelon de la C. E. E., mais plutôt les difficultés pratiques qui ont surgi au moment de l'application de ces prescriptions.

À cet égard, les organisations intéressées ont mis l'accent sur les difficultés à respecter le temps de repos et le temps de travail en ce qui concerne les transports locaux ainsi que sur certaines activités du secteur des transports impliquant de fréquentes interruptions comme la distribution, le transport de marchandises en cueillette, le transport dans le secteur du bâtiment, etc...

L'action des transporteurs vise, dès lors, essentiellement l'exclusion de ces activités du champ d'application du règlement social.

La Fédération nationale belge des transporteurs routiers s'oppose surtout au fait que ce règlement doit être appliqué dès à présent alors que les tarifs à fourchettes pour les transports de marchandises par route entre les États membres prévus par le règlement (C. E. E.) n° 1174/68 ne

Staten, nog steeds niet van kracht zijn, alhoewel dit moest gebeuren uiterlijk vóór 1 november 1969.

Bedoelde Federatie beschouwt de inwerkingtreding van die margetarieven als de enige redelijke compensatie voor de bijkomende zware lasten die de vervoerders door de toepassing van de verordening op de rij- en rusttijden moeten dragen.

Vraag :

Een E. G.-verordening schrijft de invoering voor van een margetarifiering voor het internationaal goederenvervoer over de weg.

Zijn de tarieven van het wegvervoer competitief met deze van het vervoer per spoor? Kan in dit verband een vergelijking worden gemaakt?

Antwoord :

In geen enkel land en uiteraard ook niet in België, is het mogelijk algemeen geldende transportprijzen in het goederenverkeer op te stellen.

Vandaar dat de E. G. alleen de margetarifiering heeft kunnen weerhouden, waarbij een maximumprijs wordt bepaald met de mogelijkheid de eigenlijke transportprijs te situeren binnen een opening van 23 %.

Van deze margetarifiering kan dan nog, onder bepaalde voorwaarden, worden afgeweken. In dat geval wordt de vervoerprijs bedongen op grond van een particulier contract.

Dat deze reglementering — die alleen geldt voor internationaal vervoer — zo moest worden opgevat, is te wijten aan het feit — en dat geldt eveneens voor het vervoer per spoor — dat de transportprijs verschillend is volgens de voorwaarden en de karakteristieken van de zendingen. De vervoerprijs is immers afhankelijk van de talrijke factoren die de kostprijs beïnvloeden: hoeveelheid en aard van de goederen, aard van de verpakking, type van vervoermiddel, af te leggen afstand, aard van de vervoerrelatie, nationaal of internationaal vervoer, concurrentie of niet met andere vervoertakken, tijdstip van het vervoer, enz.

Om niettemin een idee te geven van de tarieven voor de weg en het spoor, volgen hierna de prijzen die worden toegepast voor het vervoer van steenkolen over 100 km waarbij als basis wordt genomen :

— voor het wegvervoer in binnenverkeer: de basisprijs van het officieel tarief (E. G. K. S.-produkten) voor een zending van 20 ton;

— voor het wegvervoer in Benelux-verkeer met Nederland: de maximumprijs van het nieuwe Benelux-tarief op 10 juni a.s., als eerste verwezenlijking van de bedoelde E. G.-verordening;

— voor het vervoer per spoor in binnenverkeer: het algemeen tarief voor een zending van respectievelijk 20 ton en 300 ton;

— voor het vervoer per spoor in een relatie met Nederland: de prijs van toepassing voor een zending van respectievelijk 20 ton en 300 ton, in de veronderstelling dat het vervoer verloopt voor 50 km op Belgisch en 50 km op Nederlands grondgebied.

In die voorwaarden worden de volgende vrachtprijzen toegepast :

— zending in binnenverkeer van 20 ton over de weg: 109 F/ton;

sont pas encore en vigueur tandis qu'ils devaient l'être pour le premier novembre 1969 au plus tard.

Cette fédération considère l'entrée en vigueur des tarifs à fourchettes comme la seule compensation raisonnable des lourdes charges supplémentaires que les transporteurs doivent supporter en raison de l'application du règlement relatif aux temps de repos et de travail.

Question :

Un règlement des C. E. prescrit la mise en place d'une tarification à fourchette pour le transport international de marchandises par route.

Les tarifs des transports par route sont-ils compétitifs par rapport à ceux des transports par chemin de fer? Une comparaison peut-elle être établie à ce sujet?

Réponse :

Dans aucun pays — et la Belgique n'échappe pas à cette règle — il n'est possible d'établir des tarifs de transport valables d'une façon générale pour le transport de marchandises.

C'est pourquoi les C. E. n'ont pu retenir que la tarification à fourchette prévoyant un prix maximum ainsi que la possibilité de situer le véritable prix du transport dans une ouverture de 23 %.

Sous certaines conditions il peut être dérogé à cette tarification à fourchette. Dans ce cas, le prix du transport est fixé en vertu d'un contrat particulier.

Que la réglementation, qui ne s'applique qu'aux transports internationaux, ait dû être établie de cette manière, résulte du fait — et ceci vaut également pour le transport par chemin de fer — que les prix de transport diffèrent d'après les conditions et les caractéristiques des envois. En effet, le prix de transport est fonction des nombreux facteurs qui influencent le prix de revient: quantité et nature des marchandises, nature de l'emballage, type de moyen de transport, distance à parcourir, nature de la relation de transport: nationale ou internationale, concurrence ou absence de concurrence avec d'autres moyens de transport, époque du transport, etc.

Toutefois, afin de donner une idée des tarifs pratiqués par les transports par route et par chemin de fer, on trouvera ci-après les prix applicables au transport de charbons sur une distance de 100 km, en prenant pour base :

— pour le transport par route à l'intérieur du pays: le prix de base du tarif officiel (produits C. E. C. A.) pour un envoi de 20 tonnes;

— pour le transport par route en relation Benelux avec les Pays-Bas: le prix maximum du nouveau tarif Benelux qui entrera en vigueur le 10 juin prochain comme première étape du règlement précité des C. E.;

— pour le transport par chemin de fer à l'intérieur du pays: le tarif général pour des envois de 20 et 300 tonnes respectivement;

— pour le transport par chemin de fer sur une relation avec les Pays-Bas: le prix applicable à des envois de 20 et 300 tonnes respectivement, en supposant que la distance parcourue est de 50 km en territoire belge et de 50 km en territoire néerlandais.

A ces conditions sont applicables les prix de transport suivants :

— envoi de 20 tonnes par la route à l'intérieur du pays: 109 F/tonne;

— zending in Benelux-verkeer van 20 ton over de weg : 173 F/ton, met een reductie-mogelijkheid van 23 %;

— zending in binnenverkeer van 20 ton per spoor : 133 F/ton;

— zending in binnenverkeer van 300 ton per spoor : 113 F/ton;

— zending in verkeer met Nederland van 20 ton per spoor : 132 F/ton;

— zending in verkeer met Nederland van 300 ton per spoor : 128 F/ton.

4. Samenwerking tussen de Benelux-zeehavens.

Vraag :

Is het mogelijk inzage te krijgen van de studies waartoe op ambtelijk vlak werd overgegaan als gevolg van de besluiten van de regeringsconferentie van april 1969 ?

Antwoord :

Zoals gepreciseerd in de uiteenzetting, werden reeds drie van de vier studies voorgelegd.

Zij zijn het voorwerp geweest van de volgende documenten van de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad :

— n° 45-9 van 3 december 1969 betreffende de betrekkingen tussen de overheden en de havenbeheerders;

— n° 45-10 van 10 juni 1970 betreffende de exploitatie-rekeningen van de havens van Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam;

— n° 45-11 van 28 januari 1971 over het industrialisatie-beleid in de zeehavengebieden.

DEEL II.

Nationale vervoerpolitiek.

Vraag :

Kunnen aan het Parlement de adviezen worden medege-deeld die door het Nationaal Comité voor de Coördinatie van het Vervoerbeleid zullen worden uitgebracht ?

Antwoord :

Overeenkomstig artikel 4 van het organiek koninklijk besluit van 14 september 1970 brengt het Comité advies uit op verzoek :

— van de Minister van Verkeerswezen;

— van één of meer leden van de Regering;

— van ten minste een derde van de leden van het Comité.

De Minister van Verkeerswezen is wel voorzitter van het Comité, maar kan niet eigenmachtig beslissen over de vorm en de richtbaarheid die aan de uitgebrachte adviezen zullen worden gegeven.

Deze kwestie dient door het Comité zelf te worden gere-geld en beslist.

Vraag :

Kunnen nadere gegevens worden verstrekt over het « Na-tionaal Comité voor de Coördinatie van het Vervoerbeleid »?

— envoi de 20 tonnes par la route en relation Bene-lux : 173 F/tonne, comportant une possibilité d'accorder une réduction de 23 %;

— envoi de 20 tonnes par chemin de fer à l'intérieur du pays : 133 F/tonne;

— envoi de 300 tonnes par chemin de fer à l'intérieur du pays : 113 F/tonne;

— envoi de 20 tonnes par chemin de fer en relation avec les Pays-Bas : 132 F/tonne;

— envoi de 300 tonnes par chemin de fer en relation avec les Pays-Bas : 128 F/tonne.

4. Collaboration entre les ports maritimes du Benelux.

Question :

Est-il possible de prendre connaissance des études entre-prises sur le plan administratif à la suite des conclusions de la conférence intergouvernementale d'avril 1969 ?

Réponse :

Comme il est précisé dans l'exposé, trois des quatre étu-des ont déjà été présentées.

Elles ont fait l'objet des documents suivants du Conseil Interparlementaire Consultatif de Benelux :

— n° 45-9 du 3 décembre 1969 concernant les relations entre les autorités et les administrations des ports maritimes;

— n° 45-10 du 10 juin 1970 concernant les comptes d'ex-ploitation des ports d'Anvers, de Rotterdam et d'Amster-dam;

— n° 45-11 du 28 janvier 1971 sur la politique d'indus-trialisation dans les zones portuaires.

PARTIE II.

Politique nationale des transports.

Question :

Est-il possible de communiquer au Parlement les avis, qui seront émis par le Comité national de coordination de la politique des transports ?

Réponse :

Conformément à l'article 4 de l'arrêté royal organique du 14 septembre 1970 le Comité émet ses avis à la de-mande :

— du Ministre des Communications;

— d'un ou de plusieurs membres du Gouvernement;

— d'au moins un tiers des membres du Comité.

Le Ministre des Communications préside le Comité, mais il ne peut décider, de sa seule autorité, de la forme et de la publicité à donner aux avis ainsi émis.

Cette question doit être réglée par le Comité même et la décision lui incombe.

Question :

Serait-il possible de fournir des précisions sur le « Comité national de coordination de la politique des transports ».

Welke is de samenstelling ervan? In welke hoedanigheid zetelen de leden? Wie neemt het secretariaat waar?

Er mag worden verondersteld dat het Comité over een uitgebreide studiedienst zal moeten beschikken om de hem opgedragen taken naar behoren te kunnen vervullen.

Werden hiervoor de Universiteiten geraadpleegd? Wordt terzake een beroep gedaan op gespecialiseerde professoren en assistenten?

Zal het Parlement, inzonderheid de Commissie voor het Verkeerswezen, op de hoogte worden gehouden van de werkzaamheden van het Comité?

Antwoord :

Wat betreft de samenstelling van het Comité, mag worden verwezen naar het organiek koninklijk besluit van 14 september 1970. Grosso modo is de samenstelling als volgt: meerdere ministeriële departementen, de drie economische raden, de havens, de exploitanten van de traditionele vervoertakken, de gebruikers, de syndikale organisaties.

Het secretariaat van het Comité wordt waargenomen door het Bureau voor Economische Programmatie, bijgestaan door medewerkers van het departement van Verkeerswezen en van het departement van Economische Zaken.

Zoals voorzien in het organiek koninklijk besluit, kan het Comité beslissen werkgroepen of commissies op te richten voor de studie van een van zijn opdrachten. Daarbij mag beroep worden gedaan op de medewerking van experts of andere onderlegde personen.

Wat betreft de informatie van het Parlement, kan worden verwezen naar het antwoord op de vorige vraag.

Vraag :

Op 19 februari 1971 werd het Nationaal Comité voor Coördinatie van het Vervoerbeleid geïnstalleerd. Op deze algemene vergadering heeft de Minister medegedeeld dat de eerste opdracht zou zijn het vastleggen van criteria om nationale investeringen te onderscheiden van deze van regionaal belang.

Sedert deze installatievergadering is er echter niets meer gebeurd. Wie zal het initiatief nemen om de hangende problemen verder te onderzoeken? Moet dit initiatief uitgaan van de leiding van het Departement van Verkeerswezen of van een of andere van de samenstellende organismen? Er dient in elk geval begonnen te worden.

Antwoord :

De eerste kwestie die door het Nationaal Comité voor de Coördinatie van het Vervoerbeleid moet worden besproken en geregeld is die van zijn huishoudelijk reglement.

Een ontwerp is desbetreffend reeds klaar gekomen.

Zodra het Comité zich desbetreffend zal hebben uitgesproken, zullen zijn werkzaamheden beter kunnen geregeld worden en zal o.m. een aanvang kunnen gemaakt worden met de studie welke de Minister van Verkeerswezen heeft gevraagd over de criteria die de nationale investeringen dienen te onderscheiden van de regionale.

Er dient te worden opgemerkt dat volgens de bepalingen van artikel 4 van het organiek koninklijk besluit, ook 1/3 van de leden van het Comité om een advies over een bepaald probleem kunnen vragen.

Quelle en est la composition? En quelle qualité ses membres siègent-ils? Qui en assure le secrétariat?

Il est permis de supposer que le Comité devra disposer d'un important service d'études pour pouvoir remplir convenablement la mission qui lui est dévolue.

Les universités ont-elles été consultées en la matière?

Fait-on appel en la matière aux professeurs et assistants spécialisés?

Le Parlement, et plus particulièrement la Commission des Communications, seront-ils informés des activités du Comité?

Réponse :

En ce qui concerne la composition du Comité, il y a lieu de se référer à l'arrêté royal organique du 14 septembre 1970. Grosso modo la composition est la suivante: plusieurs départements ministériels, les trois conseils économiques, les ports, les exploitants des modes traditionnels de transports, les usagers, les organisations syndicales.

Le secrétariat du Comité est assurée par le Bureau de programmation économique, assisté par des fonctionnaires du département des Communications et du département des Affaires économiques.

Comme le prévoit l'arrêté royal organique, le Comité peut décider de constituer des groupes de travail ou des commissions pour l'étude de l'une de ses tâches. Il lui est permis à cette occasion de faire appel à la collaboration d'experts ou d'autres personnes qualifiées.

Enfin, pour ce qui est de l'information du Parlement, il est possible de se référer à la réponse faite à la question précédente.

Question :

Le Comité national de coordination de la politique des transports a été installé le 19 février 1971. Lors de cette réunion générale, le Ministre a déclaré que la première mission du Comité serait la détermination des critères permettant de distinguer les investissements nationaux des investissements d'intérêt régional.

Toutefois, depuis la séance d'installation, il n'y a plus rien eu de neuf. Qui prendra l'initiative d'aborder les problèmes à examiner? Faut-il que ce soit la direction du département des Communications ou à l'un ou l'autre des organismes constitutifs? De toute manière, il convient que le Comité entame ses travaux.

Réponse :

Le premier point à discuter et à régler par le Comité national de coordination de la politique des transports est celui de son règlement d'ordre intérieur.

Un projet a été élaboré à cet effet.

Dès que le Comité se sera prononcé à ce sujet, les travaux pourront être réglés efficacement et l'étude demandée par le Ministre des Communications au sujet des critères permettant de distinguer les investissements nationaux et régionaux pourra être entamée.

Il convient de noter qu'en vertu de l'article 4 de l'arrêté royal organique, 1/3 des membres du Comité peut également demander un avis au sujet d'un problème déterminé.

Vraag :

1. De vaststelling dat het binnenlands goederenvervoer voor 15 % per spoor en voor 85 % over de weg loopt, doet bepaalde problemen rijzen m.b.t. de infrastructuur.

De wagens verstikken in het steeds aangroeiende goederenverkeer en ondergaan aanzienlijke slijtage. Nu reeds zou het land miljarden moeten uitgeven voor het herstel, de versteviging van de gemeentelijke, provinciale en rijks-wegen. In dit verband kan men zich afvragen of de bespreking van het gewicht per as niet kan overwogen worden.

De overbelasting van de weg is mede in volstrekte tegenstelling met de verkeersveiligheid.

Voorts wordt de infrastructuur van de spoorweg onvoldoende benut en blijft de rentabiliteit ervan steeds onzeker.

Wij zouden moeten streven naar een overheveling van het wegverkeer naar het spoorvervoer en naar een harmonieuze samenwerking tussen spoor en baanvervoer.

2. Worden de belangrijke infrastructuurwerken wel oordeelkundig aangevat? Het gabarit van de kanalen wordt ten koste van miljarden aangepast en verhoogd. De spoorweg zou evengoed de vrachten kunnen vervoeren langs een bestaande parallelle lijn.

In hoeverre wordt er terzake overleg gevoerd tussen de Minister van Openbare Werken en Verkeerswezen?

3. Wat betreft de besluiten van de analyse van het verkeer 1970, zou de Minister het 3^e punt A. 3, 2^e paragraaf enigszins verduidelijken?

M.a.w. welke zijn in dit verband de capaciteiten die niet optimaal worden aangewend?

Antwoord :

Het nationaal vervoerbeleid, werd ten gronde behandeld in het kader van de begroting 1969.

De gegevens, de doelstellingen en de principes van dat beleid zijn sedertdien niet gewijzigd. Zij blijven onverminderd van toepassing.

In ons democratisch economisch bestel moet de vervoermarkt even vrij kunnen zijn als gelijk welke andere handelsmarkt, waar de natuurlijke krachten tot een natuurlijke ordening leiden.

Maar de totstandkoming van een dergelijke vervoermarkt, kan maar progressief gebeuren, omdat er in het verleden veelvuldig van buitenuit werd ingegrepen met het gevolg dat thans de verschillende vervoerdeelhouders hun diensten op de vervoermarkt aanbieden in ongelijke concurrentievoorwaarden. Daardoor wordt de « economische waarheid » in het vervoer niet bereikt, wat aanleiding kan zijn tot afleiding van trafieken van de ene naar de andere tak en tot de voorziening van vervoercapaciteiten die niet aan een dringende vervoer-economische behoefte voldoen.

De progressieve verwezenlijking van gelijke concurrentievoorwaarden is de taak van de overheid, niet alleen in België, maar eveneens in andere landen. Om de gewenste eenvormigheid te bereiken, wordt er derhalve naar gestreefd voor dat probleem maatregelen uit te werken voornamelijk op het vlak van de Europese Gemeenschap.

Question :

1. La constatation que les transports intérieurs de marchandises se font à concurrence de 15 % par chemin de fer et de 85 % par route pose certains problèmes en matière d'infrastructure.

Les véhicules s'engluent dans un trafic de marchandises en augmentation continue et y subissent une usure considérable. Dès à présent, le pays devrait consacrer des milliards à la réparation et à la consolidation de la voirie des communes, des provinces et de l'Etat. Il est permis de se demander en l'occurrence s'il ne serait pas possible de limiter la charge par essieu.

Surcharger la route est absolument contraire à la sécurité de la circulation.

D'autre part, l'infrastructure ferroviaire est insuffisamment utilisée et la rentabilité des chemins de fer est toujours chancelante.

Nous devrions avoir pour objectif de passer des transports par route aux transports par chemin de fer et d'organiser entre ces deux modes de transports une collaboration harmonieuse.

2. Les travaux importants d'infrastructure sont-ils entamés de manière judicieuse? Le gabarit des canaux a été adapté et relevé à coup de milliards. Les chemins de fer pourraient tout aussi bien assurer les transports grâce à une ligne parallèle qui existe déjà.

Dans quelle mesure y-a-t-il une concertation en ce domaine entre les départements des Travaux publics et des Communications?

3 En ce qui concerne les conclusions de la circulation en 1970, le Ministre pourrait-il donner quelques précisions au sujet du troisième point A. 3, deuxième paragraphe?

En d'autres termes, quelles sont à cet égard les capacités qui ne sont pas utilisées au mieux?

Réponse :

La politique nationale des transports a été soumise à un examen approfondi dans le cadre du budget de 1969.

Les données, les buts et les principes de cette politique n'ont pas été modifiés entre-temps et restent intégralement d'application.

Dans notre système économique démocratique, le marché des transports doit pouvoir être aussi libre que tous les autres marchés commerciaux, au sein desquels les forces naturelles créent un ordre naturel.

La réalisation d'un marché des transports de ce genre ne peut toutefois se faire que progressivement, étant donné que dans le passé il y a eu de multiples interventions de l'extérieur, ce qui a eu pour conséquence que ceux qui participent au marché des transports offrent leurs services sur le marché dans des conditions de concurrence inégales. De ce fait, la « vérité économique » n'est pas atteinte dans le secteur des transports, ce qui peut avoir pour effet de détourner certains trafics d'une branche vers l'autre et de créer des capacités de transport qui ne correspondent pas à une nécessité économique impérieuse en ce domaine.

La réalisation progressive de l'égalité des conditions de concurrence incombe aux autorités, non seulement en Belgique mais également dans d'autres pays.

En vue de réaliser l'uniformité souhaitée, on s'est donc efforcé d'élaborer des mesures principalement au niveau de la Communauté Européenne.

Het is daarbij klaar dat de toerekening aan de gebruikers van de infrastructuurkosten, een belangrijke, zo niet de belangrijkste kwestie is. Daarover werd gehandeld in het eerste deel van de uiteenzetting betreffende de internationale vervoerpolitiek.

De Minister meent dat de effectieve verwezenlijking van het voormeld algemeen aanvaard principe bovendien de basis zal uitmaken voor een daadwerkelijke coördinatie op het gebied van de vervoerinfrastructuren.

In afwachting moet omzichtig worden te werk gegaan en lijkt het geboden de capaciteit van de bestaande infrastructuur niet uit het oog te verliezen alvorens een beslissing wordt geveld over mogelijke uitbreidingen. Verwacht mag worden dat het Nationaal Comité voor de Coördinatie van het Vervoerbeleid zich daarover zal beraden en gefundeerde adviezen zal verstrekken aan de Ministers van Verkeerswezen en van Openbare Werken.

Ten slotte dient de vooropgezette idee om op een gans ander vlak en met name om dwingende redenen van verkeersveiligheid, sommige trafieken van het vervoer over de weg uit te sluiten, eerst grondig in al zijn aspecten bestudeerd te worden alvorens daaromtrent een beslissing kan worden getroffen. Het komt trouwens voor dat een dergelijke kwestie eveneens op een ruimer dan het nationale vlak moet worden beschouwd.

Vraag :

Hoeveel gehandicapten werden aangeworven tijdens de jaren 1969 en 1970 :

in de N. M. B. S. (men denke aan de 300 aanwervingen die plaats vonden ten einde het hoofd te kunnen bieden aan het supplementaire werk dat de invoering van de B. T. W. met zich heeft gebracht);

de N. M. V. B.;

het Openbaar Stedelijk Vervoer;

het Zeewezen;

de Regie der Luchtwegen;

de overige diensten van het departement?

Is de Minister niet van oordeel dat de overheid het voorbeeld moet geven? In al deze diensten zijn er toch tal van sedentaire betrekkingen?

Antwoord :

Voor een belangrijk deel van de betrekkingen in bedoelde maatschappijen en besturen zijn de op lichamelijk gebied gestelde eisen zo streng dat gehandicapten er niet in aanmerking voor komen.

Het aantal medisch ongeschikten onder het eigen personeel is overigens zo hoog dat de betrokkene besturen grote moeilijkheden ondervinden om, hun eigen gehandicapten te herklasseren.

Zo heeft de Sabena meer dan 300 gehandicapten in dienst.

Bij de N. M. B. S. waren er 7 031 gehandicapten op 31 december 1970, of 12,9 % van het statutair effectief, waarvan 2 591 of 4,75 % met een invaliditeit van meer dan 30 %.

Il est évident que la mise à charge des usagers des frais d'infrastructure constitue une question importante, sinon la plus importante. Celle-ci a été abordée dans la première partie de l'exposé traitant de la politique internationale des transports.

Le Ministre a estimé que la réalisation effective du principe précité, qui est généralement admis, constituera, en outre, la base d'une coordination effective dans le domaine de l'infrastructure des transports.

En attendant il convient d'agir avec circonspection et il semble opportun de ne pas perdre de vue la capacité des infrastructures existantes avant de prendre une décision au sujet des extensions possibles. Il faut s'attendre que le Comité national de coordination de la politique des transports délibérera de ce point et donnera des avis motivés aux Ministres des Communications et des Travaux publics.

Enfin, dans un tout autre domaine, l'idée d'exclure, pour des raisons impérieuses de sécurité routière, certains trafics du transport par la route doit faire l'objet d'un examen approfondi dans tous ses aspects avant de pouvoir prendre une décision en cette matière. Il arrive d'ailleurs qu'une telle décision doive également être considérée dans une perspective plus large que le cadre national.

Question :

Quel est le nombre des handicapés qui ont été recrutés au cours des années 1969 et 1970 :

par la S. N. C. B. (que l'on songe aux 300 recrutements qui ont eu lieu pour faire face au surcroît de travail entraîné par l'instauration de la T. V. A.);

par la S. N. C. V.,

par les transports publics urbains;

par la Marine;

par la Régie des Voies aériennes;

par les autres services du département?

Le Ministre n'estime-t-il pas que les autorités doivent donner l'exemple? Dans tous ces services il y a, en effet, de nombreux emplois sédentaires.

Réponse :

Les conditions physiques imposées pour la plupart des emplois existant dans les sociétés et les administrations visées sont tellement sévères que les handicapés ne sont pas admissibles en l'occurrence.

Parmi le personnel même, le nombre de ceux qui sont médicalement inaptes est d'ailleurs tellement élevé que les administrations en question rencontrent de grandes difficultés à réclasser leurs propres handicapés.

C'est ainsi que la Sabena a plus de 300 handicapés en service.

A la S. N. C. B. il y avait, à la date du 31 décembre 1970, 7 031 handicapés, soit 12,9 %, de l'effectif statutaire, parmi lesquels 2 591 handicapés, soit 4,75 %, étaient atteints d'une invalidité de plus de 30 %.

DEEL III.

Overzicht van de verschillende sectoren.

A. — DE N. M. B. S.

Vraag :

De oriëntering van de verkeerspolitiek is er op gericht de spoorweg te brengen tot in de administratieve of commerciële centra van de grote agglomeraties. Dit stelt voor Antwerpen het probleem van het Centraal-station.

Welke zijn de inzichten van de Minister in dat verband en is er reeds een timing voorzien ?

De bedoelde politiek brengt evenwel met zich dat oplossingen moeten gevonden worden voor bepaalde daarmee verbandhoudende accommodatievoorzieningen : voldoende parkeergelegenheid, restauratie, hotelwezen.

Antwoord :

Men is het er over het algemeen over eens dat de verkeersproblemen in de grote agglomeraties niet kunnen opgelost worden zonder volwaardige revalorisatie van het gemeenschappelijk vervoer.

Zoals beklemtoond in deel II van de uiteenzetting van de Minister, krijgt dergelijke revalorisatie des te meer belang daar thans nieuwe, ernstige vraagstukken rijzen die verband houden met ons leefmilieu : luchtverontreiniging, geluidshinder.

Concreet wordt de bedoelde revalorisatiepolitiek verwezenlijkt :

1) voor de stedelijke vervoermiddelen (metro, trams, autobussen) door, inzonderheid, de aanleg van eigen beddingen met daaraan verbonden autoparken aan de stadstrand. Die formule beoogt de automobilist aan te sporen zijn voertuig aan de strandrand te verlaten om snel, veilig en comfortabel het centrum te bereiken met het openbaar stedelijk vervoer;

2) door het groot spoor te laten binnendringen in de stadskernen ten einde de automobilist aan te sporen van bij het beginpunt van de reis, zijn voertuig te verlaten en aldus voor inter-cityverkeer gebruik te maken van het spoor.

Vandaar de nieuwe plannen van de N. M. B. S. voor versterking van de spoorweginfrastructuur in de grote agglomeraties.

Het is klaar dat die oplossingen waarvan de voordelen, verkeers-economisch gezien, zeer belangrijk zijn, in de eerste plaats gericht zijn op de verplaatsingen tijdens de pendeluren.

Dat belet evenwel niet dat verplaatsingen van een andere aard er eveneens kunnen door aangetrokken worden en dat in die optiek het probleem van de nodige accommodatievoorzieningen zich scherper gaat stellen.

Het Centraalstation te Antwerpen is werkelijk centraal gelegen. De huidige spoorophoging en het gebouw dateren van het begin van deze eeuw.

Maar buiten zijn centrale ligging, heeft het station het grote nadeel voor de spoorwegexploitatie een zogenoemd kopstation te zijn en wordt de beschikbare verkeersruimte beperkt door de spoorophoging.

III^e PARTIE.

Aperçu des différents secteurs.

A. — S. N. C. B.

Question :

La politique suivie en matière de communications tend à amener le chemin de fer jusqu'au centre administratif ou commercial des grandes agglomérations, ce qui pose pour Anvers le problème de la Gare centrale.

Quelles sont les intentions du Ministre à cet égard et un calendrier a-t-il déjà été établi ?

La politique visée entraîne toutefois la nécessité de trouver une solution aux problèmes d'équipement qui s'y rattachent : parkings suffisants, restaurants, hôtels.

Réponse :

Il est généralement admis que le problème des communications dans les grandes agglomérations ne pourra être résolu sans une pleine valorisation des transports en commun.

Ainsi qu'il a été souligné dans la deuxième partie de l'exposé du Ministre, cette revalorisation est d'autant plus importante que surgissent actuellement de nouveaux et sérieux problèmes en rapport avec notre environnement : la pollution atmosphérique, les « nuisances » occasionnées par le bruit, etc.

Concrètement, cette politique de revalorisation est réalisée :

1) en ce qui concerne les moyens de transport communaux (métro, tram, autobus) : surtout par l'aménagement de sites propres et, en complément, de parkings pour automobiles à la périphérie de la ville. Cette formule a pour but d'encourager l'automobiliste à laisser sa voiture à la périphérie de la ville pour gagner rapidement, confortablement et en toute sécurité, le centre au moyen des transports urbains publics;

2) en faisant pénétrer les voies ferrées jusqu'au centre des villes, afin d'inciter l'automobiliste à renoncer à sa voiture dès le début de son voyage et à user ainsi de la voie ferrée pour les déplacements d'une ville à l'autre.

Tout cela explique les projets nouveaux de la S. N. C. B. en vue de renforcer l'infrastructure des chemins de fer dans les grandes agglomérations.

Il est clair que ces solutions, dont les avantages, du point de vue de l'économie de la circulation, sont très importants, visent en premier lieu les déplacements de personnes se rendant à ou revenant de leur travail, aux heures de pointe.

Mais ceci n'empêche nullement qu'une attraction peut être exercée sur des déplacements d'une nature tout autre et que, dans cette optique, le problème de l'équipement indispensable connexe va se poser avec plus d'acuité encore.

La Gare centrale d'Anvers est vraiment située au centre de la ville. Le remblai existant ainsi que le bâtiment datent du début de ce siècle.

Mais, abstraction faite de sa position centrale, la gare présente ce grand inconvénient pour l'exploitation ferroviaire qu'elle est une gare terminale et que le remblai réduit l'espace disponible pour la circulation.

Dit heeft voor gevolg dat de exploitatiecapaciteit van het station te klein is geworden voor een degelijke uitbouw van de bedoelde oriënteringspolitiek en dat de grens van de ruimte voor verkeer en accommodatie is bereikt.

Daar kan aan verholpen worden mits het spoor door te laten lopen naar het noorden — het havengebied — en een ondergronds i.p.v. een bovengronds sporencomplex aan te leggen. Derwijze zou én de capaciteit van het station gevoelig verhogen, én een aanzienlijke ruimte vrijkomen voor verkeer en voor allerlei accommodatievoorzieningen.

Het is thans nog niet mogelijk te zeggen hoe en wanneer deze ontwerpen zullen kunnen worden uitgewerkt. Besprekingen met de stadsoverheid zullen desbetreffend op 5 mei worden gevoerd.

Vraag :

Wat betreft de produktiviteit van het spoorverkeer ware het wenselijk dat de vergelijking die gemaakt wordt tussen de cijfers van 1970-1950 zou worden vervolledigd door het verstrekken van gegevens over het jaar 1959. De Commissie van Verkeerswezen heeft immers in 1959 een grondige bespreking gewijd aan het vernieuwde plan van de toenmalige Minister van Verkeerswezen. Het Parlement zou hierdoor een betere kijk hebben op de vooruitgang welke sedertdien werd geboekt.

De globale personeelsbezetting in 1950-1959-1970 zou eveneens moeten worden vermeld.

Antwoord :

In vergelijking met 1959 tonen de cijfers van 1970 het volgende aan :

- het aantal verkeerseenheden is gestegen met 10 %;
- het aantal ton/km is gestegen met 29 %.

Niettegenstaande die aangroei van het verkeer is :

- het aantal lokomotieven gedaald met 31,5 %;
- het aantal rijtuigen, elektrische motrices en diesel-motorwagens verminderd met 27 %;
- het aantal goederenwagens teruggelopen met 36 %;
- en het aantal personeelsleden per miljoen verkeerseenheden verminderd met 32 % (van 4,3 naar 2,9).

De personeelsbezetting verminderde zoals onderstaande globale cijfers het aanduiden :

1950	...	90 377
1959	...	75 603
1970	...	55 578

Vraag :

Een lid wenst een overzicht te bekomen van de globale financiering lastens de Staat van het tienjarenprogramma 1970-1975-1979.

Antwoord :

Zoals vermeld in de inleidende uiteenzetting is reeds een voorziening van financiering opgemaakt voor de periode

Il en résulte que les capacités d'exploitation de la gare se sont avérées trop réduites pour permettre la mise en œuvre de la politique en question et que l'on a atteint la limite en matière d'espace réservé à la circulation et équipements connexes.

Il peut être remédié à cette situation en prolongeant la voie ferrée vers le nord — la zone portuaire — et en aménageant un complexe souterrain de voies ferrées au lieu d'un complexe en surface. Ce faisant, la capacité de la gare serait sensiblement accrue, un espace considérable étant libéré au profit de la circulation et des divers équipements connexes.

Il est, actuellement, encore impossible de dire comment et quand ces projets pourront être mis en œuvre. Un échange de vues à ce sujet avec les autorités communales aura lieu le 5 mai.

Question :

Il serait souhaitable, pour ce qui est de la productivité du trafic ferroviaire, que la comparaison entre les chiffres des années 1970 et 1950 soit complétée par les chiffres pour l'année 1959. C'est en 1959, en effet, que la Commission des Communications a longuement examiné le plan de rénovation présenté par le Ministre des Communications de l'époque. Le Parlement pourrait ainsi se rendre compte des progrès réalisés depuis lors.

Il y aurait lieu également de faire état de l'effectif global du personnel en 1950, en 1959 et en 1970.

Réponse :

Il ressort de la comparaison des chiffres de 1970 avec ceux de 1959 que :

- le nombre d'unités de transport a augmenté de 10 %;
- le nombre de tonnes/km a augmenté de 29 %.

Nonobstant cet accroissement du trafic :

- le nombre de locomotives a baissé de 31,5 %;
- le nombre de voitures, de motrices électriques et d'autorails diesel a diminué de 27 %;
- le nombre de wagons de marchandises a diminué de 36 %;
- enfin, l'effectif du personnel par million d'unités de transport a diminué de 32 % (de 4,3 à 2,9).

L'effectif du personnel a diminué, ainsi que l'indiquent les chiffres globaux suivants :

1950	...	90 377
1959	...	75 603
1970	...	55 578

Question :

Un membre souhaiterait avoir un aperçu du financement global à charge de l'Etat du plan décennal 1970-1975-1979.

Réponse :

Comme il est dit dans l'exposé introductif, il a déjà été établi pour la période de 1970-1975 une prévision de

1970-1975 in aansluiting met het derde Plan van de Regering.

Voor de tweede periode 1976-1979 is een dergelijke voorziening nog niet opgemaakt, omdat zij nog voorbarig is.

In alle geval, zullen ook voor die periode dezelfde principes gelden als voor de eerste.

Vraag :

In het tienjarenprogramma van de N. M. B. S. is geen enkele voorziening opgenomen betreffende het herstel van de verbinding Antwerpen-Hamont-Ruhr.

Antwoord :

De Raad van Beheer van de N. M. B. S. heeft deze aanleggenheid — die sedert de tweede wereldoorlog regelmatig wordt opgeworpen — wel degelijk besproken maar niet weerhouden om verschillende afdoende redenen die als volgt kunnen worden samengevat :

1) Vóór de tweede wereldoorlog reeds en met name tussen 1926 en 1939 zijn alle proefnemingen om, op reizigersgebied, een redelijke belangstelling op te wekken voor die verbinding, vruchteloos gebleken. Op de internationale uurregelingenconferentie van oktober 1952, hebben de betrokkene spoorwegnetten zich dan ook akkoord verklaard geen nieuwe proeven meer te doen.

2) Op het gebied van het goederenvervoer, is de huidige regeling van het vervoer tussen België en Duitsland via Montzen, in overeenstemming met de aanbeveling van de C. E. M. T. die de concentratie en de kanalisatie van het internationaal vervoer over de meest rationele en best uitgeruste reiswegen voorstaat.

3) Bedrijfseconomisch gezien, leidt een spreiding van trafiek over twee reiswegen tot verhoging van de exploitatiekosten en dienvolgens van de kostprijs.

Om de vaste kosten per verkeerseenheid te drukken, is het derhalve van belang één bepaalde reisweg uit te kiezen en die maximaal te benutten, zelfs wanneer die reisweg, in afstand, langer is dan een andere.

4) De huidige goederenverkeersstroom Antwerpen-Duitsland willen wijzigen door gebruik te maken van het vroegere tracé, is strijdig met de belangen van de Antwerpse haven. Dat tracé stelt immers Nederland in staat deel te nemen aan de bevrachting van de zendingen Antwerpen-Ruhrgebied en inzonderheid tussenbeide te komen in het pariteit-bevrachtingsstelsel met de Nederlandse havens.

5) Die wijziging zou nadelig uitvallen voor de treinverbindingen tussen Antwerpen en Hasselt omdat een mogelijke vermindering van het verkeer, de economische noodzakelijkheid van de modernisatie en de electrificatie ervan in het gedrang brengt.

Vraag :

De N. M. B. S. is van oordeel dat de doortocht van het overbelaste Centraal Station moet worden vermeden door het internationale snelverkeer. Daartoe heeft zij (een reeds oud) ontwerp opgezet om een zeer lange en kostbare tunnel van 13 km te bouwen, die onder de gemeenten Vorst, Ukkel, Brussel, Oudergem en Etterbeek zou lopen.

financement qui tient compte du 3^e Plan du Gouvernement.

Pour la deuxième période 1976-1979 une telle prévision n'a pas encore été établie, étant donné qu'elle serait encore prématurée.

En toute hypothèse, des principes identiques à ceux de la première période s'appliqueront pour cette période également.

Question :

Le plan decennal de la S. N. C. B. ne prévoit rien au sujet du rétablissement de la liaison Anvers-Hamont-Ruhr.

Réponse :

Le Conseil d'administration de la S. N. C. B. a effectivement discuté de cette question — laquelle revient régulièrement à l'ordre du jour depuis la deuxième guerre mondiale — mais ne l'a pas retenue pour différentes raisons péremptoires, qui peuvent se résumer comme suit :

1) Avant la deuxième guerre mondiale, et notamment entre 1926 et 1939, toutes les tentatives de susciter sur le plan du transport des voyageurs, un intérêt raisonnable pour cette liaison se sont révélées vaines. A la conférence internationale pour les horaires, en octobre 1952, les réseaux de chemins de fer concernés se sont dès lors déclarés d'accord pour ne plus faire de nouveaux essais.

2) En ce qui concerne le transport de marchandises, la réglementation actuelle du trafic entre la Belgique et l'Allemagne via Montzen est conforme à la recommandation de la C. E. M. T., qui préconise la concentration et la canalisation du trafic international par les itinéraires les plus rationnels et les mieux équipés.

3) Du point de vue de l'économie de l'entreprise, la dispersion du trafic sur deux itinéraires donne lieu à une augmentation des frais d'exploitation et, en conséquence, du prix de revient.

Pour comprimer les frais fixes par unité de transport, il importe dès lors de choisir un itinéraire bien déterminé et de l'utiliser au maximum même si cet itinéraire, quant à la distance parcourue est plus long que l'autre.

4) Vouloir apporter des modifications dans le trafic actuel de marchandises entre Anvers et l'Allemagne en faisant usage de l'ancien tracé est contraire aux intérêts du port d'Anvers. Ce tracé, en effet, met les Pays-Bas en mesure de participer à l'affrètement des envois entre Anvers et la Ruhr et particulièrement d'intervenir dans le régime d'affrètement paritaire grâce aux ports néerlandais.

5) Cette modification serait préjudiciable aux relations par train entre Anvers et Hasselt parce qu'une diminution éventuelle du trafic compromettrait la nécessité économique de leur modernisation et de leur électrification.

Question :

La S. N. C. B. estime que les liaisons ferroviaires internationales à grande vitesse doivent éviter le point de passage obligé et obstrué de la Gare Centrale. Pour cela elle a mis en chantier un projet (déjà très ancien) de construction d'un tunnel très long et très coûteux de 13 km qui passerait sous les communes de Forest, Uccle, Bruxelles, Auderghem et Etterbeek.

Tegen dat plan zijn verschillende bezwaren gerezen, die op de volgende argumenten berusten :

1. De tunnel loopt onder woonbuurten wat vooral 's nachts hinderlijk is voor de bewoners.

2. De treinen die het Zuidstation binnenlopen zouden in de richting Luik, het station over hetzelfde spoor moeten verlaten. In het Zuidstation zal dan een hele tijd moeten worden gewerkt om de stoelen om te keren, opdat de reizigers altijd in de rijrichting van de trein zouden kunnen zitten.

3. Aan de ingang van de tunnel in Vorst zou een bocht van 800 m slechts een maximumsnelheid van ± 110 km/u mogelijk maken, wat voor een sneltrein (250 tot 300 km/u) zeer laag is.

4. Door de aankomst van die treinen tot het Zuidstation te beperken, zouden de reizigers een aansluiting moeten nemen naar het centrum van de stad, dat het zaken-centrum is, en waar de beste en grootste hotels zijn gelegen.

5. Het langere traject van de tunnel onder de woonbuurten verhoogt het gevaar voor beschadiging van de gebouwen.

6. De kostprijs van dit werk loopt hoog op.

Een tegenvoorstel werd gedaan om een verbinding tot stand te brengen tussen het Zuidstation de Kapellekerk en de Leopoldswijk. Dit voorstel steunt op de volgende argumenten :

1. De reisweg in de tunnel « Kapellekerk-Leopoldswijk » loopt onder een wijk met administratief karakter.

Overdag is deze wijk niet meer bewoond. Het lawaai gedurende de nacht zou dus niet meer als hinderlijk kunnen beschouwd worden.

2. In het Zuidstation dient geen manoeuvre meer uitgevoerd te worden; de richting van de konvooien wordt niet gewijzigd hetgeen een niet te versmaden tijdwinst betekent voor de snelle treinen.

3. De straal van de tunnelbocht zou van 800 meter op 1 600 meter gebracht worden zodat de snelle konvooien hiervan weinig hinder zouden ondervinden.

4. De Europese roeping van Brussel zou geëerbiedigd zijn daar de reizigers kunnen uitstappen in het zakencentrum, onmiddellijk naast de bureaus van de Gemeenschappelijke Markt op het Schumanplein waar zich ook veel verzekeringsmaatschappijen en belangrijke bankinstellingen bevinden.

De grote hotels (Hilton-Westbury en het Grand Hôtel Métropolitain dat in de Wetstraat in opbouw is) liggen dichtbij.

In dit verband dient erop gewezen te worden dat het voornaamste punt van zorg van degenen die bijvoorbeeld over de aanleg van internationale luchthavens beslissen, erin bestaat deze luchthavens met de stadcentra te verbinden bij middel van snelle verbindingen : autowegen, spoorwegen of metro.

Dit voorstel biedt het voordeel dat het heel wat minder kost. Naar verhuud zou de N. M. B. S. niet tegen die tweede formule gekant zijn.

Wat is daar van aan ?

Zou men niet snel een definitieve beslissing kunnen treffen om alle gronden die langs het eerste ontwerp gelegen zijn te ontlasten van de bouwstop waaronder zij thans vallen ? Op 13 km zouden 2 231 percelen getroffen zijn.

De nombreuses oppositions se sont élevées contre ce projet. Elles sont basées sur les arguments suivants :

1. Son tracé passe sous des quartiers résidentiels avec les désagréments qu'il comporte pour les habitants, surtout la nuit.

2. Les trains arrivant en gare du Midi devraient en sortir par le même chemin pour gagner la direction de Liège. Ce qui nécessitera l'exécution en gare du Midi d'une manoeuvre longue et fastidieuse de pivotement des fauteuils pour que les passagers puissent toujours être assis dans le sens de la marche du train.

3. A l'entrée du tunnel à Forest un rayon de courbure de 800 m limiterait déjà la vitesse des convois à une vitesse maximum de ± 110 km/h, ce qui est une allure fortement réduite pour des trains rapides (250 à 300 km/h).

4. L'arrivée de ces trains limitée à la Gare du Midi obligerait les passagers à utiliser une correspondance pour se rendre dans le Centre de la Ville, qui est également le Centre des Affaires où sont localisés les meilleurs et les plus grands hôtels.

5. Le risque de dégâts aux immeubles est plus important en raison du parcours en tunnel plus long sous les quartiers résidentiels.

6. Le coût de cet ouvrage est élevé.

Une contre-proposition a été faite qui relierait Gare du Midi-La Chapelle-Quartier Léopold. Elle se base sur l'argumentation suivante :

1. Le parcours en tunnel « La Chapelle-Quartier Léopold » passe sous un quartier à vocation administrative.

Ce quartier n'est plus habité que le jour.

Le bruit ne pourrait plus être considéré comme un facteur de gêne la nuit.

2. Il n'y a pas de manoeuvre à faire à la Gare du Midi, le sens de marche des convois n'étant pas modifié, d'où gain de temps non négligeable pour les trains rapides.

3. Le rayon de courbure du tunnel passerait de 800 m à 1 600 m. De ce fait, la vitesse des convois rapides serait peu réduite.

4. La vocation européenne de Bruxelles serait respectée, les voyageurs pouvant débarquer dans le centre des affaires, à proximité immédiate des bureaux du Marché Commun au Rond-Point Schuman et de divers Ministères rue de la Loi et rue Belliard, sans oublier les nombreuses sociétés d'assurances et gros établissements bancaires.

Les grands hôtels (Hilton-Westbury, Grand Hôtel Métropolitain en construction rue de la Loi) sont proches.

A cet égard, il faut noter que le souci majeur de ceux qui décident, par exemple l'implantation d'aérodromes internationaux, est de relier ces aérodromes aux centres urbains par des voies de communications directes : autoroutes, lignes de chemin de fer ou métro.

Cette proposition a l'avantage de coûter beaucoup moins cher. On dit que la S. N. C. B. ne serait pas hostile à cette seconde formule.

Qu'en est-il ?

Ne pourrait-on prendre rapidement une décision définitive de manière à libérer tous les terrains situés le long du premier projet du blocage de construction dont ils sont l'objet actuellement ? Le nombre de parcelles ainsi frappées serait, de 2 231 sur les 13 kilomètres.

Antwoord :

In het door de Raad van Beheer van de N. M. B. S. goedgekeurd 10-jarenplan werd het vraagstuk aangesneden van de bediening van de grote agglomeraties door de spoorweg en o.m. het probleem van de langzame maar aanhoudende groei van het reizigersverkeer rond Brussel op de spitsuren.

Het plan voorziet in de versterking van de secties van aslijnen die te Brussel uitlopen in een straal van een 30-tal kilometer alsook in de daarmee verband houdende aanpassing van de penetratielijnen naar het Brusselse stadscentrum.

Het is inderdaad duidelijk dat die versterking de capaciteit van de betrokken lijnen zal verhogen, maar dat zij geen vruchten zou opleveren indien de bijkomende treinen moesten stuiten op een opstopping bij de inrit van de agglomeratie.

In de huidige stand van zaken beschikt de N. M. B. S. voor die inrit praktisch maar over de Noord-Zuidverbinding en de capaciteit van die verbinding vertoont nu reeds kenmerken van verzadiging.

De maatregelen die men er nog kan nemen, zijn slechts tijdelijke hulpmiddelen.

Daarom bestudeert de N. M. B. S. een tweevoudige maatregel :

— de huidige Noord-Zuidverbinding met 6 sporen, versterken met 2 bijkomende sporen door de huidige ring van de Leopoldswijk te gebruiken en door ze aan te vullen met een verbinding naar het Zuidstation;

— van de aldus beschikbare 8 sporen, er vier bestemmen voor een lokale bediening van de zogenaamde kleine Ster die zeer gespecialiseerd zou zijn en de vier andere voor de andere diensten.

De kern van het vraagstuk in deze conceptie is nu juist de nieuwe verbinding Leopoldswijk — Zuidstation met een halte aan de Naamse Poort.

Buiten het belang ervan voor de gewestelijke bediening is deze verbinding inderdaad van nut voor de aansluiting van Brussel op het overwogen europees net voor zeer grote snelheden.

Zij vormt inderdaad een mogelijk vertrekpunt voor de toekomstige snellijn Brussel-Keulen. Aldus zou men tot een oplossing komen ter vervanging van de door het lid betwiste oplossing die het Zuiden van de agglomeratie betreft.

De verbinding tussen de Leopoldswijk en het Zuidstation zou eventueel vanzelfsprekend moeten gepaard gaan met de diepgaande aanpassingen welke voor de metro en de stadswegen overwogen worden.

De contacten betreffend zijn gelegd op het niveau van de technische diensten. Het enig knelpunt betreft de urbanisatie van de wijk van de Kapellekerk waarvoor de raadpleging van een bureau van deskundigen wordt overwogen.

De Raad van Beheer van de N. M. B. S. moet hierover op 30 april beraadslagen.

Vraag :

Zijn er cijfers bekend met betrekking tot het aantal tolverrichtingen in de tolkantoren van de N. M. B. S. ?

Réponse :

Le plan décennal approuvé par le Conseil d'administration de la S. N. C. B. a abordé le problème de la desserte des grandes agglomérations par les chemins de fer et, plus particulièrement celui de l'accroissement lent mais continu du trafic voyageurs autour de Bruxelles aux heures de pointe.

Le plan prévoit le renforcement — dans un rayon d'une trentaine de km — des sections de lignes axiales convergeant vers Bruxelles ainsi que l'adaptation des lignes de pénétration vers le centre de Bruxelles impliquée par ce renforcement.

Il est clair, en effet, que ce renforcement augmentera la capacité des lignes en question mais ne produira aucun effet si les trains supplémentaires devaient se heurter à un embouteillage à l'entrée de l'agglomération.

Dans l'état actuel des choses, la S. N. C. B. ne dispose, pour cette entrée, que de la seule jonction Nord-Midi dont la capacité présente dès à présent des symptômes de saturation.

Les mesures qui peuvent encore y être prises ne constituent plus que des palliatifs temporaires.

C'est pourquoi la S. N. C. B. étudie une double mesure :

— renforcer l'actuelle jonction Nord-Midi, qui compte 6 voies, au moyen de 2 voies supplémentaires en employant la boucle actuelle du quartier Léopold et en complétant cette liaison par un raccordement vers la gare du Midi;

— destiner quatre des huit voies ainsi disponibles à la desserte locale de ce qu'on appelle la Petite Étoile — qui est très spécialisée —, tandis que les quatre autres voies seraient destinées aux autres services.

Le nœud du problème dans cette conception est précisément la nouvelle relation Quartier Léopold-Gare du Midi avec un arrêt à la Porte de Namur.

Outre l'intérêt de cette conception pour ce service régional, cette liaison est en effet utile pour raccorder Bruxelles au réseau à très grande vitesse, dont la création est envisagée sur le plan européen.

Elle constitue en effet un point de départ possible de la future ligne express Bruxelles-Cologne. On trouverait ainsi une solution qui se substituerait à celle qui est contestée par le membre et qui concerne la partie Sud de l'agglomération,

Le cas échéant, la liaison entre le Quartier Léopold et la Gare du Midi devrait évidemment être réalisée en même temps que les aménagements importants qui sont envisagés pour le métro et les autoroutes urbaines.

Des contacts ont été pris à cet effet au niveau des services techniques. La seule difficulté est constituée par l'urbanisation du quartier de l'Eglise de la Chapelle pour lequel on envisage de consulter un bureau d'experts.

Le Conseil d'Administration de la S. N. C. B. doit délibérer de ces problèmes le 30 avril.

Question :

Le nombre des opérations douanières effectuées dans les bureaux de douane de la S. N. C. B. est-il connu ?

Antwoord :

Het aantal tolverrichtingen evolueerde als volgt :

1969 : gemiddeld per maand : 327 248.
1970 : gemiddeld per maand : 309 618.
maart 1971 : 281 656.

De daling in 1970 is vermoedelijk toe te schrijven aan de uitbreiding op 1 januari van dat jaar van het vrij communautair douanevervoer.

De vermoedelijke reden voor de nieuwe daling in 1971 is de invoering van de B. T. W. die het de expediteurs mogelijk maakt om de aangifte te doen aan de grens.

Vraag :

Wordt voldoende aandacht geschonken aan het confort en het onthaal van de reizigers ? Zijn terzake geen initiatieven te nemen. (Zie confort en onthaal in de TEE-treinen) ?

Antwoord :

Bij de aanbouw van nieuw materieel wordt steeds rekening gehouden met de technische vooruitgang die van aard is om het confort van de reizigers te verhogen.

Anderzijds beijvert de N. M. B. S. zich om door maatregelen en initiatieven op allerlei gebied, het vervoer per spoor zo aantrekkelijk mogelijk te maken.

Vraag :

Waarom worden de parkings van de N. M. B. S. niet gratis ter beschikking gesteld van het publiek ?

Antwoord :

De parkings die niet gratis ter beschikking van het publiek zijn gesteld, werden door de N. M. B. S. zelf aangelegd en het is, zoals voor elke andere privé-parking, commercieel verantwoord dat, om reden van de aldus verstrekte dienst, de kosten van aanleg en exploitatie worden verhaald op de gebruikers.

Dit sluit nochtens niet uit dat openbare parkings op spoorwegterreinen kunnen worden aangelegd en ook reeds aangelegd zijn. In dat geval worden de kosten gedragen door de openbare besturen, doorgaans de gemeentebesturen.

Vraag :

Hoever staat het met de verkoop of verhuring van oude stationsgebouwen op afgeschafte spoorweglijnen ?

Antwoord :

Zoals reeds dikwijls in Commissie werd uiteengezet, worden de onroerende goederen van de spoorweg die niet meer gebruikt worden voor de exploitatie van het net, over-

Réponse :

Le nombre des opérations douanières a évolué comme suit :

1969 : moyenne mensuelle : 327 248.
1970 : moyenne mensuelle : 309 618.
Mars 1971 : 281 656.

La diminution enregistrée en 1970 doit vraisemblablement être attribuée à l'extension, à partir du premier janvier de cette année, des transports douaniers communautaires sous franchise.

Le motif probable du nouveau fléchissement enregistré en 1971 est l'instauration de la T. V. A. qui permet aux expéditeurs de faire les déclarations à la frontière.

Question :

Est-il suffisamment veillé au confort et à l'accueil des voyageurs ? N'y a-t-il pas des initiatives à prendre en ce domaine ? (cf. le confort et l'accueil réservés dans les trains T. E. E.).

Réponse :

Lors de la construction de matériel nouveau il est toujours tenu compte des progrès techniques susceptibles d'augmenter le confort des voyageurs.

D'autre part, la S. N. C. B. s'efforce, par des mesures et des initiatives qu'elle prend en divers domaines, de rendre les transports par chemins de fer aussi attrayants que possible.

Question :

Pourquoi les parcs de stationnement de la S. N. C. B. ne sont-ils pas mis gratuitement à la disposition du public ?

Réponse :

Les parcs de stationnement qui ne sont pas mis gratuitement à la disposition du public ont été aménagés par la S. N. C. B. elle-même et, tout comme pour les parcs de stationnement privés, il se justifie du point de vue commercial que le coût de l'aménagement et de l'exploitation soit supporté par les utilisateurs en raison du service qui leur est ainsi rendu.

Toutefois, il n'empêche que des parcs publics de stationnement peuvent être aménagés sur des terrains appartenant aux Chemins de Fer et que certains l'ont déjà été. Dans ce cas, le coût en est supporté par les pouvoirs publics, en général les administrations communales.

Question :

Où en est la vente ou la mise en location des anciens bâtiments de gares sur les lignes de chemin de fer supprimées ?

Réponse :

Comme il a déjà été souvent souligné en Commission, les immeubles des chemins de fer qui ne servent plus pour l'exploitation du réseau sont transférés à l'administration

gedragen aan het Bestuur van de Domeinen, die dan tot vervreemding overgaat. Vanzelfsprekend kunnen echter die onroerende goederen maar verkocht worden zo er liefhebbers opdagen.

In de balans van de N. M. B. S. per 31 december 1970 is de opbrengst van de vervreemding van onroerende goederen opgenomen voor een bedrag van 654 803 288 F.

Onroerende goederen die de N. M. B. S. tijdelijk, maar dan voor een langere termijn, niet meer gebruikt, worden zoveel mogelijk verhuurd.

Vraag :

Het tienjarenplan van de N. M. B. S. vermeldt niets voor het Zuid-Oosten van België, dat zich over 1/3 van 's lands grondgebied uitstrekt en 1/16 van zijn bevolking telt, en dat meer dan de andere gebieden behoefte heeft aan snelle vervoermiddelen. Op het stuk van de infrastructuur wordt bij voorrang de electrificatie van de lijn Autelbas-Athus gevraagd.

Anderzijds wordt in de bouw van container-terminals in verschillende streken voorzien, uitgenomen in het Zuid-Oosten, alhoewel de rentabiliteitsdrempel voor het overlappen van containers per spoor ca. 200 km is. Alléén het Zuid-Oosten bevindt zich op meer dan 200 km van onze havens Zeebrugge en Antwerpen.

Antwoord :

Het is klaar dat het tienjarenprogramma van de N.M.B.S. opgevat is in de geest van prioriteiten die volstrekt moeten worden geëerbiedigd en die derhalve voorrang moeten krijgen op andere minder dwingende en dringende werken.

De grote dwarslijn van de provincie Luxemburg (Brussel-Luxemburg) werd reeds op 130 km/u gebracht, terwijl andere lijnen van even groot belang nog op het niveau staan van een kleinere toegelaten maximum snelheid.

Wat de electrificatie betreft van de lijn Autelbas-Athus, werden reeds meermaals de redenen uiteengezet waarom deze vooralsnog niet alleen niet gerechtvaardigd is maar met de beste wil ook niet kan worden doorgevoerd. Ondanks het aandringen van de N. M. B. S. zijn de aansluitende netten vooralsnog niet bereid gevonden om tussen te komen in de uitgave en de Maatschappij oordeelt dat zij die uitgave alleen niet kan dragen.

De constructie van terminals is gepland in functie van de verkeerseconomische noodwendigheid van het net en van de trafiek die moet worden verwerkt. De gegevens daaromtrent laten vooralsnog niet toe te besluiten dat een terminal in Luxemburg volstrekt noodzakelijk zou zijn.

Vraag :

Wanneer wordt het nieuw station van Berchem van roltrappen voorzien? Wanneer zal er gezorgd worden voor beschutting op de perrons?

Antwoord :

In haar tienjarenprogramma heeft de N. M. B. S. een post opgenomen die voorziet in de aanleg of de vernieuwing van roltrappen in de belangrijkste stations.

De roltrappen voor Berchem zijn besteld.

des Domaines, laquelle procède ensuite à leur vente. Il est évident toutefois que ces immeubles ne peuvent être vendus que dans la mesure où se manifestent des amateurs.

Dans le bilan de la S. N. C. B. au 31 décembre 1970 figure une recette provenant de la vente d'immeubles pour un montant de 654.803.288 F.

Les immeubles temporairement inutilisés par la S.N.C.B., mais pour une durée plus longue, sont loués dans la mesure du possible.

Question :

Le plan décennal de la S. N. C. B. ne prévoit rien dans le Sud-Est de la Belgique, qui couvre 1/3 du territoire national et où vit 1/16 de la population du pays et qui a plus besoin que les autres de transports rapides. La revendication prioritaire d'infrastructure est l'électrification de la ligne Autelbas-Athus.

D'autre part, la construction de terminals pour containers est prévue dans différentes régions à l'exclusion du Sud-Est, alors que le seuil de rentabilité de tranbordement de Containers par chemin de fer est aux environs de 200 kms. Seul le Sud-Est est à plus de 200 kms de nos ports de Zeebrugge et Anvers.

Réponse :

Il est évident que le programme décennal de la S.N.C.B. a été conçu dans l'optique de priorités devant absolument être observées et appelées, dès lors, à passer avant d'autres travaux, moins nécessaires et moins urgents.

La grande voie axiale qui traverse la province du Luxembourg (Bruxelles-Luxembourg) a déjà été portée à 130 km/h, tandis que d'autres lignes d'une aussi grande importance se trouvent encore au niveau d'une vitesse inférieure autorisée comme maximum.

Pour ce qui est de l'électrification de la ligne Autelbas-Athus, à diverses reprises ont été exposés les motifs pour lesquels cette électrification, non seulement n'est pas justifiée pour le moment, mais également pourquoi, malgré toutes les bonnes volontés, elle ne peut pas être réalisée. Malgré l'insistance de la S. N. C. B. les réseaux raccordés n'ont pas encore été trouvés disposés à intervenir dans la dépense que la Société estime ne pas pouvoir supporter seule.

La construction des terminals est prévue en fonction des nécessités économiques du réseau ainsi que du trafic devant être assuré. Les données relatives à cette matière ne permettent pas jusqu'à ce jour de conclure qu'un terminal serait absolument nécessaire dans le Luxembourg.

Question :

Quand la nouvelle gare de Berchem sera-t-elle pourvue d'escalators et d'abris sur les quais?

Réponse :

Dans le plan décennal de la S. N. C. B. figure un poste en vue de l'aménagement ou du renouvellement des escalators dans les principales gares.

Les escalators pour la gare de Berchem ont été commandés.

De aanleg van schuildaken op de perrons van dat station, maakt de laatste fase uit van de grote, belangrijke omvormingswerken die er worden uitgevoerd. Het lastenboek is desbetreffende klaar gekomen en voor zover de nodige kredieten nog dit jaar kunnen worden vastgelegd, zou de aanbesteding ook nog vóór het einde van het jaar kunnen worden uitgeschreven.

Vraag :

Het probleem van de hoge snelheid van het internationaal spoorwegvervoer is actueel.

Vroeger werd beweerd dat dit probleem België niet interesseerde.

De Raad van Europa heeft nochtans de oprichting aanbevolen van een Europees net van luchttreinen op de reisweg Brussel-Geneve.

De thans bestaande lijn naar Zwitserland over Luxemburg laat te wensen over : gebrek aan comfort, vermoeiende reis. Nu wordt van die lijn dagelijks gebruik gemaakt door hoge ambtenaren die uit Brussel en Luxemburg vertrekken.

Op deze lijn zou het T. E. E.-verkeer moeten worden uitgebreid en de treinen zouden over een restauratiewagen moeten beschikken.

Antwoord :

Het Belgisch standpunt in verband met het probleem van de zeer hoge snelheid van de treinen is nog steeds dat wat in de uiteenzetting van de Minister is aangehaald : een klein landje zoals België moet op dat gebied geen eerste plaats willen bekleden; anderzijds mag ons land met het oog op de internationale betekenis van zijn vervoernet zich terzake evenmin volledig afzijdig houden.

Onder de bescherming van de Internationale Vereniging van de Spoorwegen (U. I. C.) hebben de Europese spoorwegadministraties een Europees net met hoge snelheid ontworpen.

Voor België zou de reisweg welke Frankrijk (Calais-Rijsel) met Duitsland zou verbinden over Brussel leiden (as Oost-West).

Op deze nieuwe reisweg zouden zich spoorwegknooppunten bevinden waarop snelle binnendienstlijnen zouden kunnen worden aangesloten naar het noorden en het zuiden, o.m. naar Luxemburg.

De U. I. C. en de Europese netten zijn op de hoogte van de lucht trein-projecten (lineaire motor). Het is niet uitgesloten dat deze techniek wel eens interessant zal blijken, maar tot op heden werd nog niet besloten er een grondige globale studie aan te wijden, zowel uit een technisch oogpunt als uit een oogpunt van exploitatie.

Wat de thans bestaande verbindingen naar Luxemburg betreft, werd er reeds op gewezen dat sinds kort in elke richting twee treinreizen ingelegd zijn met automotrices van een recent model die meer comfort bieden.

Op 4 mei eerstkomend zullen trouwens snelheidsproeven verricht worden met een Zwitserse automotrice (vierstroom) ten einde de mogelijkheid na te gaan de duur van de reis in te korten en de T. E. E.-dienst uit te breiden.

Zoals ten slotte reeds is gezegd, wordt in de trein die te Luxemburg vertrekt om 7.31 u een proefneming gedaan met een reizende verkoopdienst. Indien deze proefneming voldoende geeft, zal die dienst worden uitgebreid tot andere treinen.

L'aménagement d'abris sur les quais de la gare constituent la dernière phase des considérables et importants travaux d'aménagement qui y sont exécutés. Le cahier de charges y relatif est terminé et, pour autant que les crédits nécessaires puissent encore être engagés cette année, l'adjudication pourra également être lancée dès avant la fin de l'année.

Question :

Le problème des grandes vitesses pour le transport international par chemin de fer est à l'ordre du jour.

Dans le passé, il a été dit que ce problème n'intéressait pas la Belgique.

Cependant, le Conseil de l'Europe vient de recommander l'organisation d'un réseau européen d'aérotrain sur l'itinéraire Bruxelles-Genève.

La ligne actuelle vers la Suisse par le Luxembourg laisse à désirer : manque de confort, voyage fatigant. Cette ligne est pourtant utilisée en navette journalière par de hauts fonctionnaires à partir de Bruxelles et de Luxembourg.

Il importerait d'étendre le trafic T. E. E. sur cette ligne ainsi que les possibilités de restauration dans les trains.

Réponse :

La position belge vis-à-vis du problème des très grandes vitesses en chemin de fer a toujours été celle décrite dans l'exposé du Ministre : la Belgique, en tant que petit pays, ne doit pas se mettre à l'avant-plan dans ce domaine, mais, en raison de la signification internationale de son transport, elle ne peut pas non plus rester complètement à l'écart.

Sous l'égide de l'Union Internationale des Chemins de fer (U. I. C.), les administrations ferroviaires européennes ont conçu un réseau européen à très grande vitesse.

Pour la Belgique, il s'agit d'un itinéraire qui au départ de la France (Calais-Lille) relierait l'Allemagne par Bruxelles (axe ouest-est).

Ce nouvel itinéraire comportera des échangeurs permettant d'assurer des services accélérés en trafic intérieur vers le nord et vers le sud dont le Luxembourg.

L'U. I. C. et les réseaux européens sont au courant de projets d'aérotrains (moteur linéaire). Il n'est pas exclu que cette technique puisse un jour se révéler intéressante, mais jusqu'à présent il n'a pas encore été décidé de procéder à des études d'ensemble approfondies tant du point de vue technique que d'exploitation.

Quant aux relations actuelles vers le Luxembourg, il a déjà été signalé que deux trains dans chaque sens sont, depuis peu, assurés par des automotrices de construction récente et assurant plus de confort.

Par ailleurs, le 4 mai prochain, des essais de vitesses seront effectués avec une automotrice suisse quadricourant en vue de sonder les possibilités de réduction du temps de parcours et l'extension du service T. E. E.

Enfin, et ainsi qu'il a déjà été signalé également, un essai de vente ambulante dans le train au départ de Luxembourg à 7 h 31 est effectué. Si cet essai donne satisfaction, le service sera étendu à d'autres trains.

Vraag :

Semi-directe treinen zouden moeten worden ingelegd tussen Aarlen en Luik.

Antwoord :

De N. M. B. S. werd verzocht een proefneming te doen met een semi-directe trein die 's morgens in de richting Aarlen-Luik zou rijden en die 's avonds zou terugkeren.

Vraag :

De treinverbindingen Brugge-Kortrijk vergen 1 uur. Kan de treindienst niet versneld worden?

Antwoord :

De verbinding Brugge-Kortrijk wordt verzekerd met semi-directe treinen. De ritduur bedraagt doorgaans 1 uur, alhoewel er reeds meerdere treinen zijn die slechts 50 à 55 minuten nodig hebben.

De rijtijd is inderdaad afhankelijk van verschillende factoren zoals de samenstelling van de trein, het gebruikte materieel, de duur van de stilstanden in de tussenstations en vooral het aantal bediende tussenstations.

Welnu, de semi-directe treinen Brugge-Kortrijk bedienen vijf tot zeven tussenstations.

Om, in de huidige omstandigheden, de ritduur te verminderen, zouden rechtstreekse treinen moeten ingelegd worden tussen Brugge en Kortrijk. Het is echter zeer de vraag of dergelijke oplossing wel zou beantwoorden aan het algemeen belang. Het aantal reizigers dat de lijn volledig afreist, is immers zeer gering; het zijn de tussengemeenten, alle min of meer belangrijke industrie centra, die de basis uitmaken van het reizigersverkeer op de lijn.

Indien men daarbij in aanmerking neemt dat de lijn, om het uur, in beide richtingen, door een trein wordt bediend, mag men besluiten dat de bestaande dienst aan de vereisten van de cliënteel is aangepast.

Vraag :

De staat van de sporen op het Belgische net is minder goed dan op vreemde netten.

De spoorlijn Brussel-Kortrijk schijnt niet in goede staat te verkeren. Is er geen gevaar voor ontsporing? Worden geen werken voorzien om de toestand te verbeteren?

Antwoord :

De vernieuwingswerken aan de spoorbaanvakken worden uitsluitend gefinancierd door het Vernieuwingsfonds van de N. M. B. S.

Om redenen die in verband staan met haar algemene financiële toestand, heeft de Maatschappij de laatste jaren dit fonds niet voldoende kunnen stijven om de bedoelde werken volgens een normaal ritme te doen uitvoeren.

Deze toestand brengt echter daarom de veiligheid hoegenaamd niet in het gedrang. Voortdurend immers worden alle nodige maatregelen getroffen om de veiligheid optimaal te verzekeren: vervanging van vernieuwingswerken door onderhoudswerken; voorschrijven van snelheidsbeperkingen, enz.

Met de opvoering, van dit jaar af, van de dotatie voor het Vernieuwingsfonds, wordt de N. M. B. S. overigens in de

Question :

Des trains semi-directs devraient être prévus entre Arlon et Liège.

Réponse :

La S. N. C. B. a été invitée à faire un essai de train semi-direct le matin dans le sens Arlon-Liège, avec retour le soir.

Question :

Il faut une heure pour relier par chemin de fer Bruges à Courtrai. Ce service ne peut-il être accéléré?

Réponse :

La liaison Bruges-Courtrai est assurée par des trains semi-directs. En général, la durée du trajet est d'une heure, bien que plusieurs trains n'aient besoin que de 50 à 55 minutes seulement.

La durée du voyage dépend en effet de divers facteurs tels que la composition du train, le matériel utilisé, la durée des arrêts dans les gares intermédiaires et, surtout, le nombre des gares intermédiaires desservies.

Or, les trains semi-directs Bruges-Courtrai desservent de cinq à sept gares intermédiaires.

Pour réduire la durée du trajet dans les circonstances actuelles, il faudrait mettre des trains directs en service entre Bruges et Courtrai. Il importe toutefois de se demander si cette solution répond bien à l'intérêt général. Le nombre des voyageurs qui empruntent la ligne sur tout son trajet est en effet des plus réduits; ce sont les communes intermédiaires, qui sont toutes des centres industriels plus ou moins importants, qui assurent la base du trafic voyageurs sur cette ligne.

Si l'on considère en outre qu'un train dessert la ligne toutes les heures dans les deux sens, il est permis de conclure que les services actuels sont adaptés aux besoins de la clientèle.

Question :

L'état des voies sur le réseau belge est moins bon que sur les réseaux étrangers.

La voie Bruxelles-Courtrai ne semble pas être en bon état. N'y a-t-il pas de danger de déraillement? Des travaux ne ont-ils pas prévus en vue d'améliorer cette situation?

Réponse :

Les travaux de renouvellement des tronçons de voies de chemin de fer sont exclusivement financés par le Fonds de renouvellement de la S. N. C. B.

Pour des raisons qui sont liées à sa situation financière générale, la Société n'a pas été en mesure, au cours des dernières années, d'alimenter suffisamment ce Fonds pour exécuter ces travaux à un rythme normal.

Toutefois, cette situation ne compromet nullement la sécurité. En vue d'assurer au maximum la sécurité, toutes les mesures nécessaires sont prises en permanence: des travaux d'entretien sont substitués à des travaux de renouvellement, des limitations de vitesse sont imposées, etc...

L'augmentation, à partir de cette année, de la dotation du Fonds de renouvellement permettra d'ailleurs à la S. N. C. B.

gelegenheid gesteld om geleidelijk aan de spoorbaanvakken te vernieuwen en haar programma van uitrusting van de lijnen met langgelaste spoorstaven — techniek die de rit van de treinen gevoelig verbetert — verder door te voeren.

In verband met deze techniek, dient vermeld te worden dat het net, einde 1970, reeds 1 157 km aldus uitgeruste sporen telde, waarvan de staat zeer goed te vergelijken is met deze van sporen in het buitenland.

Wat betreft in het bijzonder de lijn Brussel-Kortrijk, werd reeds verleden jaar geklaagd over mogelijk gevaar van ontsporing door hevige schokken tijdens de treinritten.

Die klachten waren niet het gevolg van de minder goede staat van het spoor, wel van de werken die alsdan op het vak Zottegem-Oudenaarde werden uitgevoerd : reinigen en vernieuwen van ballast.

Bovendien is het volstrekt normaal dat na uitvoering van dergelijke werken, een volmaakte stabiliteit van het spoor slechts bekomen werd na herhaalde herzieningen van de langs- en dwarsnivellering.

Tot zolang was de toestand voor de reizigers soms onaangenaam, maar hij bracht daarom nog niet de veiligheid in het gedrang. Trouwens, gedurende de werken en ook daarna, zijn steeds alle nodige maatregelen door gespecialiseerd personeel genomen geweest.

Er wordt verzekerd dat de huidige staat van de lijn Brussel-Kortrijk gans normaal is en hij evenmin als in 1970, enig gevaar oplevert.

Op enkele plaatsen na, waar het technisch niet kan, is die lijn trouwens reeds grotendeels uitgerust met langgelaste spoorstaven.

Vraag :

Aan een delegatie van West-Vlaanderen werd door de Minister de absolute verzekering gegeven dat in elk geval in 1971 de nodige kredieten zouden voorzien worden voor de ombouw van het nieuw spoorwegstation te Roeselare.

Welke is de huidige stand van zaken en welke zijn de voorzieningen voor 1971 ?

Antwoord :

Het is voorzien dat men in de loop van dit jaar zal klaar komen met de vereiste onteigeningen en dat ook nog vóór het einde van het jaar de aanbesteding voor het geheel van de werken zal uitgeschreven worden.

Rekening houdend met de termijn die nodig is voor het vervullen van de formaliteiten, mag verwacht worden dat de werken in de lente van toekomend jaar zullen kunnen beginnen.

Vraag :

De verwarming in de treinen op niet-geëlectriceerde lijnen laat te wensen over.

Antwoord :

Er is geen enkele reden opdat de verwarming in de treinen die op niet-geëlectriceerde lijnen rijden, minder goed zou zijn dan op geëlectriceerde.

Een technisch defect waardoor de verwarming uitvalt kan zowel voorkomen in elektrische als niet-electrische treinen.

de renouveler progressivement les tronçons de voies et de continuer son programme d'équipement des lignes selon la technique des longs rails soudés, qui améliore sensiblement la marche des trains.

A cet égard, il convient de signaler qu'à la fin de 1970, le réseau comptait déjà 1 157 km de voies ainsi équipées, dont l'état est très comparable à celui des chemins de fer étrangers.

En ce qui concerne plus spécialement la ligne Bruxelles-Courtrai, il y eut déjà l'année écoulée des plaintes au sujet d'un danger possible de déraillement en raison des chocs violents que subissaient les trains durant leur trajet.

Ces plaintes n'étaient pas la conséquence du fait que l'état de la voie laissait à désirer, mais bien des travaux de nettoyage et de renouvellement du ballast qui étaient effectués à ce moment sur le tronçon Zottegem-Oudenaarde.

Il est en outre absolument normal qu'après l'exécution de semblables travaux on ne puisse parvenir à une parfaite stabilité de la voie qu'après plusieurs revisions des nivellements en longueur et en largeur.

Jusqu'à ce moment la situation des voyageurs était souvent désagréable, mais elle n'en compromettait pas pour autant la sécurité des voyageurs.

D'ailleurs, durant les travaux et également après, toutes les mesures nécessaires ont constamment été prises par du personnel spécialisé.

Il a été assuré que la situation actuelle de la ligne Bruxelles-Courtrai est tout à fait normale et que, tout comme en 1970, elle ne présente aucun danger.

Sauf en quelques endroits où c'est techniquement impossible, cette ligne est d'ailleurs déjà équipée sur sa majeure partie de longs rails soudés.

Question :

A une délégation de la Flandre occidentale, le Ministre a donné l'assurance formelle qu'en 1971, en tous cas, seraient prévus les crédits nécessaires à la transformation de la nouvelle gare ferroviaire de Roulers.

Quelle est la situation actuelle et quelles sont les prévisions pour 1971 ?

Réponse :

Il est prévu que les expropriations nécessaires seront terminées dans le courant de cette année et que l'adjudication de l'ensemble des travaux pourra également encore être lancée avant la fin de cette année.

Compte tenu du délai nécessaire pour remplir les formalités, on peut escompter que les travaux pourront être entamés au printemps de l'année prochaine.

Question :

Le chauffage des trains circulant sur les lignes non électrifiées laisse à désirer.

Réponse :

Il n'y a aucune raison pour que le chauffage des trains circulant sur les lignes non électrifiées soit moins bien assuré que celui des trains circulant sur des lignes électrifiées.

Un incident technique ayant pour effet de supprimer le chauffage peut se produire aussi bien dans les trains électriques que dans les trains non électriques.

Vraag :

In verband met de voorziene constructie van internationale rijtuigen en ligrijtuigen wenst een lid te vernemen of hieronder ook de traditionele slaapwagens zoals zij uitgebaat werden door de « Wagons-Lits » begrepen zijn.

Is het juist dat de « Wagons-Lits » zinnens is haar activiteit stil te leggen en haar slaapwagens wenst over te maken aan de N. M. B. S. ? Hoever zijn de onderhandelingen met de N. M. B. S. daaromtrent gevorderd ? Kan de N. M. B. S. niet bereid gevonden worden om het verder onderhoud van de eventueel door haar over te nemen of de nieuwe door haar te bouwen slaapwagens toe te vertrouwen aan het sterk gespecialiseerd bedrijf dat zich te Oostende bevindt ?

Antwoord :

Vermits de « Compagnie Internationale des Wagons-Lits » zelf eigenares is van de slaapwagens is de vernieuwing van dat materieel vooralsnog niet opgenomen in het 10-jarenprogramma van de N. M. B. S.

Naar het oordeel van de spoorwegexploitanten geeft de huidige wijze van exploitatie van de dienst der slaapwagens op verre na geen voldoening.

De privé-compagnies die de slaapwagens beheren, de « Compagnie Internationale des Wagons-Lits » en de « Deutsche Schlafwagengesellschaft », nemen slechts weinig initiatieven om het rendement ervan te verbeteren en om te pogen het permanent deficit weg te werken.

Daarom hebben de Europese spoorwegnetten besloten de dienst om te vormen.

De studie tot hervorming die door de netten werd ondernomen, heeft geleid tot oprichting van een groep « Pool der slaapwagens » genaamd. De groep stelt zich tot doel de gemeenschappelijke exploitatie te verzekeren, de verbetering en de ontwikkeling van de diensten, de coördinatie van de gemeenschappelijke exploitatie met die van de diensten der slaapwagens die buiten de pool worden verzekerd door de aangesloten netten, evenals de coördinatie van de investeringen en van de politiek inzake prijzenbeleid voor het geheel van de bedrijvigheid.

Deze doelstellingen maken het voorwerp uit van een multilaterale overeenkomst die op 1 juli 1971 zou worden ingevoerd.

Om de dienst van de thans in exploitatie zijnde slaapwagens binnen het gebied van de Pool te verzekeren, is er een effectief van 343 rijtuigen nodig.

Vermits de aangesloten netten op dit ogenblik in hun park niet over de nodige slaaprijtuigen beschikken, zullen deze in de eerste fase door hen gehuurd worden bij de privé-compagnies [(C. I. W. L. T.) en (D. S. G.)].

Het onderhoud ervan zal voortaan in principe ten laste vallen van de spoorwegnetten. Het is nochtans voorzien dat deze onderhoudswerken gedurende een overgangperiode verder zullen uitgevoerd worden door de compagnies, d.i. wat België betreft door de C. I. W. L. T. in haar werkplaats in Oostende.

De tussenkomst van de compagnies op dat gebied zal steeds afnemen volgens een programma dat in akkoord met de betrokken spoorwegnetten dient te worden opge maakt.

Tenslotte hebben de netten zich ertoe verbonden om voor een termijn van ten minste 5 jaar aan de compagnies, beschouwd als dienstleveraars, de exploitatie toe te vertrouwen van de dienst der slaapwagens die voor elk van hen verzekerd werd.

De Compagnies behouden bij deze regeling volledig hun autonomie en al hun verantwoordelijkheid wat het beheer van hun personeel betreft.

Question :

En ce qui concerne la construction de wagons internationaux et de wagons-couchettes, un membre s'est enquis si cette mesure porte également sur les wagons-lits traditionnels, tels qu'ils sont exploités par les « Wagons-Lits ».

Est-il exact que les « Wagons-Lits » envisagent de mettre fin à leur activité et de transférer leur matériel à la S. N. C. B. ? Où en sont les négociations avec la S. N. C. B. à ce sujet ? La S. N. C. B. ne serait-elle pas disposée à confier l'entretien futur des wagons-lits qu'elle reprendrait éventuellement, ou des nouveaux wagons-lits qu'elle construirait, à l'entreprise hautement spécialisée, qui est établie à Ostende ?

Réponse :

La « Compagnie Internationale des Wagons-Lits » étant elle-même propriétaire des wagons-lits, le renouvellement de ce matériel ne figure pas, jusqu'à présent, au programme décennal de la S. N. C. B.

De l'avis des exploitants de chemin de fer, le mode d'exploitation actuel du service des wagons-lits est loin de donner satisfaction.

Les entreprises privées qui exploitent les wagons-lits, à savoir la « Compagnie Internationale des Wagons-Lits » et la « Deutsche Schlafwagengesellschaft », ne prennent que peu d'initiatives en vue d'améliorer leur rendement et de résorber leur déficit permanent.

C'est pourquoi les réseaux ferroviaires européens ont décidé de remanier le service.

L'étude entreprise par les réseaux en vue de cette réforme a abouti à la création d'un groupe dénommé « Pool des wagons-lits ». Ce groupe a pour objet d'assurer l'exploitation commune, l'amélioration et le développement des services, la coordination de l'exploitation commune et de celle des services de wagons-lits assurés en dehors du pool par les réseaux affiliés, ainsi que la coordination des investissements et de la politique des prix pour l'ensemble des activités.

Ces buts font l'objet d'un accord multilatéral qui entrerait en vigueur le 1^{er} juillet 1971.

Afin d'assurer le service des wagons-lits actuellement en exploitation dans le territoire du pool, un effectif de 343 véhicules est nécessaire.

Les réseaux affiliés ne disposant pas pour l'instant, dans leur propre parc, des wagons-lits requis, ceux-ci seront loués par eux, dans une première phase, aux compagnies privées (C. I. W. L. et D. S. G.).

Leur entretien incombera dorénavant, en principe, aux réseaux ferroviaires. Il est néanmoins prévu que ces travaux continueront à être effectués, durant une période transitoire, par les compagnies, c'est-à-dire en ce qui concerne la Belgique par la C. I. W. L. dans ses ateliers d'Ostende.

L'intervention des compagnies en ce domaine ne cessera de diminuer, suivant un programme qui doit être établi en accord avec les réseaux ferroviaires intéressés.

Enfin, les réseaux se sont engagés à confier pour un terme de 5 ans au moins aux compagnies, considérées comme fournisseurs de services, l'exploitation du service des wagons-lits que chacune d'elles assurait.

Sous ce régime, les compagnies conservent leur pleine autonomie et toute responsabilité en ce qui concerne l'administration de leur personnel.

Vraag :

Is het mogelijk enig inzicht te krijgen in het globaal akkoord betreffende de constructie van goederenwagens, reizigersrijtuigen en elektrische motrices?

Antwoord :

Aan het globaal akkoord werd pas op 26 april, door de Commissie van ambtenaren van de betrokkene departementen de laatste hand gelegd.

Het moet verwerkt worden in een document dat ter bespreking aan het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie zal worden voorgelegd.

Begrijpelijkerwijze moet eerst de uitslag van deze laatste deliberatie worden afgewacht alvorens de inhoud van het akkoord kan worden medegedeeld.

Vraag :

Om welke redenen zouden de Belgische constructieondernemingen niet competitief zijn bij hun aanbod van spoorwegmaterieel?

Welke zijn de landen die goedkoper materieel kunnen leveren?

Antwoord :

De redenen zijn van verscheidene aard: grotere loonlasten en hogere prijzen voor bevoorradingen dan in het buitenland, maar ook onvoldoende geautomatiseerde constructiekettingen.

Bij de laatste offerte-aanvraag voor de aanbouw van goederenwagens, werd de laagste prijs ingediend door een onderneming uit Frankrijk.

Vraag :

In de uiteenzetting van de Minister is er sprake van een bestelling door de Staat van 690 wagens (wet van 6 januari 1969).

Waarom neemt het Rijk de aankoop ervan te zijnen laste? Is dat niet in tegenspraak met de normalisatie der rekeningen? Het is toch normaal dat de N. M. B. S. zelf zijn materieel aankoopt en de lasten ervan draagt.

Antwoord :

Zoals uiteenzet in de memorie van toelichting van het wetsontwerp en tijdens de behandeling ervan, heeft de Staat in 1967 een conventie gesloten met de N. M. B. S., voor een over een periode van vijf jaar gespreide bestelling, van een aantal goederenwagens ter aanvulling van de bestelling die moest gebeuren voor rekening van het vernieuwingsfonds van de N. M. B. S. Aldus poogde men voldoende werkgelegenheid te verschaffen aan de nationale constructienijverheid.

Er zij opgemerkt dat deze regeling getroffen werd toen het E. G.-reglement op de normalisatie der spoorwegrekeningen nog lang niet bestond.

Vraag :

Een lid dringt aan op de opneming van de haven van Oostende in het containertarief 9145.

Antwoord :

Ingevolge contacten tussen het gemeentebestuur van Oostende en de N. M. B. S., wordt de gestelde kwestie thans door de Maatschappij nader onderzocht.

Question :

Est-il possible d'avoir un aperçu de l'accord global relatif à la construction de wagons de marchandises, de wagons pour voyageurs et de motrices électriques?

Réponse :

L'accord global na été mis définitivement au point que le 26 avril par la Commission de fonctionnaires des départements intéressés.

Il doit être repris dans un document qui sera soumis pour délibération au Comité ministériel de coordination économique et sociale.

Pour des raisons bien compréhensibles, il convient d'attendre le résultat de cette délibération avant de communiquer la teneur de l'accord.

Question :

Pour quel motif les offres de matériel ferroviaire émanant des entreprises de construction belges ne seraient-elles pas compétitives?

Quels sont les pays auxquels il est possible d'acheter du matériel à meilleur compte?

Réponse :

Les raisons sont d'ordre divers: les charges salariales et les prix d'approvisionnement sont plus élevés qu'à l'étranger, alors que, d'autre part, les chaînes de construction ne sont pas suffisamment automatisées.

Lors de la dernière demande d'offres pour la construction de wagons de marchandises, le prix le moins élevé a été proposé par une entreprise française.

Questions :

Dans l'exposé du Ministre, il est question d'une commande de 690 wagons passée par l'Etat (loi du 6 janvier 1969).

Pour quel motif l'Etat prend-il cet achat à sa charge?

Ce procédé n'est-il pas contraire à la normalisation des comptes? Il est tout de même normal que la S. N. C. B. achète elle-même son matériel et en supporte les charges.

Réponses :

Comme il a été dit dans l'exposé des motifs de la loi, ainsi qu'au cours de l'examen du projet, l'Etat a conclu en 1967 une convention avec la S. N. C. B. pour une commande, échelonnée sur 5 ans, d'un certain nombre de wagons de marchandises, lesquels s'ajoutent au nombre prévu à charge du Fonds de renouvellement de la S. N. C. B. Cette convention avait pour but de créer une occupation suffisante dans les entreprises nationales de construction.

Il y a lieu de remarquer que cette réglementation a été promulguée au moment où le règlement des Communautés Européennes au sujet de la normalisation des comptes des chemins de fer n'existait pas encore.

Question :

Un membre a insisté pour que le port d'Ostende soit inclus dans le tarif conteneurs 9145.

Réponse :

A la suite de contacts entre l'administration communale d'Ostende et la S. N. C. B., la question fait actuellement l'objet d'une étude de la Société.

Vraag :

Kunnen er over het gemengd vervoer weg/spoor gegevens worden verstrekt ?

Antwoord :

Het is begin januari van dit jaar dat, praktisch gezien, de dienst voor gemengd vervoer weg-spoor te Antwerpen is gestart.

De gekende resultaten voor de eerste drie maanden van 1971 geven de volgende cijfers :

— van en naar Parijs	284 kangoeroes
— van en naar Brussel (West)	36 kangoeroes
— van en naar Rotterdam	19 kangoeroes

In totaal 339 kangoeroes

Deze eerste resultaten zijn bemoedigend.

Vraag :

Het gebied van de groep Gent, dat de provincies Oost- en West-Vlaanderen omvat, is te uitgestrekt. Dit brengt met zich dat de werken met vertraging worden uitgevoerd.

Deze groep zou dienen te worden gesplitst in twee groepen dermate dat het amtsgebied van de nieuwe op te richten groep de provincie West-Vlaanderen zou worden.

Antwoord :

De indeling op het administratief gebied, van het spoorwegnet in groepen is een kwestie waarvoor alleen de beheersinstanties van de N. M. B. S. bevoegd en verantwoordelijk zijn.

Die indeling beantwoordt — zoals het past — aan een bedrijfsfunctionele organisatie die afgestemd is op de grote aslijnen van het net, evenals aan de zorg om elke uitgave te vermijden waarvan het bedrijfseconomisch nut hoegenaamd niet vaststaat. Zij staat dus, in principe, geenszins in verband met de administratieve indeling van België in provincies.

De kort na de tweede wereldoorlog opgerichte groepen Brugge en Aarlen werden trouwens reeds begin 1952 opnieuw afgeschaft.

Het is overigens niet bekend dat de bestaande groepsorganisatie oorzaak of aanleiding zou kunnen zijn voor vertraging in de uitvoering van werken.

Vraag :

Het Nationaal Komitee van het Belgisch Blindenwezen heeft op 20 oktober 1970 een brief gericht aan de Minister met het verzoek verminderingsskaarten te verlenen aan niet-loontrekkende blinden.

Is de Minister op dit verzoek ingegaan ?

Antwoord :

Om dezelfde redenen als uiteengezet bij de bespreking van het amendement van de heer Goemans strekkende tot uitbreiding van de tariefverminderingen aan de kroostrijke gezinnen (zie artikelsgewijze bespreking), is het spijtig genoeg, niet mogelijk het bestaande stelsel voor de blinden te wijzigen.

Vraag :

Het personeel van Posterijen en van de R. T. T. geniet vrije reisbiljetten 1^{ste} of 2^{de} klasse naar gelang de graad.

Dit onderscheid in rijtuigklasse zou voortvloeien uit een met de N. M. B. S. gesloten conventie.

Question :

Est-il possible de fournir des renseignements en ce qui concerne les transports mixtes route-fer ?

Réponse :

C'est en pratique au début de janvier de cette année qu'ont été mis en service les transports mixtes route-fer à Anvers.

Les résultats connus pour les trois premiers mois de 1971 donnent les chiffres suivants :

— au départ de et vers Paris	284 kangourous
— au dép. de et vers Bruxelles-Ouest	36 kangourous
— au départ de et vers Rotterdam	19 kangourous

Total 339 kangourous

Ces premiers résultats sont encourageants.

Question :

Le ressort du groupe de Gand, qui englobe les provinces de Flandre Orientale et de Flandre Occidentale, est trop étendu. Il s'ensuit des retards dans l'exécution de certains travaux.

Ce groupe devrait être scindé, le ressort du nouveau groupe à créer comprenant la province de Flandre Occidentale.

Réponse :

La répartition administrative du réseau ferroviaire en groupes est une question qui relève des seules instances administratives de la S. N. C. B.

Cette répartition répond, comme il convient, à une organisation fonctionnelle des activités, centrée sur les grands axes du réseau, ainsi qu'au souci d'éviter toute dépense dont l'utilité n'est pas absolument prouvée sur le plan de l'économie de l'entreprise. Elle ne correspond donc nullement, en principe, à la répartition administrative de la Belgique en provinces.

Les groupes de Bruges et d'Arlon, créés peu après la deuxième guerre mondiale, ont d'ailleurs été supprimés à nouveau au début de 1952.

Il n'est, par ailleurs, pas démontré que l'organisation en groupes existante pourrait provoquer ou entraîner des retards dans l'exécution de certains travaux.

Question :

Le Comité national des aveugles belges a adressé au Ministre, le 20 octobre 1970, une lettre sollicitant l'octroi de cartes de réduction aux aveugles non salariés.

Le Ministre a-t-il accédé à cette demande ?

Réponse :

Pour les mêmes raisons que celles qui ont été exposées lors de la discussion de l'amendement de M. Goemans, visant à une extension des réductions tarifaires aux familles nombreuses (voir la discussion des articles), il n'est malheureusement pas possible de modifier le régime actuel au bénéfice des aveugles.

Question :

Le personnel des Postes et de la R. T. T. bénéficie de libres parcours, en 1^{re} et 2^e classe selon le grade.

Cette distinction de la classe résulterait d'une convention conclue avec la S. N. C. B.

Antwoord :

De tussen de N. M. B. S. en het Ministerie van Verkeerswezen gesloten conventie, regelt de bezoldiging van de prestaties die door de Maatschappij werden gedaan, voor rekening van het departement en voor alle personeelsleden die ervan afhankelijk.

Wat betreft de vrije reisbiljetten, bepaalt zij alleen dat deze worden toegekend in dezelfde voorwaarden als aan het spoorwegpersoneel.

Vrije reisbiljetten 1^{ste} klasse worden, in principe, toegekend aan personeelsleden met de graad van onderbureau-chef of een gelijkgestelde graad.

Vraag :

Legt de spoorweg voldoende soepelheid aan de dag om met de nodige spoed vrachten op te nemen, te vervoeren en thuis te brengen? (containers, kangoeroe, tractoren).

Is het kaderpersoneel voldoende ingesteld om de nieuwe technieken op te vangen, initiatieven te nemen, vlug beslissingen te treffen, service te verstrekken? Kortom zijn het ambtenaren of zijn het managers? Krijgen zij voldoende armslag? Ontvangen zij vergoedingen of premies op grond van een door hen bewerkte verhoogde omzet?

Antwoord :

De wet van 3 juli 1964 heeft de strakke bepalingen van de wet van 25 augustus 1891 op het vervoercontract per spoor gevoelig versoepeld op het gebied van exploitatie-, vervoer- en tariefplicht. Zij geeft aan de spoorwegoverheid o.m. de mogelijkheid om particuliere contracten af te sluiten.

Anderzijds heeft de Raad van Beheer een ruim deel van zijn bevoegdheden inzake tarieven overgedragen aan de directeur-generaal en aan andere hogere ambtenaren opdat de vereiste beslissingen zonder verwijl zouden kunnen worden getroffen.

Zoals reeds vroeger werd medegedeeld, beschikt de N. M. B. S. thans ook over een korps van handelsprospectoren die de promotie van het vervoer per spoor verzekeren.

Om het industrieel karakter van het spoorwegbedrijf te onderstrepen, is een premiestelsel in voege dat van toepassing is op het ganse spoorwegpersoneel; dit systeem houdt rekening met de verdiensten, de kwaliteit van het werk, de bereikte resultaten, enz...; de bedienden van de handelsdienst van de N. M. B. S. met inbegrip van de prospectoren, genieten dus premies.

Vraag :

Welk is het kader(organigram) van de handelsdienst van de N. M. B. S.?

Hoeveel personeelsleden worden er ingezet voor de promotie van het reizigers- en van het goederenvervoer?

Hoeveel personeelsleden houden zich bezig met het ontwerpen van publiciteit ten gunste van het reizigers- en het goederenvervoer?

Réponse :

La convention en question, conclue entre le S. N. C. B. et le Ministre des Communications, règle la rétribution des prestations faites par la Société pour le compte du département et pour tous les membres du personnel qui en dépendent.

En ce qui concerne les libres parcours, elle se borne à stipuler qu'ils sont accordés dans les mêmes conditions qu'aux cheminots.

Des libres parcours de 1^{re} classe sont, en principe, accordés aux membres du personnel ayant le grade de sous-chef de bureau ou un grade équivalent.

Question :

La loi sur les chemins de fer est-elle assez souple pour rendre possible, avec toute la célérité requise, la réception, le transport et la remise à domicile (conteneurs, « kangourous », tracteurs) ?

Les cadres ont-ils une formation suffisante pour appliquer les nouvelles techniques, prendre des initiatives, arrêter rapidement des décisions et assurer le « service ». Bref, s'agit-il de fonctionnaires ou de « managers » ? Disposent-ils d'assez de latitude ? Perçoivent-ils des indemnités ou des primes en fonction de l'augmentation du chiffre d'affaires dû à leur initiative ?

Réponse :

La loi du 3 juillet 1964 a assoupli sensiblement les dispositions rigoureuses de la loi du 25 août 1891 sur le contrat de transport par chemin de fer en ce qui concerne les obligations en matière d'exploitation, de transport et de tarification. Elle donne notamment à la direction des chemins de fer la possibilité de passer des contrats particuliers.

D'autre part, le Conseil d'Administration a transmis une large part de ses attributions en matière de tarifs au Directeur Général et à d'autres fonctionnaires supérieurs, afin que ceux-ci puissent prendre très rapidement les décisions qui s'imposent.

Ainsi que nous l'avons dit déjà antérieurement, la S. N. C. B. dispose aujourd'hui également d'un corps de prospecteurs commerciaux assurant la promotion du transport par chemin de fer.

Afin de souligner le caractère industriel de l'entreprise que constituent les chemins de fer, il existe un système de primes qui est applicable à l'ensemble du personnel des chemins de fer. Ce système tient compte des mérites, de la qualité du travail, des résultats atteints, etc...; les agents du service commercial de la S. N. C. B., y compris les prospecteurs, bénéficient donc de primes.

Question :

Quel est le cadre (organigramme) du service commercial de la S. N. C. B. ?

Combien de membres du personnel s'occupent-ils de la promotion du transport des voyageurs et des marchandises ?

Combien de membres du personnel s'occupent-ils de la conception de la publicité en faveur du transport des voyageurs et des marchandises ?

Antwoord :

Het specifiek kader van de handelsdienst van de N. M. B. S. telt 440 personeelsleden waarvan grosso modo 200 voor elk van de reizigers- en goederendiensten en 22 voor de publiciteit.

Er zij genoteerd dat een belangrijk deel van het personeel van de exploitatiedienst, zoals stationschefs, loketbedienden, bedienden voor de aanneming van goederen en van de besteldiensten, in de praktijk eveneens belast is met verrichtingen die behoren tot de handelsactiviteit van de N. M. B. S.

Op gebied van publiciteit wordt overigens soms ook een beroep gedaan op particulieren of op gespecialiseerde firma's.

Vraag :

De N. M. B. S. heeft hoofdwachters benoemd zonder taalexamen, met het gevolg dat zij hun dienst bij het overschrijden van de taalgrens niet naar behoren kunnen vervullen en dat zij dan moeten worden afgelost.

Antwoord :

Het is klaar dat de wetgeving de kennis van de andere taal vereist wanneer spoorwegbedienden door de aard van hun prestatie, in aanraking komen met publiek in de andere taaltreek.

In het gesignaleerde geval gaat het om 13 wachters benoemd tot hoofdwachter, benoeming die niets afdoet aan de wetgeving, vermits, zoals vroeger, die personeelsleden treinen blijven bedienen die de taalgrens niet overschrijden.

De getroffen maatregel heeft voor de belanghebbenden alleen een geldelijke uitwerking gehad.

Vraag :

Wat kost een indexaanpassing voor de N. M. B. S. :

- 1^o voor het personeel;
- 2^o voor de gepensioneerden ?

Antwoord :

De indexaanpassing van 1 april 1971 kost aan de N. M. B. S. :

- voor de bezoldigingen : 220 000 000 F
- voor de pensioenen : 125 000 000 F

In totaal : 345 000 000 F per jaar.

Vraag :

Naar vernomen werd kunnen tegemoetkomingen worden verstrekt aan personeelsleden van de N. M. B. S., o.m. :

- aan gepensioneerden met 50 jaar huwelijksleven : 3 000 F.
- aan ouders van gehandicapten 1 000 F.

Réponse :

Le cadre spécifique du service commercial de la S. N. C. B. compte un effectif de 440 membres, dont quelque 200 s'occupent de chacun des services voyageurs et marchandises et 22 de la publicité.

Il convient de noter qu'un nombre important de membres du personnel du service d'exploitation, tels les chefs de gare, les guichetiers, les réceptionnaires des marchandises et les employés du service des commandes, sont également chargés, en pratique, de prestations qui relèvent de l'activité commerciale de la S. N. C. B.

Dans le domaine de la publicité il est d'ailleurs parfois fait appel également à des particuliers ou à des firmes spécialisées.

Question :

La S. N. C. B. a nommé des gardes principaux sans examen linguistique. Lorsque leur service passe la frontière linguistique, ils doivent être relevés.

Réponse :

Il est clair que la législation requiert la connaissance de l'autre langue lorsque des employés des chemins de fer, de par la nature de leurs fonctions, entrent en contact avec le public dans l'autre région linguistique.

Dans le cas signalé il s'agit de 13 gardes nommés à la fonction de chef-garde et cette nomination n'affecte en rien la législation linguistique puisque, tout comme auparavant, les membres du personnel continuent à desservir des trains ne franchissant pas la frontière linguistique.

La mesure ainsi prise a uniquement comporté des conséquences pécuniaires pour les intéressés.

Question :

Que coûte une indexation à la S. N. C. B. :

- 1^o en ce qui concerne le personnel;
- 2^o en ce qui concerne les pensionnés ?

Réponse :

L'indexation du 1^{er} avril 1971 a coûté à la S. N. C. B. :

- pour les rémunérations : 220 000 000 de F
- pour les pensions : 125 000 000 de F

Total : 345 000 000 de F par an.

Question :

Selon certaines informations, les allocations peuvent être accordées à des membres du personnel de la S. N. C. B., notamment :

- aux pensionnés mariés depuis 50 ans : 3 000 F;
- aux parents des handicapés : 1 000 F;

— aan gepensioneerden met een pensioen van minder dan 7 000 F of 3 500 F, voor kolenaankoop.

De uitvoering van die trouwens zeer goede maatregelen is omslachtig en langdurig. Kunnen de stationschefs niet ingeschakeld worden voor vlugge uitbetaling?

Antwoord :

Gelet op de discretie die ten aanzien van de menselijke factor in dergelijke gevallen moet worden in acht genomen, is het geraadzaam deze tegemoetkomingen door bemiddeling van de sociale assistente of van de sociale dienst uit te betalen.

B. — Openbaar stedelijk vervoer.

Vraag :

In verband met de pre-metrowerken te Antwerpen beurt een lid de vertraging waarmee de werken van één van de eerste vakken na de aanbesteding werden toegewezen en ten gevolge waarvan de ramingen met meer dan 100 miljoen overschreden werden.

Antwoord :

De aanbesteding van het tunnelvak « Meir » had plaats te Antwerpen op 16 november 1970.

De raming voor die werken bedroeg 220 miljoen F. De belangstelling vanwege de aannemers was gering : slechts 3 firma's hadden ingeschreven; het laatste aanbod bedroeg 332 miljoen F, het hoogste 412 miljoen F.

Gelet op het grote prijsverschil ten opzichte van de raming die gesteund was op normale eenheidsprijzen, heeft het Bestuur geoordeeld dat die zaak opnieuw moest bestudeerd worden en heraanbesteed, hetgeen nog dit jaar zal gebeuren.

De door het bestek voorgeschreven werkwijze voorzag het gebruik van de bevroingsmethode en het ondergronds uitgraven van de tunnel, met het behoud van het verkeer en van de tramlijnen.

Men zal nu de tramlijnen n^o 2 en 3 omleggen, waardoor de werken eenvoudiger worden en dus goedkoper zullen zijn; het gebruik van de bevroingsmethode wordt niet meer voorzien.

Voor het eerste vak van de Premetro Antwerpen ontstaat daardoor geen vertraging, gezien het kritische punt van de planning bepaald wordt door de afwerking van de stations « Teniers » en « Meir ». Het eerste is in uitvoering en het tweede werd aanbesteed op 5 april 1971. De belangstelling voor deze laatste aanbesteding was groter, vermits 8 firma's eraan hebben deelgenomen, waarvan twee met een prijs die lager is dan de raming. De werken « station Meir » zullen dus eerlang kunnen toegewezen worden.

Vraag :

Talrijke mensen klagen over het feit dat de in de Brusselse metrostations geplaatste aanduidingen slecht leesbaar zijn en dat zij niet altijd op een rationele wijze geplaatst werden, zodanig dat de reizigers die niet gewoon zijn de metro te gebruiken veel last hebben om zich te oriënteren.

— aux pensionnés dont la pension est inférieure à 7 000 F : 3 500 F pour l'achat de charbon.

L'exécution de ces mesures, d'ailleurs excellentes, est compliquée et fort lente. Les chefs de gare ne pourraient-ils servir d'intermédiaires afin d'accélérer les paiements ?

Réponse :

Etant donné l'aspect humain du problème, il est souhaitable que ces allocations soient accordées par l'intermédiaire de l'assistante sociale ou du service social.

B. — Transports publics urbains.

Question :

En ce qui concerne les travaux du prémétro à Anvers, un membre a regretté le retard avec lequel les travaux d'une des premières sections ont été adjugés après l'adjudication, ce qui a eu pour résultat un dépassement de 100 millions de francs par rapport aux estimations.

Réponse :

L'adjudication pour la section de tunnel « Meir » a eu lieu à Anvers le 16 novembre 1970.

Ces travaux avaient été évalués à 220 millions de francs. Les entrepreneurs ont témoigné de peu d'intérêt pour ce projet : trois firmes seulement avaient présenté une soumission; l'offre la moins élevée était de 332 millions de francs et la plus élevée de 412 millions de francs.

Vu la forte différence de prix par rapport aux estimations, qui se fondaient sur des prix unitaires normaux, l'Administration a estimé qu'il fallait réexaminer la question et procéder à un nouvel appel d'offres, ce qui se fera cette année encore.

La méthode de travail prescrite par le cahier des charges prévoyait le recours à la congélation et le creusement du tunnel en souterrain, avec maintien de la circulation et des lignes de tramways.

On procédera maintenant au détournement des lignes 2 et 3, ce qui simplifiera les travaux et rendra leur exécution moins onéreuse; l'usage de la méthode de congélation n'est plus prescrit.

Il n'y a donc, de ce fait, aucun retard en ce qui concerne la première section du prémétro d'Anvers, étant donné que la phase critique du calendrier correspond à l'achèvement des stations « Teniers » et « Meir ». La première est en cours d'exécution et la seconde a été adjugée le 5 avril 1971. L'intérêt a été meilleur pour cet appel d'offres, étant donné que huit firmes y ont participé, dont deux ont présenté un prix inférieur aux estimations. Les travaux de la station « Meir » pourront donc être adjugés à bref délai.

Question :

De nombreuses personnes se plaignent du peu de lisibilité des indications apposées dans les stations du métro bruxellois et de l'illogisme de l'emplacement de certaines d'entre elles, si bien que les voyageurs qui n'utilisent pas régulièrement le métro éprouvent beaucoup de difficultés à trouver leur route.

Kan deze aangelegenheid niet herzien worden?

Anderzijds wordt de aandacht gevestigd op het feit dat de naar de uitgang leidende roltrappen van de metrostations vaak stil liggen of defect zijn hetgeen vermoeiend is voor ouderlingen of mensen met kinderen.

Antwoord :

Na meer dan één jaar exploitatie van de Oost-Westlijn, hebben wij geen enkele klacht ontvangen nopens de voor de reizigers bestemde aanduidingen.

Na de ingebruikneming van de tweede lijn, namelijk de Kleine Ring, werden in verband met de signalisatie dezelfde principes toegepast.

Niettemin is het mogelijk dat reizigers, die bij toeval de metro gebruiken, moeilijkheden ondervinden in de premetrostations.

Vorige maand werd dit probleem nochtans globaal opnieuw bestudeerd zoals vorig jaar eveneens gebeurde voor de lijn Oost-West, na enkele maanden exploitatie.

De ervaring die op de Kleine Ring gedurende vier maanden werd opgedaan heeft ons de nodige inlichtingen bezorgd om de aanduidingen in de stations aan te passen en te vervolledigen.

Het is daarom ook dat in bepaalde stations nieuwe borden werden aangebracht met supplementaire gegevens. Deze gegevens werden verstrekt door de controledienst die speciaal met deze taak belast werd.

Ook hier werden de algemeen geldende normen van het buitenland gevolgd, voornamelijk van de steden waarvan de verkeersstructuur dezelfde is als bij ons, met name Rotterdam, Hamburg en Keulen.

Wij staan nochtans open voor elk concreet voorstel dat van aard zou zijn de voor het publiek bestemde aanwijzingen te verbeteren.

* * *

De oorzaken van het defect aan de roltrappen bij de uitgang van de metrostations zijn van tweeërlei aard : een deels technische oorzaken en, anderdeels, kwade trouw.

Het aan technische oorzaken te wijten defect kwam veelvuldig voor bij het begin van de exploitatie, maar vermindert geleidelijk na de proefperiode.

De andere defecten zijn het werk van de reizigers, meestal kinderen, die te pas en te onpas de veiligheidshandels gebruiken, wat slechts bij dringende gevallen mag geschieden (vb. val van een reiziger op de trap).

Om deze toestand te verhelpen werd besloten deze handels dermate te verplaatsen dat de kinderen er minder gemakkelijk bij kunnen. Dat werk zal eerstdaags aanvangen.

Bij eventueel defect kunnen de reizigers zich in elk geval wenden tot de beambten van de M. I. V. B. die zich ter hoogte van de lokettenzaal bevinden en die de roltrappen weer op gang kunnen brengen.

Vraag :

Het tekort voor 1971 wordt geraamd op 1 324 miljoen voor het stedelijk vervoer en op 651 miljoen voor de N. M. V. B.

Cette question peut-elle être revue ?

D'autre part, l'attention a été attirée sur le fait que les escaliers roulants conduisant aux sorties des stations de métro sont fréquemment immobilisés ou en panne, ce qui est fatigant pour les personnes âgées ou celles qui sont accompagnées d'enfants.

Réponse :

Après plus d'un an d'exploitation de la ligne Est-Ouest, aucune plainte ne nous est parvenue au sujet des indications destinées aux voyageurs.

Après la mise en service de la deuxième ligne, celle de la Petite Ceinture, les mêmes principes ont été appliqués en matière de signalisation.

Néanmoins, il est possible que des voyageurs qui utilisent fortuitement le métro éprouvent des difficultés dans les stations du prémétro.

Le mois dernier, ce problème a cependant été réexaminé dans son ensemble, comme cela avait déjà été fait l'année passée pour la ligne Est-Ouest après quelques mois d'exploitation.

L'expérience acquise pendant quatre mois en ce qui concerne la Petite Ceinture nous a donné les informations nécessaires en vue d'adapter et de compléter les indications dans les stations.

C'est la raison pour laquelle des panneaux nouveaux comportant des indications supplémentaires ont été apposés dans certaines stations. Ces indications ont été proposées par le service de contrôle spécialement chargé de cette mission.

Dans ce domaine également on a appliqué les normes généralement en vigueur à l'étranger, principalement dans les villes dont la structure du trafic est identique à la nôtre, notamment Rotterdam, Hambourg et Cologne.

L'Administration est cependant disposée à accueillir toutes propositions concrètes de nature à améliorer les indications destinées au public.

* * *

Les causes des pannes affectant les escaliers roulants situés aux sorties des stations de métro sont de deux natures : d'une part, des causes techniques et, d'autre part, la malveillance.

Les pannes imputables à des causes techniques se sont fréquemment produites au début de la mise en service, mais ont diminué progressivement après la période de rodage.

Les autres pannes sont l'œuvre de voyageurs, le plus souvent des enfants, qui tirent à tort et à travers les poignées de sécurité, chose qui ne peut se faire qu'en cas d'urgence (par exemple, chute d'un voyageur dans l'escalier).

Pour remédier à cette situation, il a été décidé de déplacer ces poignées de sorte que les enfants puissent moins facilement les atteindre. Ces travaux débiteront très prochainement.

En cas de panne, les voyageurs peuvent en tout cas s'adresser aux préposés de la S. T. I. B. qui sont en poste au niveau de la salle des guichets et qui pourront remettre en marche les escaliers roulants.

Question :

Le déficit pour 1971 est évalué à 1 324 millions pour les transports urbains et 651 millions pour la S. N. C. V.

Voor welk bedrag komen de betrokken steden tussen in dit tekort ?

Waarom moet de gehele Belgische gemeenschap die tekorten dragen die het dubbel bedragen van het tekort van de N. M. V. B. ?

Trouwens de N. M. V. B. vraagt tussenkomsten van de gemeenten om deficitaire lijnen in stand te houden. In geval van weigering worden zij doodeenvoudig afgeschaft.

Antwoord :

De deelhebbende gemeenten komen niet tussen in het exploitatietekort van de maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer.

Het evenwicht van de exploitatierekening moet normaal verzekerd worden door toepassing van de tarievenformule volgens welke de vervoerprijzen worden berekend.

Op grond van artikel 10 van de wet van 22 februari 1961 betreffende de oprichting van maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer, mag de Minister tot wiens bevoegdheid het gemeenschappelijk vervoer behoort, in het algemeen belang van die formule afwijken, doch dan moet hij andere maatregelen treffen ter vrijwaring van het begrotingsevenwicht.

Om prijspolitieke redenen konden de op grond van de formule verantwoorde tariefaanpassingen niet worden doorgevoerd en werden de toegestane verhogingen binnen redelijke perken gehouden, zodat bij toepassing van voormeld artikel 10, de regering subsidies heeft moeten uitkeren om het begrotingsevenwicht van de maatschappijen te herstellen.

* * *

De N. M. V. B. mag, op grond van artikel 4 van haar statuten afzien van de exploitatie van een buurtlijn indien :

1° gedurende drie achtereenvolgende jaren de bruto-opbrengst onvoldoende is om haar uitgaven te dekken;

2° gedurende vijf achtereenvolgende jaren de netto-opbrengst onvoldoende is om 50 % van de intresten van de eerste inrichting te dekken.

In plaats van gebruik te maken van de bepalingen van voormeld artikel, heeft de N. M. V. B. steeds getracht de lijnen in stand te houden door de uitgaven te drukken (overschakeling naar autobusexploitatie, inkrimping van de diensten).

Het is verkeerd te beweren dat de N. M. V. B. tussenkomsten vraagt van de gemeenten om deficitaire lijnen in stand te houden. Het gaat hier om de jaarlijkse annuïteiten die de gemeenten moeten afdragen tot afbetaling van hun kapitaalsaandeel waarvoor zij bij de oprichting van de lijn hebben ingeschreven (aflossing in 90 jaar).

Wel is het zo dat indien om de uitbreiding verzocht wordt van bestaande lijnen waarvan vooraf reeds kan worden vastgesteld dat zij niet renderend zullen zijn, de N. M. V. B. die uitbreidingen slechts toestaat voor zoverre de verzoekende partij het exploitatiedeficit van die uitbreidingen ten laste wil nemen.

Wat het exploitatiedeficit van de lijnen zelf betreft, dit wordt door de N. M. V. B. voorgeschoten. Vermits de tijdens de voorspoedige jaren gevormde reserves van de Nationale Maatschappij thans echter praktisch uitgeput zijn, zal alleszins vanaf het volgende begrotingsjaar staats-hulp dienen te worden verleend, zo men de exploitatie van dit openbaar vervoersnet niet in gedrang wil brengen.

Pour quel montant les villes intéressées interviennent-elles dans ce déficit ?

Pourquoi toute la communauté belge doit-elle supporter ces déficits, qui sont deux fois plus importants que celui de la S. N. C. V. ?

D'ailleurs, la S. N. C. V. demande des interventions aux communes pour maintenir les lignes déficitaires. En cas de refus, celles-ci sont tout simplement supprimées.

Réponse :

Les communes intéressées n'interviennent pas dans le déficit d'exploitation des sociétés de transport en commun urbains.

Normalement, l'équilibre du compte d'exploitation doit être assuré par l'application de la formule des tarifs suivant laquelle les prix de transport sont établis.

En vertu de l'article 10 de la loi du 22 février 1961 relative à la création de sociétés de transport en commun urbains, le Ministre ayant les transports en commun dans ses attributions peut déroger à cette formule pour des raisons d'intérêt général, mais dans ce cas il devra prendre les mesures que requiert la sauvegarde de l'équilibre budgétaire.

Pour des motifs dictés par la politique des prix, les adaptations tarifaires qui se justifiaient en vertu de la formule n'ont pas pu être appliquées et les augmentations accordées ont été maintenues dans des limites raisonnables, de sorte qu'en application de l'article 10 précité, le Gouvernement a dû verser des subsides pour rétablir l'équilibre budgétaire des sociétés.

* * *

En vertu de l'article 4 de ses statuts, la S. N. C. V. peut renoncer à exploiter une ligne vicinale si :

1° au cours de trois années successives, la recette brute a été insuffisante pour couvrir ses dépenses;

2° au cours de cinq années successives, la recette nette a été insuffisante pour couvrir 50 % des intérêts de la première installation.

Plutôt que de recourir aux dispositions de l'article précité, la S. N. C. V. a toujours tenté de maintenir les lignes en comprimant les dépenses (adoption de l'exploitation par autobus, réduction des services).

C'est une erreur de prétendre que la S. N. C. V. demande des interventions aux communes pour maintenir des lignes déficitaires. Il s'agit en l'occurrence des annuités que les communes doivent verser en remboursement de la part de capital à laquelle elles ont souscrit lors de la création de la ligne (amortissement en 90 ans).

Mais il se fait qu'en cas de demande d'extension de lignes existantes dont on peut établir d'avance qu'elles ne seront pas rentables, la S. N. C. V. n'admet ces extensions que pour autant que le demandeur accepte de supporter le déficit d'exploitation qui en résultera.

Le déficit d'exploitation des lignes est avancé par la S. N. C. B. Etant donné que les réserves que la Société Nationale a constituées aux cours des années de prospérité sont presque épuisées à l'heure actuelle, il faudra en tout cas qu'une aide de l'Etat soit accordée à partir du prochain exercice budgétaire si l'on entend éviter de compromettre l'exploitation de ce réseau de transport public.

C. — N. M. V. B.

Vraag :

Na afschaffing van buurtlijnen, verloopt een lange tijd alvorens de sporen en de bedding uitgegraven worden. Dit belet de modernisering of de verbreding van de wegenis.

Kan dat niet bespoedigd worden ?

Antwoord :

De uitbraak van de buiten dienst gestelde spoorlijnen kan slechts geschieden na een bepaalde procedure. De aan-deelhouders en sommige openbare besturen moeten geraadpleegd worden en hun schriftelijk akkoord betuigen. De normale duur van deze procedure overtreft de 3 maanden niet.

Wanneer moet overgegaan worden tot dringende modernisering of verbreding van de wegenis, worden alle middelen ingezet om deze periode nog in te korten.

Voor enkele buurtspoorlijnen evenwel bestaat de mogelijkheid dat ze geheel of gedeeltelijk opnieuw zullen moeten gebruikt worden bij de voltooiing van pre-metronetten. In deze gevallen wordt de bedding al of niet met de sporen gereserveerd ten behoeve van het openbaar vervoer.

Zo bv. voor de lijn Brussel-Asse-Aalst (baanvak Brussel-Asse) werd het advies van 17 openbare besturen gevraagd op 20 augustus 1970. Op 2 maart 1971 had de helft nog niet geantwoord. Vandaag hebben twee besturen nog steeds niet geantwoord, zodat de toelating tot opbraak nog niet kan gegeven worden.

Vraag :

Over een paar jaar is er ernstig sprake geweest en werd er propaganda gevoerd voor een studie ter vervanging van de kusttrams van de N. M. V. B. door ophangende monorails (SAFEGE).

De laatste tijd zou daarvoor ook interesse bestaan in sommige agglomeraties.

Wordt een dergelijke oplossing in de N. M. V. B. nog overwogen of werd van deze idee definitief afgezien wegens de hoge investeringskosten of om andere redenen ?

Antwoord :

In verschillende steden werd er inderdaad reeds propaganda gevoerd voor het gebruik van het opgehangen Safege-systeem ten gerieve van het openbaar vervoer (o.a. Antwerpen, Brussel, Luik). Voornamelijk het geval van Luik werd grondig bestudeerd.

Voorafgaandelijk dient in herinnering gebracht te worden dat de scheiding tussen het openbaar vervoer en het privé vervoer hoofdzakelijk op drie wijzen kan geschieden :

- 1° — door de aanleg van een ondergrondse tunnel;
- 2° — door de aanleg van een viadukt;
- 3° — door de aanleg van een eigen bedding.

In het geval van een tunnel stelde men vast dat de Safege-oplossing 20 % duurder is dan de klassieke metro-oplossing. De doorsnede is groter en de voertuigen worden opgehangen aan het plafond.

C. — S. N. C. V.

Question :

Après la suppression de lignes vicinales, un long délai s'écoule avant que les rails et leurs assises ne soient déterrées. Ce délai fait obstacle, en certains cas, à la modernisation ou à l'élargissement de la voirie.

N'y a-t-il pas moyen de hâter ces travaux ?

Réponse :

Les voies ferrées mises hors service ne peuvent être enlevées qu'à la suite d'une procédure bien définie. Les actionnaires et certaines administrations publiques doivent être consultées et marquer leur accord par écrit. La durée normale de cette procédure ne dépasse pas les 3 mois.

S'il faut procéder à la modernisation ou à l'élargissement de la voirie, tout est mis en œuvre pour réduire davantage encore cette période.

Il est possible néanmoins que quelques lignes vicinales soient à nouveau entièrement ou partiellement utilisées à l'occasion du parachèvement des réseaux du prémétro. Dans ces cas l'assiette, comportant ou non des voies, est réservée aux transports publics.

Pour la ligne Bruxelles-Asse-Alost (tronçon Bruxelles-Asse), par exemple, l'avis de 17 administrations publiques a été demandé le 20 août 1970. Le 2 mars 1971 la moitié n'avait pas encore répondu. A ce jour deux administrations n'ont toujours pas donné de réponse, de sorte que l'autorisation d'enlèvement des voies ne peut encore être donnée.

Question :

Il y a quelques années il avait été sérieusement question d'une étude portant sur le remplacement, au littoral, des tramways de la S. N. C. V. par des monorails suspendus (SAFEGE) et une certaine propagande s'était développée en ce sens.

Ces derniers temps, certaines agglomérations semblent également s'intéresser à la chose.

La S. N. C. V. envisage-t-elle encore cette solution ou l'a-t-elle définitivement abandonnée en raison des frais d'investissement trop élevés ou d'autres raisons ?

Réponse :

Dans plusieurs villes (notamment Anvers, Bruxelles et Liège), une certaine propagande a en effet déjà été faite en faveur du système de monorail suspendu Safege pour les transports publics. Le cas de Liège surtout a été examiné en détail.

Il faut remarquer au préalable que la séparation entre les transports publics et les transports privés peut être opérée de trois façons :

- 1° — par la construction d'un tunnel souterrain;
- 2° — par la construction d'un viaduc;
- 3° — par l'aménagement d'un site propre.

Il a été constaté qu'en cas de construction d'un tunnel, la solution Safege coûte 20 % de plus que la solution classique du métro. Le diamètre est plus grand et les véhicules sont suspendus à la voûte.

In het geval van de viadukt stelde men vast dat de metro-oplossing niet duurder is dan de Safège-oplossing.

Tenslotte wat de eigen bedding betreft moet de Safège opgehangen blijven. Deze oplossing is minstens 20 maal duurder dan de metro in eigen bedding.

Zo men een net wil uitbouwen dan blijkt de Safège nog andere nadelen te bieden: moeilijker wisselverbindingen en moeilijker uitbouw van de stations. In geval van nood zou de ontruiming van de reizigers meer moeilijkheden bieden. Bovendien verzetten de meeste steden zich tegen de aanleg van een opgehangen systeem in hun bewoonde kernen.

De voorgaande redenen hebben aldus geleid tot een negatieve beslissing wat betreft onze grote steden.

Wat de kust betreft zijn er wel enkele nadelen die zich aldaar niet zouden voordoen:

1° — stedenbouwkundig zou een opgehangen systeem gemakkelijker aangenomen worden;

2° — het gaat hier over een lijn (van de Panne tot Knokke) zonder enige netvorming;

3° — de automatisatie zou gemakkelijker kunnen doorgevoerd worden dan bij een metro.

Wel staat het vast dat de investeringskosten zeer hoog kunnen oplopen.

De promotoren maken gewag van een bedrag van 120 miljoen frank per km.

Dit is wellicht een voorzichtige raming. Voor onze kust zou men alleszins 7 miljard frank moeten besteden voor investeringen die slechts gedurende drie maanden ten volle benutigd kunnen worden.

Wat de exploitatiekosten betreft, werden door de promotoren tot hiertoe geen ernstig gestaafde cijfers naar voren gebracht.

Bij het Departement werd inderdaad een ontwerp van studie ingediend dat de vergelijking beoogd van de kostprijs (exploitatie inbegrepen) van de verschillende mogelijke oplossingen, nl.: autobus, tram, opgehangen monorail en trein.

De financiering van een dergelijke studie stelt evenwel nog enkele belangrijke problemen.

D. — Personenvervoer op de weg.

1. Openbaar personenvervoer.

Vraag :

Kunnen de grote lijnen van de door de Minister aangekondigde reorganisatie van het autobusnet worden medegedeeld?

Antwoord :

Het openbaar personenvervoer op de weg heeft zich ontwikkeld op grond van de bestaande wetgevingen, die ongetwijfeld beantwoordden aan de vereisten van toen, maar thans, in meerdere opzichten voorbijgestreefd zijn.

Uit die toestand is een versnippering gegroeid: stedelijke trams en autobussen; autobussen van de N. M. B. S.;

Il a été constaté qu'en cas de construction d'un viaduc, la solution du métro ne s'avérerait pas plus chère que la solution Safège.

Enfin, en site propre, le Safège doit rester suspendu. Cette dernière solution est au moins 20 fois plus onéreuse que le métro en site propre.

Si l'on entend aménager tout un réseau, le Safège présente encore d'autres désavantages: alternance plus difficile des parcours et construction plus malaisée des stations. En cas de danger, l'évacuation des voyageurs poserait davantage de problèmes. De plus les villes, pour la plupart, s'opposent à la construction, dans leurs centres habités, d'un système de métro suspendu.

Les raisons précitées ont ainsi abouti à une décision négative en ce qui concerne nos grandes villes.

En ce qui concerne notre littoral, il est exact que certains des désavantages ne se manifesteraient pas:

1° — du point de vue de l'urbanisme, un système de monorail suspendu serait plus aisément accepté;

2° — il s'agit, en l'occurrence, d'une ligne unique de La Panne jusqu'à Knokke, ne comportant l'aménagement d'aucun réseau;

3° — l'automatisation serait plus aisée que dans le cas d'un métro.

Il est établi toutefois que les frais d'investissement peuvent être élevés.

Les promoteurs font état d'un montant de 120 millions de francs au km.

Il s'agit vraisemblablement d'une estimation prudente. Pour notre littoral il faudrait en tout cas dépenser 7 milliards de francs en investissements, qui ne seraient pleinement utilisables que pendant trois mois seulement.

Les promoteurs n'ont pu encore avancer des chiffres vraiment bien établis en ce qui concerne les frais d'exploitation.

Un projet d'étude a, en effet, été présenté au département. Cette étude comparerait le prix de revient (exploitation comprise) des diverses solutions possibles, c'est-à-dire: les autobus, les tramways, le monorail suspendu et le train.

Le financement d'une telle étude pose cependant encore quelques importants problèmes.

D. — Le transport de personnes par route.

1. Le transport public de personnes.

Question :

Le Ministre pourrait-il donner un aperçu des grandes lignes de la réorganisation du réseau d'autobus telle qu'il l'avait annoncée?

Réponse :

Le transport public de personnes par route s'est développé sur la base des législations existantes, lesquelles, certes, répondaient aux exigences du moment mais qui sont, actuellement, dépassées à plusieurs points de vue.

Cette situation a donné lieu à la dispersion que nous connaissons actuellement: trams et autobus urbains, auto-

autobussen van de N. M. V. B., en onlangs nog private autobuslijnen.

In die verscheidenheid worden dan nog verschillende exploitatieformules toegepast met al evenveel verschillende tariefsystemen.

Tegenover die weinig coherente toestand, rijst als vanzelfsprekend de vraag of het niet mogelijk is tot meer eenheid in het beheer en de exploitatie te komen?

Een te grote versnippering is immers tegelijkertijd schadelijk én voor de exploitant én voor de cliënteel.

Vandaar dat de idee van een nationale autobusmaatschappij zeer aantrekkelijk is. Vandaar ook dat op het vlak van de grote agglomeraties een meer gecentraliseerde beheers- of exploitatievorm vooropgesteld wordt.

Maar op dat probleem moet nader worden ingegaan.

Indien het betrekkelijk gemakkelijk is een wettelijk statuut op te stellen b.v. voor de oprichting van een nationale autobusmaatschappij, dan moet men, van meet af aan, quasi zeker zijn dat de resultaten die worden verwacht van een betere integratie van de beheers- en exploitatiemethoden, ver deze zullen overtreffen die de bestaande maatschappijen zouden bereiken met vrij aangegane en aangepaste regelingen onder elkaar.

Andere moeilijkheden zijn al van even groot belang.

Men denke aan het verschil inzake vervoerprijzen, niet alleen van maatschappij tot maatschappij maar eveneens aan het verschil tussen vervangings- en aanvullende diensten en waarbij de cultus van het « verkregen recht » een zo grote rol speelt.

Ook moet gedacht worden aan de toestand van de exploitanten, waarvan sommigen, met vele inspanningen, een lijn hebben uitgebouwd.

Er zijn nog de bijzondere autobusdiensten die met een openbare lijn kunnen concurreren en waarvan de concessies nu ook aan de éne of aan de andere maatschappij zijn toegewezen.

En hier ook stelt zich bovendien de kapitale vraag : wordt het openbaar vervoer verder beschouwd als openbare dienst met de onvermijdelijke hieraan verbonden budgettaire gevolgen of gaat men integendeel naar een systeem waarbij de « economische waarheid » meer aan bod komt?

Het is in dat ingewikkeld en delikaat geheel dat de herziening van de besluitwet van 30 december 1946 en van een algemene herstructurering der openbare personenvervoerdiensten op de weg, moet worden bestudeerd. Dat studiewerk zal meerdere jaren in beslag nemen.

Zoals vermeld in de uiteenzetting van de Minister, zal in afwachting, een wetsontwerp neergelegd worden met het oog op het verlengen van de geldigheidsduur van de bestaande machtigingen van 31 december 1971 tot 31 december 1975.

Vraag :

Zou de proef die inzake tarificatie voor de bijzondere autobusdiensten in het Antwerpse werd gedaan, niet kunnen uitgebreid worden tot de autocardiens?

Antwoord :

Het invoeren van een verplicht tariefsysteem voor autocardiens werd reeds door het departement grondig bestudeerd en uitgewerkt.

Voorstellen werden voorgelegd aan het departement van Economische Zaken. Het probleem heeft echter nog geen afdoende oplossing gekregen.

bus de la S. N. C. B., autobus de la S. N. C. V. et, jusqu'il y a quelque temps encore, lignes d'autobus privées.

En outre, ces divers organismes sont exploités selon des formules différentes, tandis que des systèmes tarifaires divergents y sont appliqués.

Devant cette situation peu cohérente se pose évidemment la question d'une plus grande unité de gestion et d'exploitation.

En effet, une dispersion excessive est préjudiciable, tant du point de vue de l'exploitant que de celui de la clientèle.

C'est ce qui rend si séduisante l'idée d'une société nationale d'exploitation d'autobus, ou encore celle de parvenir à une forme de gestion et d'exploitation plus centralisée sur le plan des grandes agglomérations.

Mais il convient d'approcher le problème de plus près.

S'il est relativement facile de rédiger un projet de loi ou un projet de statuts, par exemple en vue de la création d'une société nationale d'exploitation d'autobus, il faut, dès le départ, avoir la quasi-certitude que les résultats escomptés d'une meilleure intégration des méthodes de gestion et d'exploitation dépasseront de loin les résultats que les sociétés existantes atteindraient grâce aux arrangements librement conclus et adoptés entre elles.

D'autres difficultés encore présentent un intérêt au moins égal.

Que l'on songe non seulement aux différences en matière de prix de transport d'une société à l'autre, mais également à la différence entre les services de substitution et de complément, pour lesquels le culte du « droit acquis » joue un si grand rôle.

D'autre part, il convient de songer à la situation des exploitants dont certains, grâce à des efforts incessants, sont parvenus à créer et à entretenir une ligne.

Il y a également les services spéciaux d'autobus, qui peuvent représenter une concurrence pour les lignes publiques et dont les concessions sont actuellement adjudgées à l'une ou l'autre société.

Et, sur ce point encore, se pose en outre la question capitale : les transports publics sont-ils toujours considérés comme un service public avec toutes les conséquences budgétaires inéluctables qui en découlent ou s'oriente-t-on au contraire vers un système qui donne la préférence à la « vérité économique »?

C'est en tenant compte de cet ensemble de problèmes complexes et délicats qu'il convient d'étudier la revision de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 ainsi que la restructuration des services publics de transport de personnes par route. Cette étude s'étendra sur plusieurs années.

En attendant sera déposé, comme indiqué dans l'exposé du Ministre, un projet de loi destiné à proroger le délai de validité des concessions existantes du 31 décembre 1971 au 31 décembre 1975.

Question :

L'expérience faite en matière de tarification des services spéciaux d'autobus dans la région anversoise ne pourrait-elle être étendue aux services d'autocars?

Réponse :

L'instauration d'un système tarifaire obligatoire pour les services d'autocars a déjà fait l'objet d'une étude approfondie du département.

Des propositions ont été soumises au département des Affaires économiques, mais le problème n'a pas encore reçu de solution adéquate.

2. Taxi's.

Vraag :

De kleine taxiuitbaters wensen een nieuwe wet waaraan de principes vervat in een wetsvoorstel van Senator E. de la Vallée-Poussin ten grondslag zouden liggen.

Antwoord :

De door de kleine taxi-uitbaters ingediende petitie tot het bekomen van een nieuwe wet volgens de principes vervat in het wetsvoorstel van senator de la Vallée-Poussin werd door het Departement onderzocht.

Hieruit is gebleken dat het thans niet opportuun lijkt om het even wat te wijzigen in de wetgeving van juni 1969.

Er werden nochtans maatregelen genomen om een soepeler interpretatie van bepaalde voorschriften van de wet van 23 juni 1969 mogelijk te maken.

Die maatregelen maken het voorwerp uit van het in bijlage VI gevoegde rondschrijven dat aan alle provinciegouverneurs werd gezonden.

E. — Zeewezen en binnenvaart.

1. Zeewezen.

Vraag :

Ingevolge een internationale conventie van London, werden wettelijke maatregelen getroffen tot voorkoming van zeebevuiling door olie.

Welke zijn de gevolgen geweest van de wettelijke voorschriften die werden uitgevaardigd? Welke uitwerking hebben die voorschriften gehad bij de lading van de schepen? Gebeurt het overladen van de resten op regelmatige wijze. Wordt er aan boord controle uitgeoefend wat betreft de plaats van lozing of spoeling van de tanks of de uitspoeling van de biltjes.

Bestaan die pompinstallaties in onze havens? Worden die gebruikt? Wordt het scheepsjournaal gecontroleerd wat de plaats betreft waar bijv. de uitspoeling van tanks en biltjes zou gebeuren? Werden er overtredingen vastgesteld?

Antwoord :

Ingevolge de door België getroffen wettelijke maatregelen betreffende de voorkoming van zeebevuiling door olie zijn alle Belgische schepen uitgerust met de nodige installaties aan boord om te heletten dat olie zou wegvloeien in zee. Alle handelingen in verband met laden, lossen, reinigen van tanks, overpompen en ballasten, uitspoelen van rullings enz. moeten in het oliejournaal worden ingeschreven. Het oliejournaal is verplicht aan boord van de schepen ingevolge de wet van 4 juli 1962 en het ministerieel besluit van 30 november 1967. De zeevaartpolitie houdt regelmatig toezicht op het oliejournaal.

In Antwerpen is een terrein van 6 ha ter beschikking gesteld voor het oprichten van een cleaningstation. Dit bedrijf zal ter vervanging van Fort Philippe de olieres-tanten van schepen opnemen. Sinds 1968 werden reeds 14 overtredingen vastgesteld. Overtredingen door Belgische en buitenlandse schepen in de territoriale wateren worden ter kennis gebracht van de procureur des Konings. Over-

2. Taxis.

Question :

Les petits exploitants de taxis souhaitent le vote d'une nouvelle loi basée sur les principes contenus dans une proposition de loi du sénateur E. de la Vallée-Poussin.

Réponse :

La pétition présentée par les petits exploitants de taxis et tendant à faire voter une loi nouvelle, basée sur les principes de la proposition de loi du sénateur de la Vallée-Poussin a été examinée par le Département.

Il résulte de cet examen qu'il n'est pas opportun de modifier actuellement en quoi que ce soit la loi de juin 1969.

Toutefois, des mesures ont été prises en vue de permettre une interprétation plus souple de certaines dispositions de la loi du 23 juin 1969.

Ces mesures font l'objet de la circulaire reproduite en annexe (VII) au présent rapport et adressée à tous les gouverneurs de province.

E. — Marine et navigation intérieure.

1. Marine.

Question :

Conformément à la convention internationale de Londres des mesures législatives pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures ont été prises.

Quelles ont été les conséquences des mesures légales qui ont été prises? Quel effet ont-elles eu en ce qui concerne le chargement des navires? Le transvasement des résidus se fait-il d'une façon régulière? Un contrôle est-il exercé à bord au sujet du lieu de vidage ou de rinçage des citernes ou du rinçage de la quille?

Ces installations de pompage existent-elles dans nos ports? Sont-elles utilisées? Contrôle-t-on également le journal de bord par exemple quant au lieu où il est procédé au rinçage des citernes et de la quille? Des infractions ont-elles été constatées?

Réponse :

A la suite des mesures législatives prises par la Belgique au sujet de la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, tous les navires belges ont été équipés des installations nécessaires afin d'éviter que l'huile s'écoule en mer. Toutes les activités ayant trait au remplissage, au déchargement et au nettoyage des réservoirs, au transvasement et au lestage, au pompage des mailles, etc., doivent être inscrites au registre des hydrocarbures. La tenue d'un registre des hydrocarbures à bord des navires est obligatoire en vertu de la loi du 4 juillet 1962 et de l'arrêté ministériel du 30 novembre 1967. La police maritime contrôle régulièrement le registre des hydrocarbures.

A Anvers, un terrain de 6 hectares a été rendu disponible pour la construction d'une installation de « cleaning ». Cette entreprise, remplaçant le Fort Philippe, recueillera les déchets d'hydrocarbures des navires. Depuis 1969, 14 infractions ont été constatées. Les infractions commises par des navires belges et étrangers dans les eaux territoriales sont portées à la connaissance du procureur du Roi. Les

tredingen vastgesteld buiten de territoriale wateren worden krachtens artikel X van het Internationaal Verdrag van 1954 ter voorkoming van de verontreiniging van de zee door olie, zoals het geamendeerd werd in 1962, aan de regering waarvan het schip de vlag voert, medegedeeld.

Vraag :

Zou het mogelijk zijn om in tabelvorm voor de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende een overzicht te bekomen van de aldaar gevoerde activiteiten ?

Antwoord :

In bijlage (VII) worden de gevraagde gegevens opgenomen.

Vraag :

1. Werd de slooppremie niet verhoogd tot 6 000 F per B. R. T. ? Vergt dit geen aanpassing van het begrotingsdocument ?

2. Wanneer zal het koninklijk besluit verschijnen waarbij onder bepaalde voorwaarden de slooppremie ook wordt toegekend in geval van niet-nieuwbouw ?

3. Hoeveel slooppremies werden er tot op heden toegekend en uitbetaald ? Welke is de totale som van de der vorige dienstjaren overgedragen overschotten ? De voorziene 500 000 F volstaan immers amper voor betaling van 1 of 1 ½ slooppremie van een middenslachtschip.

Antwoord :

1. Bij koninklijk besluit van 5 augustus 1968 werd de slooppremie inderdaad verhoogd tot 6 000 F. Het cijfer 5 000 dat voorkomt op blz 65 (art. 32.01) van het parlementair document 4-XIV (1970-1971) n° 1 dient dan ook vervangen te worden door 6 000.

2. De Minister hoopt dat het koninklijk besluit betreffende de toekenning van slooppremies zonder verplichting tot nieuwbouw eerlang zal worden uitgevaardigd.

3. Totaal toegekende slooppremies : 19 848 084.

Totaal uitbetaalde slooppremies : 16 148 384.

Kredieten overgedragen van vorige dienstjaren : 2 742 938.

Vraag :

De snelle en belangrijke uitbreiding van onze belgische koopvoordijvloot maakt de aanwerving van de vereiste bemanning uitermate moeilijk.

Is het waar dat een groot gedeelte van het officierenkorps van onze Belgische vloot momenteel uit vreemdelingen bestaat, vooral Spanjaarden ?

Hoe denkt men het probleem van het bemanningstekort vooral van dek-officieren en ook wel van officieren-werktuigkundigen met eigen volk te kunnen oplossen ?

Het Bestuur van het Zeewezen mag worden gelukgewenst voor de succesvolle versnelde opleiding van matrozen en bakkers voor de koopvaardij. Het probleem van de

infractions constatées en dehors des eaux territoriales sont transmises au Gouvernement du pays sous le pavillon duquel le navire navigue et ce, en application de l'article X de la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures, telle qu'elle a été amendée en 1962.

Question :

Serait-il possible d'obtenir, sous forme de tableau pour les ports d'Anvers, de Gand, de Zeebrugge et d'Ostende, un aperçu des activités qui y sont déployées.

Réponse :

Les renseignements demandés figurent à l'annexe VII.

Question :

1. La prime de démolition n'a-t-elle pas été portée à 6 000 F par T. R. B. ? Cette mesure ne nécessite-t-elle pas la modification du document contenant le budget ?

2. Quand paraîtra l'arrêté royal octroyant, sous certaines conditions, la prime de démolition également s'il n'y a pas de construction nouvelle ?

3. Quel est le nombre de primes de démolition qui ont été octroyées et payées à ce jour ? Quel est le montant total des excédents reportés des exercices antérieurs ? Les 500 000 F prévus, en effet, suffisent à peine au paiement d'une prime à une prime et demie de démolition pour un navire de tonnage moyen.

Réponse :

1. L'arrêté royal du 5 août 1968 a, en effet, porté la prime de démolition à 6 000 F. Le chiffre « 5 000 » figurant à la p. 65 (art. 32.01) du document parlementaire 4-XIV (1970-1971), n° 1, doit, dès lors, être remplacé par celui de « 6 000 ».

2. Le Ministre espère que l'arrêté royal concernant l'octroi de primes de démolition sans obligation de construction nouvelle paraîtra incessamment.

3. Nombre de primes de démolition octroyées : 19 848 084.

Nombre de primes de démolition payées : 16 148 384.

Crédits reportés des exercices antérieurs : 2 742 938.

Question :

L'extension rapide et importante de notre flotte marchande belge rend difficile le recrutement des équipages nécessaires.

Est-il exact qu'une grande partie du cadre des officiers de notre flotte est actuellement composée d'étrangers surtout d'Espagnols ?

Comment pense-t-on pouvoir résoudre à l'aide unique de nos nationaux le problème de la pénurie de personnel, spécialement d'officiers de pont et aussi d'officiers mécaniciens ?

L'administration de la marine peut être félicitée pour le succès enregistré dans la formation accélérée de marins et de boulangers pour la marine marchande. Le problème de

opleiding van leerling-koks verdient evenwel een nader onderzoek.

Antwoord :

De Minister is het volledig eens dat de snelle uitbreiding van onze handelsvloot zware problemen stelt inzake de aanwerving van de noodzakelijke bemanningen.

Het lid is echter verkeerd voorgelicht wanneer hij meent dat een groot gedeelte van het officierenkorps uit vreemdelingen bestaat en vooral uit Spanjaarden. In werkelijkheid doet de situatie (januari 1971) zich voor als volgt :

	Belgen	Vreemdelingen
	—	—
Afdeling dek	822	233
Afdeling machine	635	154
Keukendepartement	390	46
Bijzondere dienst (radio, dokter, verplegers, enz)	77	5
	1 924	438

Op ongeveer 340 officieren (kapitein tot 3^e stuurman) van de afdeling dek zijn er slechts 6 vreemdelingen.

Op de 272 officier-wachtoversten (1^{er} werktuigkundige tot 3^e werktuigkundige) zijn er 259 Belgen en 23 vreemdelingen.

Het is dus hoofdzakelijk onder de ondergeschikte zeelieden dat men de vreemdelingen aantreft. Onder hen wordt de grote meerderheid gevormd door de Spanjaarden (ongeveer 360).

* * *

Het is een feit dat het huidige aantal officieren zowel dek- als machine, met moeite de behoeften dekt en geen reserve biedt met het oog op een uitbreiding van de vloot. Een dringende en massale recrutering van leerlingen voor onze zeevaartscholen is dan ook een gebiedende noodzakelijkheid. Op dit gebied zal veel afhangen van de werking van het « Nationaal Centrum voor Maritieme Informatie » (INFORMAR) waarvoor op artikel 12-21 van de begroting 1971 een toelage van 500 000 F is uitgetrokken. Dit krediet is te gering om een grootscheepse actie te voeren, zelfs rekening houdend met het feit dat de Belgische Redersvereniging haar jaarlijkse bijdrage voor INFORMAR op 400 000 F heeft vastgesteld en bovendien nog bijkomende prestaties voor haar rekening neemt waarvan de financiële weerslag op ongeveer 150 000 F mag worden geraamd. De Minister heeft zich dan ook voorgenomen de toelage voor INFORMAR voor het jaar 1972 op te voeren tot 1 000 000 F.

* * *

De versnelde opleiding tot matroos, maar vooral tot 2^e kok-bakker blijkt inderdaad een succes te zijn.

Het probleem van de opleiding van leerling-koks aan de Zeevaartschool te Oostende (één studiejaar voor jongens die slechts de lagere school hebben doorlopen) werd grondig onderzocht door de Raad tot Verbetering van het Zeevaartonderwijs. Deze raad, die samengesteld is uit vertegenwoordigers van de reders, van de zeelieden, van het zeevaartonderwijs, van Nationale Opvoeding en van de terzake bevoegde administratie heeft unaniem geadviseerd voor de afschaffing van deze afdeling. De nieuwe formule van de opleiding (volgens beperkt leerplan in het kader van de

la formations des élèves-cuisiniers mérite néanmoins un examen plus approfondi.

Réponse :

Le Ministre reconnaît que l'extension rapide de notre flotte de commerce pose de sérieux problèmes en matière de recrutement des équipages nécessaires.

Le membre est cependant mal informé lorsqu'il prétend qu'une grande partie du corps des officiers se compose d'étrangers, et surtout d'Espagnols. En réalité, la situation (janvier 1971) se présente comme suit :

	Belges	Etrangers
	—	—
Section pont	822	233
Section machines	635	154
Département cuisine	390	46
Services spéciaux (radio, médecins, infirmiers, etc.)	77	5
	1 924	438

Sur les quelque 340 officiers (de capitaine à 3^e pilote) de la section pont, on ne compte que 6 étrangers.

Sur les 272 officiers-quartiers-maîtres (1^{er} mécanicien à 3^e mécanicien), il y a 259 Belges et 23 étrangers.

C'est donc principalement parmi les marins subalternes que se trouvent les étrangers. Parmi eux, les Espagnols forment la grande majorité (360 environ).

* * *

Il est exact que le nombre actuel d'officiers, tant de pont que des machines, couvre difficilement les besoins et qu'il n'existe aucune réserve en vue de l'extension de la flotte. Aussi un recrutement massif et urgent d'élèves pour nos écoles de navigation constitue-t-il une nécessité impérieuse. A cet égard, beaucoup dépendra de l'action du « Centre national d'information maritime » (INFORMAR), pour lequel une subvention de 500 000 F est inscrite à l'article 12-21 du budget pour 1971. Ce crédit est insuffisant pour mener une action de grande envergure, même compte tenu du fait que l'Union des Armateurs Belges a fixé à 400 000 F sa contribution annuelle à INFORMAR et prend en outre à sa charge des prestations supplémentaires dont l'incidence financière peut être estimée à quelque 150 000 F. Le Ministre s'est dès lors proposé de porter la subvention destinée à INFORMAR à 1 000 000 de F en 1972.

* * *

La formation accélérée de matelots, et surtout de 2^{es} cuisiniers-boulangers, se révèle, en effet, être un succès.

Le problème de la formation d'élèves-cuisiniers à l'Ecole de Navigation d'Ostende (une année d'études pour des jeunes gens n'ayant suivi que l'école primaire) a été examiné de manière approfondie par le Conseil de perfectionnement de l'enseignement maritime. Ce Conseil, qui se compose de représentants des armateurs, des marins, de l'enseignement de la navigation, de l'Education nationale et de l'administration compétente en la matière a suggéré à l'unanimité la suppression de cette section. La nouvelle formule, à savoir la formation (à horaire réduit dans le

sociale leergangen) van 2^e kok-bakker waarborgt aan het personeel dat met dit onderwijs is belast een meer gemotiveerde benutting en geeft voor de koopvaardij betere resultaten.

2. Zeevisserij.

Vraag :

Volgens de Minister zou de gevoelige vermindering inzake nieuwbouw uitsluitend te wijten zijn aan het bemanningsstekort.

Dit is niet helemaal juist. De vermindering van de nieuwbouw zou veeleer te wijten zijn aan de enorm gestegen uitbatingkosten. De kostprijs van het schip is de laatste 10 jaar meer dan verdubbeld en hetzelfde geldt voor het onderhoud en de reparaties van de schepen. Ook de stookolieprijzen zijn enorm gestegen tijdens het laatste jaar.

Wij stellen vast dat heel de visserijnijverheid op het ogenblik marginaal geworden is. De bijzondere oorzaken zouden liggen in het gebrek aan nieuwe bestellingen van vissersschepen en dus de verdere noodzakelijke vernieuwing van onze vloot. Het is dan ook dringend dat er gezamenlijk overleg gepleegd wordt om aan deze nieuwe toestand te kunnen verhelpen.

Antwoord :

Zoals vermeld in de uiteenzetting van de Minister is de gevoelige vermindering inzake nieuwbouw inderdaad te wijten aan de kostprijs der schepen en aan het bemanningsstekort; het overleg dat zich opdringt heeft plaats.

3. Oostende-Doverlijn.

Vraag :

Zijn er tot hertoe reeds verbeteringen ingetreden in het gebruik van de hovercraft? Bestaan er daaromtrent perspectieven voor onze eigen diensten?

Antwoord :

Dank zij het aanbrengen van technische verbeteringen, is de bedrijfszekerheid van de hovercrafts er ongetwijfeld gevoelig op vooruitgegaan.

De economische rentabiliteit van deze nieuwe vervoerwijze stelt echter nog andere problemen. De evolutie wordt alleszins onder technisch en economisch oogpunt op de voet gevolgd met het oog op het eventueel invoeren van hovercrafts op onze Belgische diensten.

In dat verband werden reeds voorbereidende studies ondernomen met betrekking tot de implantatie en de omvang van de vereiste infrastructuur. Een beslissing terzake kan echter nog niet in het vooruitzicht worden gesteld.

4. Binnenvaart.

Vraag :

De bijdrage die door de schippers aan de Dienst voor de Regeling der Binnenvaart dient betaald te worden werd verhoogd van 3 tot 3,5 %. Dit bijkomend 0,5 % wordt afgedragen aan het Instituut voor het Transport langs de Binnenvaarten.

cadre des cours sociaux) de 2^e cuisinier-boulangier, garantit au personnel chargé de cet enseignement une utilisation plus motivée et donne de meilleurs résultats pour la flotte marchande.

2. Pêche maritime.

Question :

Selon le Ministre, la pénurie d'équipages serait la cause unique de la diminution sensible des constructions nouvelles.

Ce n'est pas tout à fait exact. La cause de la diminution des constructions nouvelles serait plutôt l'augmentation considérable des frais d'exploitation. Au cours des dix dernières années le coût d'un navire a plus que doublé et il en est de même pour l'entretien et les réparations des navires. La hausse des prix du mazout a également été très forte au cours de l'année écoulée.

Nous constatons qu'actuellement toute l'industrie de la pêche est devenue marginale. Les raisons principales en seraient l'absence de nouvelles commandes de bateaux de pêche et, partant, l'ajournement de la rénovation nécessaire de notre flotte. Il est donc urgent de se concerter en vue de pouvoir remédier à cette nouvelle situation critique.

Réponse :

Ainsi qu'il est dit dans l'exposé du Ministre, la diminution sensible des nouvelles mises en chantier est en effet attribuable au coût des navires ainsi qu'à la pénurie d'équipages; la concertation qui s'impose a lieu.

3. Ligne Ostende-Douvres.

Question :

Des améliorations ont-elles été apportées jusqu'à présent dans l'utilisation des aéroglisseurs. Des perspectives s'ouvrent-elles dans ce domaine pour nos propres services?

Réponse :

Grâce à des améliorations techniques, la sécurité d'utilisation des aéroglisseurs s'est sans aucun doute sensiblement améliorée.

Toutefois, la rentabilité économique de ce nouveau mode de transport pose encore d'autres problèmes. De toute manière, l'évolution tant technique qu'économique est suivie de près, en vue de la mise en service éventuelle d'aéroglisseurs sur les lignes belges.

A cet égard, des études préparatoires ont déjà été entamées en vue de déterminer l'implantation et l'importance de l'infrastructure requise. Une décision en la matière n'est cependant pas encore prévisible.

4. Navigation intérieure.

Question :

La cotisation que les bateliers doivent payer à l'office régulateur de la navigation intérieure a été portée de 3 à 3,5 %. Ce demi-pour-cent supplémentaire est transféré à l'Institut pour le Transport par Batellerie.

Is zulks wettelijk verantwoord? Welke controle heeft de Minister op het beheer van die gelden? Op welke basis worden de beheerders van het I. T. B. bezoldigd?

Antwoord :

De wettelijke basis waarop werd gesteund bij de verhoging van de bijdrage van de D. R. B. werd duidelijk aangehaald in de inleiding van het ministerieel besluit waarbij deze verhoging werd ingevoerd. Zij is gesteund op de bepalingen van de besluitwet zelf waarbij de D. R. B. werd opgericht.

De sommen voortvloeiend uit deze supplementaire bijdrage worden beheerd door het I. T. B. Dit staat onder hetzelfde toezicht als alle verenigingen zonder winstoogmerk, toezicht dat wettelijk is geregeld. Jaarlijks dient ook door de Raad van Beheer een uitvoerig verslag te worden ingediend bij de Minister waarvan het rapport van de Commissarissen bij de boekhouding dient gevoegd.

Volgens de statuten zelf van het I. T. B. worden de beheerders niet bezoldigd. De door hen gedragen onkosten kunnen eventueel worden terugbetaald.

Vraag :

Op blz. 199 van het begrotingsdocument is onder artikel 532.05 een krediet van 100 000 F voorzien als tussenkomst in de kosten voor ledige verplaatsing van schepen. Wat heeft dit te betekenen?

Antwoord :

Destijds werd in de reglementering van de D. R. B. voorzien dat, bij gebrek aan scheepsruimte op bepaalde laadplaatsen, opdracht kon gegeven worden aan sommige schepen om zich ledig naar die plaatsen te begeven. Zij zouden daarvoor door de D. R. B. vergoed worden.

Elk jaar wordt er daarvoor 100 000 F ingeschreven op de begroting. Het is vele jaren geleden dat hiermee nog een betaling werd gedaan.

Vraag :

Als verbinding tussen het Albertkanaal en de nieuwe Schelde-Rijnverbinding wordt het kanaal Zandvliet-Oelegem voorzien.

Is de bouw van die verbinding en de er aan verbonden investering verkeers-economisch verantwoord?

Antwoord :

Het tracé van de verbinding tussen het Albertkanaal en de nieuwe Schelde-Rijnverbinding heeft het voorwerp uitgemaakt van een beslissing van de Minister van Openbare Werken.

Vraag :

Het kanaal Schoten-Dessel wordt niet druk bevaren. Alhoewel de kanalen onder de bevoegdheid vallen van het Departement van Openbare Werken is het toch dat van Verkeerswezen dat het economisch nut moet kunnen bepalen.

Y a-t-il une justification légale à cette majoration et à ce transfert? Quel contrôle le Ministre a-t-il sur la gestion de ces fonds? Sur quelle base les administrateurs de l'I.T.B. sont-ils rémunérés?

Réponse :

La base légale sur laquelle s'appuie la majoration de la cotisation à l'O. R. N. I. a été clairement précisée dans le préambule de l'arrêté ministériel instaurant cette majoration. Elle s'appuie sur les dispositions mêmes de l'arrêté-loi qui a créé l'O. R. N. I.

Les sommes produites par ce supplément de cotisation sont gérées par l'I. T. B. Celui-ci est soumis au même contrôle que toutes les associations sans but lucratif, ce contrôle étant réglé par la loi. De plus, le Conseil d'administration doit transmettre chaque année au Ministre un rapport détaillé, auquel doit être joint le rapport des commissaires aux comptes.

Selon les statuts même de l'I. T. B., les administrateurs ne sont pas rémunérés. Néanmoins, les frais qu'ils supportent peuvent éventuellement leur être remboursés.

Question :

A la page 199 du document budgétaire, il est prévu à l'article 532.05 un crédit de 100 000 F à titre d'intervention dans les frais de remonte à vide de bateaux. Que signifie cet article?

Réponse :

Il a été prévu antérieurement, dans la réglementation de l'O. R. N. I., qu'à défaut de capacité d'absorption suffisante à certains points de chargement, certains bateaux pourraient être appelés à se rendre à vide à ces points. L'O. R. N. I. les en indemniserait.

Chaque année, il est inscrit à cette fin 100 000 F au budget. Il y a de nombreuses années cependant qu'aucun paiement n'a plus été effectué à l'aide de ce crédit.

Question :

Le canal Zandvliet-Oelegem constitue la liaison prévue entre le canal Albert et la nouvelle liaison Escaut-Rhin.

La construction de cette liaison et les investissements y afférents se justifient-ils du point de vue de l'économie des communications?

Réponse :

Le tracé de la liaison entre le Canal Albert et la nouvelle liaison Escaut-Rhin a fait l'objet d'une décision du Ministre des Travaux publics.

Question :

La navigation n'est guère intense sur le canal Schoten-Dessel. Si les canaux sont de la compétence du département des Travaux publics, c'est cependant celui des Communications qui doit pouvoir déterminer leur utilité du point de vue économique.

Welke is de bedrijvigheid op dit kanaal tijdens de laatste jaren ?

Is het behoud van dit kanaal, en eventueel van andere kleine kanalen verkeers-economisch verantwoord ?

Antwoord :

Gedurende de laatste jaren is de trafiek op het kanaal Schoten-Dessel de volgende geweest (in miljoen ton/kilometer) :

Jaar	Sectie Dessel- Turnhout	Sectie Turnhout- Schoten
1960	13,2	10,2
1969	25,3	18
1970	26,9	20,6

De bestendige verhoging van de trafiek, die in 10 jaar verdubbeld is, laat niet vermoeden dat het behoud van het kanaal Schoten-Dessel niet zou gerechtvaardigd zijn.

Niettemin ligt het in de bedoeling van de Minister door het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren studies te laten uitvoeren aangaande de economische rechtvaardiging van sommige waterwegen. Het kanaal Schoten-Dessel zal het voorwerp uitmaken van een dergelijk onderzoek. Deze studies die uiteraard zeer complex zijn, zullen betrekkelijk lang duren.

5. Zeevaartonderwijs.

— Hogere zeevaartschool te Antwerpen.

Vraag :

Bij het laatste bezoek van de Commissie aan de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen werd medegedeeld dat spoedig moest overgegaan worden tot de bouw van een nieuwe school op een andere plaats.

In de begroting 1971 is daarvan geen spoor terug te vinden. Wat zijn de voorzieningen in verband met de vernieuwing van de Hogere Zeevaartschool van Antwerpen ?

Antwoord :

De kredieten voor het optrekken van nieuwe openbare gebouwen worden normaler wijze voorzien op de begroting van het Ministerie van Openbare Werken.

Op voorstel van de Minister van Verkeerswezen heeft het ministerieel comité voor Budgettair Beheer en Openbaar Ambt beslist dat, in overeenstemming met het Departement van Openbare Werken, een optie mocht genomen worden met het oog op de aankoop van een terrein bestemd voor de bouw van een nieuwe Hogere Zeevaartschool. De prijs van dit terrein werd geraamd op 15 000 000 F. Tevens werd bepaald dat de nodige kredieten voor de bouw zelf op de buitengewone begroting van Openbare Werken in aanmerking mochten genomen worden.

Op dit ogenblik zijn onderhandelingen aan de gang met het Stadsbestuur van Antwerpen met het oog op de aankoop van een terrein op de Linker Oever, namelijk bij het Burchtse Weel, toebehorende aan de IMALSO.

Quelle a été l'activité sur ce canal au cours des dernières années ?

Le maintien de ce canal et, éventuellement, d'autres petits canaux se justifie-t-il du point de vue de l'économie des transports.

Réponse :

Au cours des dernières années le trafic sur le canal Schoten-Dessel a été le suivant (en millions de tonnes/kilomètres) :

Année	Section Dessel- Turnhout	Section Turnhout- Schoten
1960	13,2	10,2
1969	25,3	18
1970	26,9	20,6

L'augmentation continue du trafic, lequel a doublé en 10 ans, ne permet pas de supposer que le maintien du canal Schoten-Dessel serait injustifié.

Néanmoins, il entre dans les intentions du Ministre de faire exécuter, par l'Institut pour le transport par batellerie, des études sur la justification économique de certaines voies d'eau. Le canal Schoten-Dessel fera l'objet d'une étude de ce genre. Ces études, qui sont évidemment très complexes, demandent un temps relativement long.

5. Enseignement maritime.

— Ecole supérieure de navigation d'Anvers.

Question :

Au cours de la dernière visite que la Commission a faite à l'Ecole supérieure de navigation d'Anvers, il lui a été annoncé qu'il faudrait procéder à bref délai à la construction d'une nouvelle école dans un autre site.

On ne trouve nulle trace de cette décision dans le budget de 1971. Quelles sont les dispositions en ce qui concerne la rénovation de l'école supérieure de navigation d'Anvers ?

Réponse :

Les crédits prévus pour la construction de nouveaux bâtiments publics sont normalement inscrits au budget du Ministère des Travaux publics.

Sur la proposition du Ministre des Communications le comité ministériel de la gestion budgétaire et de la fonction publique a décidé qu'en accord avec le département des Travaux publics une option pouvait être prise en vue de l'achat d'un terrain destiné à la construction d'une nouvelle école supérieure de navigation. Le prix de ce terrain a été évalué à 15 millions de francs. Il a également été décidé que les crédits requis pour la construction proprement dite pouvaient figurer au budget extraordinaire des Travaux publics.

A l'heure actuelle des négociations sont en cours avec l'administration communale d'Anvers en vue de l'achat d'un terrain sur la Rive gauche, situé près du « Burchtse Weel » et appartenant à l'IMALSO.

— *Lange omvaart.**Vraag :*

Wij menen dat de inschepingsvoorwaarden van de kadetten niet beantwoorden aan datgene wat wij ervan hebben verwacht.

Bovendien komt het ons voor dat wij aldus niet de beste methode hebben gevonden om de opleiding op zee aan onze kadetten te verzekeren. Het lijkt aangewezen dat het roer drastisch omgeslagen wordt.

Het Bestuur van het Zeewezen beschikt toch zelf over de vereiste middelen en mogelijkheden om zelf de inscheping te verzorgen en de verdere opleiding aan boord van een schip op een adequate wijze uit te voeren.

De begroting voorziet voor deze opleiding een belangrijke uitgave (14 600 000 F), ten bate van de privé-sector. Wat zou het kosten moest hiervoor met eigen middelen worden gezorgd?

Antwoord :

Het vraagstuk van de amarinage der kadetten van de Hogere Zeevaartschool wordt op het huidige ogenblik opnieuw onderzocht in het kader van de reorganisatie van deze school.

— *Zeevisserij.**Vraag :*

In verband met de schoolopleiding van de zeevisser, dient er een wijziging te worden gebracht aan de opvatting van de opleiding zelf.

Wanneer destijds Paster Pype begonnen is met de opleiding van scheepjongens was die vooral bedoeld om ze een zekere zeemanschap bij te brengen.

Er gingen aanzienlijk veel mensenlevens verloren op zee door een te elementaire kennis van het zeemanschap.

Heel het visserijonderwijs is in die richting verder geëvolueerd, en dat is wel goed. Maar op het huidig ogenblik is de kennis van het vissen en al datgene wat met het vissen zelf verband houdt even nodig als het zeemanschap.

Hiermee wordt niet voldoende rekening gehouden in de opleidingsprogramma's.

De Commissie voor toegepast wetenschappelijk onderzoek in de zeevisserij heeft op gebied van kennis van visserijuitrusting, visbehandeling, onderzoek van visgronden en dergelijke meer, heel wat wetenschappelijke gegevens verzameld die hun weerslag zouden moeten vinden in de studieprogramma's van onze visserij scholen.

De ondervraging van de jury's voor het afleveren van brevetten in de zeevisserij voor schipper 2^e en 1^e kl. zou ondermeer een grondiger behandeling van de visserijkennis moeten bevatten omdat het rendement van onze visserij schepen niet in hoofdzaak afhankelijk is van het zeemanschap van de schipper maar even zoveel van zijn visserij technische kennis, dus visserijtechniek, visbehandeling, visverzorging en kennis van de visgronden, gebruik van de apparaten ten overstaan van de visserij, enz.

Antwoord :

Zoals blijkt uit de uiteenzetting van de Minister, laat de huidige opvatting van ons zeevisserij-onderwijs inder-

— *Long cours.**Question :*

Nous estimons que les conditions d'embarquement des cadets ne répondent pas à notre attente.

En outre, il nous revient que de cette façon nous n'utilisons pas la méthode la meilleure pour assurer la formation en mer de nos cadets. Il s'indique de changer radicalement d'orientation.

L'administration de la marine dispose des moyens et possibilités nécessaires pour assurer elle-même l'embarquement et veiller de manière adéquate à la poursuite de la formation à bord d'un navire.

Le budget prévoit, pour cette formation, une dépense importante (14 600 000 F) en faveur du secteur privé. Combien coûterait une formation assurée à l'aide de moyens propres?

Réponse :

Le problème de l'amarinage des cadets de l'Ecole supérieure de navigation est actuellement soumis à un nouvel examen dans le cadre de la réorganisation de cette école.

— *Pêche maritime.**Question :*

Pour ce qui est de la formation scolaire du marin pêcheur, il y a lieu d'en modifier la conception même.

Lorsque jadis le pasteur Pype a commencé à former des mousses, il entendait surtout leur donner une certaine connaissance de la navigation.

Trop de marins perdaient la vie en mer à la suite d'une connaissance trop élémentaire de la navigation.

Toute l'instruction de la pêche a heureusement évolué dans ce sens. En ce moment pourtant la connaissance de la pêche et de tout ce qui a trait est aussi nécessaire que la navigation.

Les programmes d'instruction ne tiennent pas suffisamment compte de cette connaissance.

La Commission de recherche scientifique appliquée à la pêche maritime a rassemblé, dans le domaine de la connaissance de l'équipement pour la pêche, du traitement du poisson, de la recherche des lieux de pêche, etc., de nombreuses données scientifiques, qui devraient figurer aux programmes de nos écoles de pêche.

L'examen devant le jury en vue de l'attribution de brevets de patron-pêcheur de 1^{re} et 2^{me} classe devrait, à notre avis, porter davantage sur la connaissance de la pêche, parce que le rendement de nos bateaux de pêche ne dépend pas uniquement des qualités de navigateur du patron, mais au moins autant de ses connaissances techniques dans le domaine de la pêche, c'est-à-dire les techniques de la pêche, le traitement du poisson, le conditionnement de ce dernier, la connaissance des lieux de pêche, l'emploi des appareils pour la pêche, etc.

Réponse :

Ainsi qu'il ressort de l'exposé du Ministre, la conception actuelle de notre enseignement de la pêche maritime ne

daad niet toe de leerlingen een voldoende praktische kennis bij te brengen.

Nieuwe formules worden op dit ogenblik onderzocht.

Vraag :

De Minister heeft verklaard dat het charteren van een bestaand klassiek middenslagschip voor de zeevisserij de beste oplossing zou zijn voor de praktische vorming van de leerling ter visserij.

Aangezien daar nu toch reeds een jaar sprake van is, wenst een lid te weten wanneer dit zou kunnen gebeuren en of daartoe de nodige kredieten op de begroting voorzien zijn?

Antwoord :

De nodige kredieten voor het charteren van een vissers-schip voor de praktische opleiding ter visserij zullen ingeschreven worden op de begroting 1972. Het is de bedoeling met het nieuw systeem te starten in januari 1972.

Vraag :

Aan de kust wordt veel gesproken over een hervorming in het zeevisserijonderwijs, en naar aanleiding hiervan ook over een concentratie.

Wordt daar werkelijk aan gedacht en zo ja, hoe zou die concentratie worden opgevat?

Antwoord :

Op het ogenblik zijn en aan de kust :

- één Rijkvisserijschool te Heist met 57 leerlingen en vijf gesubsidieerde visserij scholen, namelijk :
- één Stedelijke Visserijschool te Oostende met 50 leerlingen;
- één Vrije Visserijschool te Oostende met 34 leerlingen;
- één Vrije Visserijschool te Heist met 34 leerlingen;
- één Vrije Visserijschool te Nieuwpoort met 29 leerlingen;
- de technische afdeling van de school van het K. W. IBIS te Bredene met 23 leerlingen.

Bepaalde mensen uit het visserijmilieu hebben gewag gemaakt van een eventuele concentratie van deze scholen. Tot nogtoe is er nochtans geen enkele van de bestuursorganen of inrichtende machten van de gesubsidieerde scholen die officieel de wens heeft geuit tot samensmelting of overneming.

F. — Luchtvaart.

1. SABENA.

Vraag :

Een saneringsprogramma wordt in het vooruitzicht gesteld. Twee jaar geleden hebben de Verenigde commissies van Kamer en Senaat vanwege de autoriteiten van de SABENA eenzelfde plechtige verklaring aanhoord. Nogtans is het deficit er niet op verminderd...

Commentaren in de pers over de aankoop en de bezetting van de « Jumbo-Jets 747 » zijn bepaald niet vleidend voor de SABENA.

permet pas de donner aux élèves une formation pratique suffisante.

De nouvelles formules sont actuellement à l'examen.

Question :

Le Ministre a déclaré que l'affrètement d'un bateau de pêche classique de tonnage moyen serait la meilleure solution pour assurer la formation pratique des élèves.

Etant donné qu'il en est question depuis quelques années, un membre a voulu savoir quand ce projet pourrait être réalisé et si les crédits nécessaires avaient été prévus au budget.

Réponse :

Les crédits nécessaires à l'affrètement d'un bateau de pêche pour la formation pratique des élèves seront inscrits au budget 1972. Il entre dans les intentions d'appliquer ce nouveau système à partir de janvier 1972.

Question :

Au littoral, il est beaucoup question d'une réforme de l'enseignement de la pêche maritime et à cette occasion également d'une concentration de cet enseignement.

A-t-on réellement songé à cette concentration et, dans l'affirmative, comment serait-elle conçue?

Réponse :

Au littoral, il y a en ce moment :

- une Ecole de pêche de l'Etat à Heist comptant 57 élèves et cinq écoles de pêche subsidiées, à savoir :
- une Ecole de pêche de la ville d'Ostende, comptant 50 élèves;
- une Ecole de pêche libre à Ostende, comptant 34 élèves;
- une Ecole de pêche libre à Heist, comptant 34 élèves;
- une Ecole de pêche libre à Nieuport, comptant 29 élèves;
- la section technique de l'école de l'O. R. IBIS à Bredene, comptant 23 élèves.

Dans les milieux de la pêche, certains ont évoqué la possibilité d'une concentration de ces écoles. Jusqu'à présent pourtant aucun organisme de direction ou pouvoir organisateur des écoles subsidiées n'a officiellement exprimé le désir de fusion ou de reprise.

F. — Aéronautique.

1. SABENA.

Question :

Un programme d'assainissement est prévu. Il y a deux ans, les autorités de la SABENA ont fait, devant les Commissions réunies de la Chambre et du Sénat, une déclaration solennelle; néanmoins, le déficit n'a pas diminué pour autant...

Les commentaires que la presse a consacrés à l'achat et au coefficient d'occupation des « Jumbo-Jets » ne sont pas particulièrement flatteurs pour la SABENA.

Zie « Het Volk » dd. 25 februari 1971 (Megalomanie...) en « De Standaard » dd. 24 januari 1971 (Jumbo is te vroeg gekomen — slechte resultaten Pan Am).

Hoeveel Jumbo-Jets werden er gekocht door « Air France », « K. L. M. », « Lufthansa », « Swissair », « S. A. S. », « Alitalia »?

De aankoop van de Jumbo-Jets werd gefinancierd door leningen bij de privé-banken. Tegen welke interestvoet?

Wordt een verhoging van het kapitaal van de SABENA voorzien? Hoe zal een nieuwe kapitaalsinbreng vergoed worden?

Antwoord :

1. De concurrenten van de SABENA op de Noord Atlantische route waarop de Boeing 747 worden ingezet hadden reeds 158 toestellen aangekocht toen de SABENA haar twee exemplaren bestelde.

Air France kocht er 12;
K. L. M., 7;
Lufthansa, 6;
Swissair, 2;
S. A. S., 2;
Alitalia, 5.

De SABENA was tot deze aankoop verplicht om haar concurrentiële positie, op haar bijzonderste intercontinentale lijn niet te verliezen. Opiniepeilingen brachten aan het licht dat drie passagiers op vier, de voorkeur gaven aan de B. 747 en de maatschappij vreesde dat haar verkoop met 10 tot 30 % zou teruglopen, indien zij deze toestellen niet aankocht.

De eerste ervaringen met de B. 747 hebben deze vooruitzichten bevestigd.

Ten tweede valt de kostprijs van een exploitatie met de B. 747, voor een gelijk aanbod in passagiers en vracht, 20 % goedkoper uit dan met de B. 707.

Ten derde, indien de SABENA geen B. 747 had aangekocht dan had zij, van 1971 af, twee bijkomende B. 707 moeten aankopen. Zij zou, gelet op de concurrentie van de B. 747, met deze oude toestellen een haast onbereikbare bezettingscoëfficiënt moeten behaald hebben om een rendabele exploitatie te bekomen.

Om met de B. 707 de rentabiliteitsdrempel te behouden, zou zij in feite op haar voornaamste lange afstandnet, haar programma moeten hebben ingekrompen en het is duidelijk dat zij daardoor het bestaan zelf van de lijn op Amerika in gevaar zou hebben gebracht.

Tenslotte heeft de SABENA bij de bestelling ook rekening gehouden met de mogelijke gevolgen van de steeds toenemende verkeersdruk, boven de terminale zone van de luchthaven van New York.

Indien, zoals verwacht mag worden, door de luchthavenautoriteiten van deze stad, beperkingen moesten opgelegd worden aan het aantal vliegtuigbewegingen, dan zou een maatschappij die met jumbo-jets vliegt zich in een betere positie bevinden om haar verkeer vlot te doen verlopen, dan een concurrent die met kleinere toestellen meer landingen op deze luchthaven moet uitvoeren.

2. De Jumbo-Jets werden gefinancierd op de volgende manier :

- 1) lening bij E. X. I. M. : 29 % van de totale leningen;
- 2) Belgische kredietinstellingen : 46 %;
- 3) buitenlandse banken : 25 %.

Voir les journaux « Het Volk » du 25 février 1971 (Megalomanie...), « De Standaard », du 24 janvier 1971 (le « Jumbo » est venu trop tôt — la « Pan Am » a enregistré de mauvais résultats).

Combien de « Jumbo-Jets » « Air France », la « K. L. M. », la « Lufthansa », la « Swissair », la « S. A. S. » et « Alitalia » ont-elles achetées?

L'achat de « Jumbo-Jets » a été financé par des emprunts conclus auprès de banques privées; quel en est le taux d'intérêt?

Une augmentation du capital de la SABENA est-elle prévue? Comment un nouvel apport de capital sera-t-il rémunéré?

Réponse :

1. Les concurrents de la SABENA sur la ligne de l'Atlantique Nord sur laquelle le Boeing 747 a été mis en service avaient déjà acheté 158 appareils lorsque la SABENA a commandé les deux siens.

Air France en a acheté 12;
la K. L. M., 7;
la Lufthansa, 6;
Swissair, 2;
la S. A. S., 2;
Alitalia, 5.

La SABENA a été contrainte de procéder à cet achat pour ne pas mettre en péril sa position concurrentielle sur sa ligne intercontinentale la plus importante. Des sondages d'opinion ont révélé que trois passagers sur quatre marquaient leur préférence pour le B. 747 et la Société a craint que ses ventes ne fléchissent de 10 à 30 %, si elle n'acquerrait pas ces appareils.

Les premières expériences réalisées avec le B. 747 ont confirmé ces prévisions.

En second lieu, le prix de revient de l'exploitation en utilisant le B. 747 est de 20 % inférieur à celui obtenu en mettant en ligne le B. 707, à offre égale en ce qui concerne les passagers et le fret.

En troisième lieu, si la SABENA n'avait pas acheté de B. 747, elle aurait dû acquérir, dès 1971, deux B. 707 supplémentaires. Vu la concurrence du B. 747, elle aurait dû, pour assurer la rentabilité de l'exploitation, atteindre avec ces anciens appareils un coefficient d'occupation presque hors de portée.

Pour rester au-dessus du seuil de rentabilité avec le B. 707 elle aurait dû réduire son programme sur son réseau long-courriers et il est évident qu'elle aurait, de ce fait, mis en péril l'existence même de sa liaison avec l'Amérique.

Enfin, lors de sa commande, la SABENA a également tenu compte des conséquences éventuelles de l'accroissement continu de la densité du trafic au-dessus de la zone terminale de l'aéroport de New York.

Si, comme on peut s'y attendre, les autorités de l'aéroport de cette ville devaient imposer des restrictions en ce qui concerne le nombre des mouvements d'avions, une compagnie qui met en service des « Jumbo-Jets » se trouverait dans une situation meilleure, pour assurer son trafic sans heurts, qu'une compagnie concurrente qui doit effectuer sur cet aéroport plus d'atterrissages en utilisant des appareils de capacité moindre.

2. Les « Jumbo-Jets » ont été financés de la façon suivante :

- 1) emprunt contracté auprès d'E. X. I. M. : 29 % de la totalité des emprunts;
- 2) institutions belges de crédit : 46 %;
- 3) banques étrangères : 25 %.

Aangezien de intrestvoeten behoren tot het zakengeheim zal de gevraagde inlichting mondeling aan het geachte lid worden medegedeeld.

3. In de huidige omstandigheden kan het kapitaal van de Sabena alleen worden verhoogd door een bijkomende inbreng van de Staat.

Deze uitbreiding moet normaal vergoed worden door middel van latere winsten.

Vraag :

Welke luchtvaartlijnen worden afgeschaft in het kader van de reorganisatie van het Europese net?

Antwoord :

De passagiersdiensten op Düsseldorf, Keulen en Stuttgart werden afgeschaft.

Vraag :

Een lid vraagt inlichtingen over het concordevliegtuig en over de gevolgen van de door de Sabena genomen optie.

Antwoord :

De prototypes van dit vliegtuig worden momenteel nog verder getest. De Sabena heeft een optie op twee van deze toestellen. Deze optie moet definitief bevestigd worden op 30 september 1971.

Vraag :

Statistische inlichtingen worden gevraagd in verband met het reizigers- en goederenverkeer van en naar de verschillende Belgische luchthavens per land van bestemming of van herkomst.

Antwoord :

De gevraagde inlichtingen voor 1969 komen voor in het Statistisch Jaarboek van de Regie der Luchtwezen. De inlichtingen voor 1970 zijn nog niet voorhanden.

Vraag :

Men heeft zo pas aan de ingang van de luchthaven nieuwe panelen geplaatst die vermelden « Nationale luchthaven ». Waarom werd de benaming « Luchthaven Brussel Nationaal » die voordien steeds werd gebruikt overeenkomstig de akkoorden, getroffen in de Commissie voor Verkeerswezen omstreeks de jaren 1950, gewijzigd?

Antwoord :

De Minister deelt mede dat volgens hem geen enkel akkoord werd getroffen m.b.t. de officiële benaming van de nationale luchthaven.

Er kan dan ook geen sprake zijn van een wijziging van deze benaming.

Les taux d'intérêt relevant du secret des affaires, le renseignement demandé sera communiqué verbalement à l'honorable membre.

3. Dans les conditions actuelles, le capital de la Sabena ne pourra être augmenté que par un apport complémentaire de l'Etat.

Cette augmentation devrait, normalement, être compensée par les bénéfices ultérieurs.

Question :

Quelles ont été lignes aériennes supprimées dans le cadre de la réorganisation du réseau européen?

Réponse :

Les services « passagers » à destination de Düsseldorf, Cologne et Stuttgart ont été supprimés.

Question :

Un membre a demandé des renseignements au sujet de l'avion « Concorde » et sur les conséquences de l'option prise par la Sabena.

Réponse :

Les prototypes de cet avion sont, en ce moment encore, soumis à des essais. La Sabena a pris une option sur 2 de ces appareils. Cette option doit être définitivement confirmée le 30 septembre 1971.

Question :

Des statistiques sont demandées au sujet du transport de personnes et de marchandises au départ et à destination des différents aéroports belges, par pays de destination ou d'origine.

Réponse :

Les renseignements, demandés pour 1969, figurent à l'Annuaire statistique de la Régie des Voies aériennes. Les renseignements pour 1970 ne sont pas encore disponibles.

Question :

On vient de placer, à l'entrée de l'aéroport, de nouveaux panneaux comportant la mention « Aéroport national ». Pourquoi a-t-on modifié la dénomination d'« Aéroport de Bruxelles National », qui avait toujours été utilisée conformément aux accords conclus vers les années 1950 au sein de la Commission des Communications.

Réponse :

Le Ministre a déclaré qu'aucun accord n'a été conclu au sujet de la dénomination officielle de l'aéroport national.

Il ne peut donc être question de modifier cette dénomination.

In dat verband verwijst de Minister naar zijn antwoorden op de door de heer De Vlies gestelde parlementaire vragen n° 7 van 27 oktober 1970, n° 19 van 25 november 1970 en n° 49 van 14 januari 1971.

Vraag :

— Hoeveel hogere ambtenaren zijn er en hoeveel per taalrol in :

- a) de algemene directie met de 5 directies;
- b) de adjunct-algemene directie;
- c) het algemeen secretariaat;
- d) de commerciële directie;
- e) de technische directie;
- f) de directie luchtoperaties ?

Hoeveel personeelsleden van de hogere graad werden tijdens de laatste 5 jaar aangeworven ? Welk is de taalverhouding desdaangaande ?

Antwoord :

Per directie worden hiarna het aantal personeelsleden van hogere rang tot de graad van onderdirecteur inbegrepen vermeld :

- Algemene directie : 1;
- Algemene directie (adj.) : 4;
- Algemeen secretariaat : 4;
- Verkoop : 3;
- Marketing : 2;
- Planning : 3;
- Technische directie : 3;
- Operaties : 2.

Het is niet mogelijk een verdeling per taalrol aan te geven, aangezien de taalrollen nog niet werden ingevoerd. De Minister heeft echter aan de Maatschappij gevraagd zich op dit stuk te schikken naar de bepalingen van de taalwet. Hij zal er zorg voor dragen dat de taaltoestanden in de Maatschappij zo spoedig mogelijk worden aangezuiverd.

Bij de S. A. B. E. N. A. werden tijdens de laatste vijf jaar 18 universitaire aangeworven, waaronder 12 Nederlandstaligen.

Vraag :

De Sabena zou oproepen hebben gedaan tot haar personeel om voor 1 200 F een week-end door te brengen in New-York.

Werd dit initiatief genomen om de ledige vliegtuigen te vullen ?

Antwoord :

De Sabena heeft deze reizen ingericht om haar personeel en hun familieleden vertrouwd te maken met de nieuwe Boeing 747. De maatschappij oordeelt dat zij op deze wijze via haar personeelsleden, het reizen per vliegtuig kon bevorderen.

De reizen werden ingericht tijdens het dode seizoen.

De gevraagde prijs van 1 000 F dekt alle kosten, gelet op de uitzonderlijke faciliteiten waarvan de maatschappij in New York kon genieten.

A ce sujet le Ministre s'est référé à la réponse qu'il a fournie aux questions parlementaires n° 7 du 27 octobre 1970, n° 19 du 25 novembre 1970 et n° 49 du 14 janvier 1971 posée par M. De Vlies.

Question :

Combien de fonctionnaires supérieurs y a-t-il et quel est leur nombre, par rôle linguistique, dans :

- a) à la direction générale y compris les 5 directions;
- b) à la direction générale (adj.);
- c) au secrétariat général;
- d) à la direction commerciale;
- e) à la direction technique;
- f) à la direction des opérations aériennes.

Combien de membres du personnel de rang supérieur ont-ils été recrutés au cours des 5 dernières années ? Comment se répartissent-ils du point de vue linguistique ?

Réponse :

Par direction, le nombre de membres du personnel de rang supérieur recrutés jusqu'au grade de sous-directeur est le suivant :

- Direction générale : 1;
- Direction générale (adj.) : 4;
- Secrétariat général : 4;
- Vente : 3;
- Marketing : 2;
- Programmation : 3;
- Direction technique : 3;
- Opérations : 2.

Il n'est pas possible de fournir une répartition par rôle linguistique, les rôles linguistiques n'ayant pas encore été instaurés. Toutefois, le Ministre a demandé à la Société de se conformer sur ce point aux dispositions de la loi linguistique; il veillera à ce que la situation au point de vue linguistique soit assainie au plus tôt au sein de la Société.

Au cours des cinq dernières années, 18 universitaires, dont 12 d'expression néerlandaise, ont été recrutés par la S. A. B. E. N. A.

Question :

La Sabena aurait proposé à son personnel de passer un week-end à New York pour le prix de 1 200 F. Cette initiative a-t-elle été prise en vue de remplir les appareils vides ?

Réponse :

La Sabena a organisé ces voyages pour familiariser son personnel et les membres de leur famille avec le nouveau Boeing 747. La société estime qu'elle peut ainsi promouvoir les voyages par avion par l'intermédiaire de son personnel.

Ces voyages ont été organisés pendant la morte saison.

Le prix demandé de 1 000 F couvre tous les frais étant donné les facilités exceptionnelles dont la société a pu bénéficier à New York.

Vraag :

In de laatste dagen ontstond er heel wat rumoer in verband met een regelmatige lijnverbinding van Gosselies naar Zaventem.

Tijdens de laatste vergadering van de vereniging voor de Promotie van de Luchthaven van Gosselies werd geëist dat die luchtlijn zou worden geopend.

In ons huidige stelsel zou dit noodzakelijk voor rekening van de Sabena moeten gebeuren.

Dit betekent dat de Sabena nieuwe deficitaire lijnen zou openen die door verhoging van Staatstoelagen moeten gedekt worden.

Andere centra van het land zullen onvermijdelijk gelijkaardige eisen stellen.

Toch schijnt het binnenlands verkeer per luchtlijn meer en meer belangstelling te genieten.

Zou dit niet een globale studie en een globale houding noodzakelijk maken ?

Antwoord :

Wat betreft de verbinding Gosselies-Zaventem verwijst de Minister naar zijn antwoord op een gelijkaardige vraag, welke onder de rubriek « Regionale luchthavens » is opgenomen.

De exploitatie van lijndiensten op korte afstand wordt sedert enkele tijd door de Sabena onderzocht.

Zij heeft de uitbating van dergelijke lijndiensten door kleine maatschappijen ingeschreven op het door de Raad van Beheer goedgekeurd actieprogramma.

*2. Regionale luchthaven.**Vraag :*

Zijn de aangekondigde nieuwe beheersformules voor de regionale luchthavens niet in strijd met de wet tot oprichting van de Regie der Luchtwegen en zal men uiteindelijk niet voor dezelfde deficitaire toestand komen te staan als bv. in de haven van Antwerpen ? Bovendien lijkt de vergelijking met Wevelgem niet aangewezen aangezien deze luchthaven praktisch uitsluitend is afgestemd op de sport terwijl in Antwerpen bv. ook transportvliegtuigen landen en opstijgen.

Antwoord :

1. De besluitwet tot oprichting van de Regie der Luchtwegen belast dit organisme er o.m. mee, « in het algemeen belang en met toepassing van de nijverheids- en handelsmethoden de luchthavens en dezer aanhorigheden, te bouwen, in te richten, te onderhouden en te exploiteren ».

Deze tekst houdt geen enkele verplichting in al de openbare burgerlijke luchthavens door de Regie der Luchtwegen te laten beheren.

2. Het streven om de gewestelijke overheden bij het beheer van de secundaire luchthavens te betrekken is er niet op gericht de uitgaven te beperken, maar wel te komen tot een soepeler beheersvorm die aan gewestelijke overheden niet alleen inspraak, maar bovendien ook effectieve medeverantwoordelijkheid toekent voor de uitbouw van hun eigen luchthaven.

3. Wat het voorbeeld van Wevelgem betreft, is er vanzelfsprekend geen vergelijking mogelijk tussen het verkeer op dit vliegveld en dat van Deurne. Het drukker verkeer te Antwerpen belet niet dat daar een gelijkaardige beheersvorm zou worden in het leven geroepen, te meer

Question :

Ces derniers jours de nombreuses rumeurs ont circulé concernant l'établissement d'une ligne régulière Gosselies-Zaventem.

L'Association pour la promotion de l'aérodrome de Gosselies a exigé la mise en service de cette ligne lors de sa dernière réunion.

Dans notre système actuel, cela devrait nécessairement se faire pour le compte de la Sabena.

Ceci signifie que la Sabena ouvrirait de nouvelles lignes dont le déficit devrait être couvert par une augmentation des subventions de l'Etat.

D'autres centres du pays posent inévitablement des exigences identiques.

Toutefois le trafic aérien intérieur semble rencontrer un intérêt de plus en plus vif.

Ce fait ne justifierait-il pas une étude d'ensemble et une attitude globale ?

Réponse :

Pour ce qui concerne la liaison Gosselies-Zaventem, le Ministre se réfère à la réponse qu'il a donnée à une question identique et qui est reprise sous la rubrique « aérodromes régionaux ».

L'exploitation de lignes à courte distance est étudiée depuis quelque temps par la Sabena.

Elle a inscrit l'exploitation de telles lignes par de petites sociétés au programme d'action approuvé par son conseil d'administration.

*2. Aérodromes régionaux.**Question :*

Les nouvelles formules de gestion annoncées pour les aérodromes régionaux ne sont-elles pas contraires à la loi créant la Régie des voies aériennes et ne se trouvera-t-on pas finalement devant une situation déficitaire identique à celle existant, par exemple, au port d'Anvers ? En outre, la comparaison avec Wevelgem ne semble guère indiquée car cet aérodrome est presque exclusivement axé sur l'aviation sportive alors que l'aérodrome d'Anvers, par exemple, accueille également des avions de transport.

Réponse :

1. L'arrêté-loi créant la Régie des voies aériennes charge notamment cet organisme « dans l'intérêt général et avec application des méthodes industrielles et commerciales, de construire, d'aménager, d'entretenir et d'exploiter les aéroports ».

Ce texte ne comporte aucune obligation pour la Régie des voies aériennes de gérer tous les aéroports civils publics.

2. La tendance qui vise à intéresser les pouvoirs régionaux à la gestion des aérodromes secondaires n'a pas pour but de limiter les dépenses, mais bien d'arriver à une formule plus souple de gestion qui attribue aux autorités régionales non seulement une participation mais aussi une corresponsabilité effective dans le développement de leur propre aéroport.

3. En ce qui concerne l'exemple de Wevelgem il est évident qu'il n'est pas possible d'établir une comparaison entre le trafic de cet aéroport et celui de Deurne. La densité plus forte du trafic à Anvers n'empêche pas l'adoption d'une forme de gestion identique, d'autant plus que l'aéroport

daar de luchthaven van Wevelgem eveneens op het zaken- en chartertransport wordt afgestemd.

Vraag :

Er worden inlichtingen gevraagd over het verzoek van een luchtvaartmaatschappij om een regelmatige lijndienst Gosselies-Brussel te mogen inleggen en over het voornemen van de plaatselijke overheden om te Gosselies een internationale luchthaven uit te bouwen.

Antwoord :

De Sabena beschikt op het Belgisch grondgebied over een alleenvergunning voor het geregeld vervoer, zowel in binnenverkeer als in internationaal verkeer. Deze alleenvergunning belet de Sabena nochtans niet eventueel te onderhandelen met maatschappijen die bv. kleine vliegtuigen bezitten om voor haar rekening korte afstandslijnen uit te baten.

Een dergelijke onderaanneming, die gedekt moet worden door een kontrakt tussen de Sabena en de bedoelde maatschappij en die vooraf door de bevoegde luchtvaartdiensten moet worden goedgekeurd, veronderstelt voor elke lijn een voorafgaande en grondige economische studie.

Wat de uitbating van de lijn Gosselies-Brussel betreft heeft de Sabena aan de betrokken maatschappij gevraagd een dergelijke studie in te dienen.

Indien de vooruitzichten inzake het economisch rendement voor een dergelijke lijndienst gunstig zijn, zal de Sabena deze initiatieven aanmoedigen.

Men moet echter formules kunnen uitwerken waarbij de « onder-aannemer » het risico van de exploitatie van de lijn op zich neemt. De Sabena oordeelt bvb. terecht dat de uitbating van een regelmatige lijndienst Gosselies-Brussel voor haar in elk geval geen verlies mag veroorzaken.

Er mag ook niet getornd worden aan het principe van de haar toegekende alleenvergunning.

Tenslotte mag het uitbaten van om het even welke geregelde lijndienst op korte afstand geen aanleiding geven tot een afvloeiing van passagiers naar maatschappijen die met Sabena concurreren.

Vraag :

Meerdere leden verzoeken de Minister duidelijk stelling te nemen t. o. v. de Antwerpse luchthaven.

Antwoord :

De Minister herhaalt wat hij reeds meermaals heeft verklaard: nl. dat Deurne zal afgeschaft worden zodra de nieuwe autosnelwegverbinding met Zaventem in gebruik wordt genomen.

Hij erkent echter dat Antwerpen over een eigen luchthaven moet blijven beschikken die specifiek op de Antwerpse luchtvaartbehoeften, d. w. z. op sport, toerisme, zakentransport, kleine interstedenverbindingen en charterverkeer is afgestemd.

Dit verkeer kan echter te Deurne niet behouden worden omdat deze luchthaven te dicht bij het stedscentrum is gelegen en niet kan aangepast worden zonder te vermijden dat de vliegtuigen op zeer lage hoogte boven de agglomeratie moeten wegvliegen. Zij kan ook niet geschikt worden gemaakt voor veelvuldig gebruik van reactietoestellen.

de Wevelgem est également axé sur les transports d'affaires et les transports par avions nolisés.

Question :

Un membre souhaite obtenir des explications au sujet de la demande d'une société de navigation aérienne de pouvoir établir une ligne régulière Gosselies-Bruxelles et sur l'intention des autorités locales de faire de Gosselies un aéroport international.

Réponse :

La Sabena dispose sur le territoire belge d'un monopole pour le transport régulier tant en trafic intérieur qu'en trafic international. Ce monopole n'empêche cependant pas la Sabena de négocier éventuellement avec des sociétés qui, par exemple, possèdent de petits appareils, l'exploitation pour son propre compte de lignes à courte distance.

Une sous-traitance de ce genre qui doit être couverte par un contrat entre la Sabena et la société en question et qui doit au préalable être approuvée par les services aériens compétents suppose pour chaque ligne une étude économique préalable et approfondie.

En ce qui concerne l'exploitation de la ligne Gosselies-Bruxelles, la Sabena a demandé à la société intéressée de présenter une telle étude.

Si les perspectives de rendement économique pour une ligne de ce genre sont favorables, la Sabena encouragera ces initiatives.

Il faudrait cependant élaborer des formules par lesquelles le sous-traitant prend sur lui les risques inhérents à l'exploitation de la ligne. Par exemple, la Sabena estime à juste titre que l'exploitation d'une ligne régulière Gosselies-Bruxelles ne peut en aucun cas se solder par un déficit pour elle.

Il ne peut pas non plus être question de revenir sur le principe du monopole qui lui a été accordé.

Enfin, l'exploitation de n'importe quelle ligne régulière à courte distance ne peut pas entraîner une perte de passagers pour la Sabena au profit de sociétés concurrentes.

Question :

Plusieurs membres prient le Ministre de prendre clairement position sur la question de l'aéroport d'Anvers.

Réponse :

Le Ministre répète ce qu'il a déjà déclaré à plusieurs reprises: Deurne sera supprimé dès que sera mise en service la nouvelle liaison autoroutière avec Zaventem.

Il reconnaît toutefois qu'Anvers doit continuer à disposer d'un aéroport propre axé spécifiquement sur les besoins aériens d'Anvers, c'est-à-dire l'aviation sportive, l'aviation de tourisme, les transports d'affaires, les petites liaisons interurbaines et le transport par avions nolisés.

Ce trafic ne peut cependant être maintenu à Deurne parce que cet aéroport est situé trop près du centre de la ville et qu'il ne peut pas être adapté sans éviter le survol de l'agglomération à très basse altitude. Il ne peut pas non plus être adapté à l'utilisation fréquente d'appareils à réaction.

Er moet dus naar een andere vestigingsplaats worden uitgezien.

Deurne zal niet worden afgeschaft zolang het nieuwe vliegveld van Antwerpen niet in gebruik kan worden genomen.

In afwachting zullen te Deurne al de nodige onderhoudswerken worden uitgevoerd en maatregelen worden genomen opdat de luchthaven in de mate van het mogelijke, aan al de behoeften zou blijven beantwoorden.

Zo heeft de Minister onlangs beslist een nieuwe taxiweg te laten aanleggen en een veiligheidssysteem voor landing op instrumenten te installeren.

Het personeelskader van de luchthaven werd uitgebreid en aan het luchthavenstation werden verfraaiingswerken uitgevoerd.

Het geheel van deze maatregelen zal een uitgave van 20 miljoen met zich brengen.

Wat nu een nieuwe vestigingsplaats betreft, kan, naar de Minister meent te weten, enkel Oostmalle-Zoersel overwogen worden.

De Minister van Landsverdediging is het erover eens om een conventie af te sluiten waarbij het op deze plaats gelegen Navovliegveld voor burgerlijk gebruik wordt opengesteld.

In tegenstelling met Deurne, dat zelfs met hoge investeringen geen toekomst biedt voor het handelstransport, beschikt Zoersel over de nodige basisinfrastructuur om het Antwerps luchtverkeer uit te bouwen tot een activiteit die in overeenstemming is met de behoeften van een grote havenstad. Zoersel kan trouwens onmiddellijk voor dit handelstransport in gebruik worden genomen en de ligging van het vliegveld laat elke noodzakelijk geachte uitbreiding toe. Dit vliegveld is trouwens zeer gunstig gelegen in de nabijheid van verschillende autosnelwegen.

De grotere exploitatiemogelijkheden te Zoersel compenseren in ruime mate de grotere afstand tussen stad en vliegveld.

Zoersel beschikt vanzelfsprekend nog niet over een stationsgebouw, maar de nodige nieuwbouw zal uiteindelijk efficiënter kunnen aangelegd worden dan een eventuele aanpassing van de installaties van Deurne.

Kortom, indien men de toekomst wil vrijwaren, moet de keuze van Zoersel de voorkeur genieten op deze van het behoud van Deurne.

Het gaat hier echter om een probleem dat betrekking heeft op een luchthaven die uitsluitend op het regionaal verkeer afgestemd is. Het is dan ook aangewezen dat de gewestelijke overheden t. a. v. de nieuwe vestigingsplaats duidelijk stelling nemen.

Ofwel gaan zij akkoord met de oplossing Zoersel, ofwel stellen zij een andere vestigingsplaats voor.

Het behoud van Deurne is om de voormelde redenen in elk geval uitgesloten.

Zodra een akkoord is bekomen, kan onmiddellijk een programma van overheveling worden opgesteld.

Vraag :

In een artikel van « Het Volk » dd. 25 februari 1971 over de luchthaven van Oostende was er sprake van 700 miljoen investeringen die niet renderen !

Een te Oostende opgerichte Commissie stelt voor :

- een verbinding met Brussel;
- lagere spoortarieven naar Oostende;
- een specialisatie van continentale en intercontinentale chartervluchten;

Il faut donc chercher un autre lieu d'implantation.

Deurne ne sera pas supprimé aussi longtemps que le nouvel aéroport d'Anvers ne pourra pas être mis en service.

En attendant, on y effectuera tous les travaux d'entretien nécessaires et l'on prendra des mesures pour que l'aéroport continue dans la mesure du possible à répondre à tous les besoins.

Ainsi le Ministre a-t-il récemment décidé de faire construire une nouvelle taxiway et un système de sécurité pour l'atterrissage aux instruments.

Le cadre du personnel de l'aéroport a été élargi et des travaux d'embellissement ont été effectués à l'aérogare.

L'ensemble de ces mesures entraînera une dépense de quelque 20 millions.

En ce qui concerne un nouveau lieu d'implantation, le Ministre croit savoir que seul le site d'Oostmalle-Zoersel peut être envisagé.

Le Ministre de la Défense nationale a marqué son accord sur la conclusion d'une convention qui ouvrira à l'aviation civile l'aéroport de l'OTAN situé à cet endroit.

Contrairement à Deurne qui, même en bénéficiant d'investissements élevés, n'offre aucun avenir au transport commercial, Zoersel dispose de l'infrastructure de base nécessaire pour développer le trafic aérien anversoïse et en faire une activité correspondant aux besoins d'une grande ville portuaire. Par ailleurs, Zoersel peut être utilisé immédiatement pour le transport commercial et sa situation permet toute extension nécessaire. Cet aéroport bénéficie en effet d'une situation très favorable à proximité de plusieurs autoroutes.

Les meilleures possibilités d'exploitation à Zoersel compensent dans une large mesure l'augmentation de la distance entre la ville et l'aéroport.

Naturellement, Zoersel ne dispose pas encore d'une aérogare, mais le nouveau bâtiment nécessaire pourra finalement être construit de manière plus efficace que si l'on procédait à une adaptation des installations de Deurne.

Bref, si l'on veut sauvegarder l'avenir, la solution Zoersel doit être préférée à celle du maintien de Deurne.

Il s'agit ici cependant d'un problème qui concerne un aéroport axé exclusivement sur le trafic régional et il s'indique dès lors que les autorités régionales prennent clairement position à l'égard du nouveau lieu d'implantation.

Ou bien elles acceptent la solution Zoersel ou bien elles proposent un autre endroit.

Le maintien de Deurne est de toute façon exclu pour les raisons précitées.

Un programme de transfert pourra être élaboré dès qu'un accord aura été réalisé.

Question :

Dans un article paru dans « Het Volk » du 25 février 1971 relatif à l'aéroport d'Ostende il était question d'investissements improductifs de 700 millions

Une commission constituée à Ostende propose

- une liaison avec Bruxelles;
- des tarifs ferroviaires réduits vers Ostende;
- une spécialisation pour les vols continentaux et intercontinentaux par avions nolisés.

De Regie weigerde 7 vervoerrechten naar Afrikaanse Safari;

Het voorstel Finnair i.v.m. een luchtlijn Scandinavië-Hamburg-Oostende werd afgewezen.

Nochtans kan de luchthaven interessante gelegenheid bieden voor de tewerkstelling in de streek van Oostende.

Quid met het goederenvervoer?

Kunnen statistische gegevens over de laatste vijf jaren worden verstrekt?

Antwoord :

1. *Luchtverbinding met Brussel.*

Men moet rekening houden met het feit dat het monopolie van het geregeld luchtverkeer bij wet aan de Sabena werd toegekend. Deze alleenvergunning belet Sabena nochtans niet eventueel te onderhandelen met maatschappijen die bv. kleine vliegtuigen bezitten, om voor haar rekening korte afstandslijnen uit te baten.

Een dergelijke onderaanneming die gedekt moet worden door een kontrakt tussen de Sabena en de bedoelde maatschappij en die vooraf door de bevoegde luchtvaartdiensten moet worden goedgekeurd, veronderstelt voor elke lijn een voorafgaande en grondige economische studie.

Indien de vooruitzichten op een economisch rendement gunstig zijn zal de Sabena een eventueel initiatief van een kleine maatschappij om Oostende-Brussel uit te baten, aanmoedigen.

Deze maatschappij moet echter het risico van de lijn op zich nemen.

Er mag ook niet getornd worden aan bovenvermeld monopolie, terwijl het uitbaten van om het even welke geregelde lijndienst, geen aanleiding mag geven tot een afvloeiing van passagiers naar concurrerende buitenlandse maatschappijen.

2. *Lagere spoortarieven naar Oostende.*

Het gaat hier om een commerciële aangelegenheid die de Minister door de diensten van de N.M. B. S. zal laten onderzoeken.

3. *Specialisatie van continentale en intercontinentale chartervluchten.*

De diensten van het Departement staan gunstig tegenover aanvragen voor het inrichten van continentale en intercontinentale chartervluchten, voor zover deze geen concurrentie betekenen voor onze eigen nationaal luchtvaartnet.

4. *Weigering van vervoerrechten aan African Safari.*

Het door deze maatschappij aangevraagd vervoer kan door de Sabena uitgevoerd worden, op haar eigen lijn naar Nairobi.

5. *Voorstel Finnair luchtlijn Scandinavië-Hamburg-Oostende.*

De diensten van het Departement hebben tot nu toe geen aanvraag vanwege Finnair ontvangen.

La Régie a refusé sept droits de transports à « African Safari ».

La proposition de la « Finnair » concernant la ligne Scandinavie-Hambourg-Ostende a été repoussée.

Toutefois l'aéroport peut offrir d'intéressantes possibilités en ce qui concerne l'emploi dans la région d'Ostende. Qu'en est-il du transport des marchandises?

Des statistiques peuvent-elles être fournies pour les cinq dernières années?

Réponse :

1. *Liaison aérienne avec Bruxelles.*

Il faut tenir compte du fait que le monopole du trafic aérien régulier a été accordé par la loi à la Sabena. Ce monopole n'empêche toutefois pas la Sabena de négocier éventuellement avec des sociétés qui, par exemple, possèdent de petits appareils, l'exploitation pour son compte de lignes à courte distance.

Une telle sous-traitance qui doit être couverte par un contrat entre la Sabena et la société en question et qui doit être au préalable approuvé par les services aériens compétents, suppose pour chaque ligne une étude économique préalable et approfondie.

Si les perspectives de rendement économique sont favorables, la Sabena encouragera une initiative éventuelle d'une petite société en vue d'exploiter une ligne Ostende-Bruxelles.

Cette société doit cependant prendre sur elle les risques que cela implique.

Il ne peut pas non plus être question de revenir sur le monopole précité et l'exploitation de n'importe quelle ligne régulière ne peut entraîner une perte de passagers pour la Sabena au profit de compagnies étrangères concurrentes.

2. *Tarif ferroviaire réduit vers Ostende.*

Il s'agit ici d'un problème commercial que le Ministre fera examiner par les services de la S. N. C. B.

3. *Spécialisation pour les vols continentaux et intercontinentaux par avions nolisés.*

Les services du Département sont favorables à des demandes d'organisation de vols continentaux et intercontinentaux par avions nolisés pour autant que ceux-ci ne constituent aucune concurrence à notre propre réseau aérien national.

4. *Refus de droits de transport à « African Safari ».*

Le transport demandé par cette société peut être effectué par la Sabena sur sa propre ligne vers Nairobi.

5. *Proposition de la « Finnair » de créer une ligne aérienne Scandinavie-Hambourg-Ostende.*

Les services du Département n'ont jusqu'à présent reçu aucune demande de la « Finnair ».

6. Statistieken van de laatste 5 jaar.

Jaar	Passagiers	Vracht (in T.)
1966	453 898	26 553
1967	443 748	25 654
1968	350 991	24 597
1969	290 484	21 856
1970 (voorlopige cijfers).	301 770	18 353

Vraag :

1. Is Oostende alleen bestemd voor afleidingsvluchten ?
2. Kan het Bestuur der Luchtvaart geen helpende hand reiken om het verkeer te Oostende uit te breiden ?
Ook de Sabena zou zich meer aan Oostende moeten interesseren.
3. De Regie der Luchtwegen werd opgericht met het doel de luchthavens uit te baten met handelsmethoden.
Wat doet de Regie om deze handelsmethoden in praktijk te brengen ?
4. Te Oostende zou dringend een landingsbaan in Noord-Zee richting moeten aangelegd worden.

Antwoord :

1. Oostende is niet alleen bestemd voor afleidingsvluchten, maar ook voor het toeristisch verkeer en als bruggenhoofd naar Groot-Brittannië.
2. Het Bestuur der Luchtvaart zal elke vraag om vluchten van en naar Oostende te ondernemen, met de meeste welwillendheid onderzoeken. Weliswaar zal steeds rekening worden gehouden met de algemene Belgische luchtvaartpolitiek en met de belangen van de nationale luchtvaartmaatschappij.
Deze laatste is evenmin gekant tegen een ontwikkeling van het luchtverkeer te Oostende.
Wat uitbating van eigen lijnen op Oostende betreft, moet, zoals overal elders in het land, vooraf uitgemaakt kunnen worden of er een redelijke kans op rendement bestaat.
3. Het is precies om de promotie van de onderscheiden luchthavens in de hand te werken, dat de Minister de stichting aanmoedigt van verenigingen die de plaatselijke belangen verdedigen, en die zowel de Regie der Luchtwegen, de gewestelijke overheden als de belanghebbende industrie omvatten.
4. Deze landingsbaan is in het programma van de Regie der Luchtwegen opgenomen.

Gebrek aan kredieten heeft de uitvoering ervan tot nu toe niet mogelijk gemaakt.

In afwachting werd de bedding van een groot gedeelte van deze baan reeds aangevoerd en heeft de Minister zo pas besloten er voorlopig een grasbaan op aan te leggen.

3. Regie der Luchtwegen.

Vraag :

Voor representatiekosten wordt 575 000 F voorzien (art. 513.01).

Is deze som niet abnormaal hoog voor dit Bestuur ? Wat is in dit bedrag begrepen ?

6. Statistiques des 5 dernières années.

Années	Passagers	Fret (en tonnes)
1966	453 898	26 553
1967	443 748	25 654
1968	350 991	24 597
1969	290 484	21 856
1970 (chiffres provisoires)	301 770	18 353

Question :

1. Ostende est-il uniquement destiné à servir d'aéroport de dérivation ?
2. L'administration de l'aéronautique ne peut-elle favoriser le développement du trafic à Ostende ? La Sabena devrait aussi porter plus d'intérêt à Ostende.
3. La Régie des voies aériennes a été créée en vue d'exploiter des aéroports selon des méthodes commerciales.
Que fait la Régie pour mettre ces méthodes commerciales en pratique ?
4. Il faudrait de toute urgence construire à Ostende une piste d'atterrissage dans l'axe nord-sud.

Réponse :

1. Ostende est non seulement destiné à servir d'aéroport de dérivation mais aussi au trafic touristique; il fait également office de tête-de-pont vers la Grande-Bretagne.
2. L'administration de l'aéronautique examinera avec la plus grande bienveillance toute demande d'organisation de vols de et vers Ostende. Evidemment, il sera toujours tenu compte de la politique générale menée par la Belgique en matière de navigation aérienne et des intérêts de la société nationale de navigation aérienne.
Cette dernière n'est pas non plus opposée à un développement du trafic aérien à Ostende.
En ce qui concerne l'exploitation de lignes propres à destination d'Ostende il faut, comme partout ailleurs dans le pays, examiner au préalable s'il y a des possibilités raisonnables de rendement.
3. C'est précisément pour favoriser la promotion des divers aéroports que le Ministre encourage la création d'associations défendant les intérêts locaux; celles-ci groupent la Régie des voies aériennes, les autorités locales et l'industrie intéressée.
4. Cette piste d'atterrissage est prévue au programme de la Régie des voies aériennes.

Un manque de crédits en a jusqu'à présent rendu la réalisation impossible.

En attendant, les fondations d'une grande partie de cette piste ont déjà été réalisées et le Ministre vient de décider d'y construire provisoirement une piste herbeuse.

3. Régie des voies aériennes.

Question :

Un montant de 575 000 F est prévu pour les frais de représentation (art. 513.01).

Cette somme n'est-elle pas anormalement élevée pour cette administration ? Que comporte ce montant ?

Antwoord :

Het bedrag van 575 000 F omvat enerzijds de wedden (480 000 F) van het Sabenapersonneel dat belast is met de protocoldienst, en anderzijds de uitgaven voor collaties (95 000 F) aangeboden aan prominenten.

Vraag :

Betreffende de vastleggingskredieten voorkomend onder artikel 550.01 zou het wenselijk zijn uitleg te verstrekken over die raming en over de plaats van de handeling.

Antwoord :

Artikel 550.01 voorziet in een globaal vastleggingskrediet van 725 miljoen frank, onderverdeeld in :

een vaste schijf : 557 miljoen;
een conjunctuur schijf : 168 miljoen.

Tot de vaste schijf behoort :

1) het bijzonder programma voor de nationale luchthavens :

esplanade	60,—	
gebouw satelliet A	210,—	
uitrusting satelliet A	150,—	
erelonen (op geheel)	25,—	
		445,—

2) het programma van normale expansie voor de nationale en andere luchthavens :

Nationale luchthaven :

onteigeningen	24,—	
hulpgroepen	7,—	
gebouw General Aviation	5,50	
brandweercentrum	6,—	
restaurant	4,50	
		47,—

Oostende :

grasbaan	3,50
-----------------	------

Charleroi :

taxi's + platform	12,—
--------------------------	------

Antwerpen :

verbindingstaxi	6,—
------------------------	-----

Luik :

onteigeningen	7,—	
verlenging baan	5,—	
loods	3,—	
platform	2,50	
		17,50

St. Hubert :

Installaties buiten de luchthavens en verrekeringen	23,50
--	-------

112,—

Réponse :

Le montant de 575 000 F comprend, d'une part, les rémunérations du personnel Sabena (480 000 F) chargé du service du protocole et, d'autre part, les dépenses pour collations (95 000 F) offertes aux personnalités.

Question :

En ce qui concerne les crédits d'engagement inscrits à l'article 550.01, il serait souhaitable de disposer de quelques précisions sur cette estimation et sur les lieux prévus pour ces opérations.

Réponse :

L'article 550.01 prévoit un crédit d'engagement global de 725 millions réparti comme suit :

une tranche fixe : 557 millions.
une tranche conjoncturelle : 168 millions.

Relèvent de la tranche fixe :

1) le programme spécial pour l'aéroport national :

esplanade	60,—	
bâtiment satellite A	210,—	
équipement satellite A	150,—	
honoraires (sur l'ensemble)	25,—	
		445,—

2) le programme d'expansion normale de l'aéroport national et des autres aéroports :

Aéroport national :

expropriations	24,—	
groupes auxiliaires	7,—	
bâtiment aviation génér.	5,50	
centre lutte contre l'incendie	6,—	
restaurant	4,50	
		47,—

Ostende :

piste herbeuse	3,50
-----------------------	------

Charleroi :

taxiway + plate-forme	12,—
------------------------------	------

Anvers :

taxiway de liaison	6,—
---------------------------	-----

Liège :

expropriations	7,—	
allongement piste	3,—	
hangars	3,—	
plate-forme	2,50	
		17,50

St.-Hubert :

Installations en dehors de l'aéroport et décomptes	23,50
---	-------

Samen :

445 miljoen (vaste)
112 miljoen (conjunctuur schijf)
168 miljoen

725 miljoen

Tot de conjunctuurschijf behoort :

Nationale luchthaven :

— registratie en bagagebehandeling ... 150 miljoen
— onteigeningen ... 3 miljoen
— bebakening ... 5 miljoen
— ventilatie ... 10 miljoen

Totaal ... 168 miljoen

Vraag :

Hoe komt men tot een vermindering van 800 000 F tot 100 000 F voor de publiciteitsonkosten (art. 523.01).

Wat dekte die som vroeger en wat vertegenwoordigt ze thans ?

Antwoord :

Het krediet van 800 000 F voorzien op de begroting 1970 (publiciteit voor de Belgische luchthavens in het buitenland) werd teruggebracht tot 100 000 F voor 1971.

De vermindering vloeit voort uit een verzoek van de diensten van begroting om het bedrag aan te passen aan de werkelijke uitgaven.

Vraag :

Kan meer uitleg worden gegeven over het krediet van 56 miljoen voor de pilotschool ?

Antwoord :

De pilotschool wordt beheerd door het Bestuur der Luchtvaart, in samenwerking met de Sabena.

Het Bestuur staat in voor de investeringen. De werkingskosten worden elk voor de helft door het Bestuur en de Sabena gedragen.

Het krediet omvat niet alleen de kosten over het onder-richt en het didactisch materieel, maar ook van de vluchten en van het onderhoud van het vliegend materieel.

G. — Toerisme.

Vraag :

Het blijkt uit het bedrag vermeld onder artikel 11.03 als « toelagen voor de uitoefening van hogere functies » dat het aantal hogere functies zeer hoog is, terwijl het kader zeer beperkt is.

Antwoord :

Hogere functies in het Commissariaat-generaal voor Toerisme zijn het gevolg van :

1) de detachering van verscheidene ambtenaren bij ministeriële kabinetten of andere diensten;

Soit au total :

445 millions (fixe)
112 millions (tranche conjoncturelle)
168 millions

725 millions.

Relèvent de la tranche conjoncturelle :

Aéroport national :

— enregistrement et traitement des bagages ... 150 millions
— expropriations ... 3 millions
— balisage ... 5 millions
— ventilation ... 10 millions

Total ... 168 millions

Question :

Comment arrive-t-on à une diminution de 800 000 F à 100 000 F pour les frais de publicité (art. 523.01).

Que couvrirait cette somme antérieurement et que représente-t-elle maintenant ?

Réponse :

Le crédit de 800 000 F inscrit au budget de 1970 (publicité pour les aéroports belges à l'étranger) a été ramené à 100 000 F en 1971.

La diminution résulte de la demande faite par les services du budget d'adapter le montant du crédit aux dépenses réelles.

Question :

Est-il possible de fournir davantage de précisions sur le crédit de 56 millions destiné à l'école de pilotage ?

Réponse :

L'école de pilotage est gérée par l'Administration de l'Aéronautique, en collaboration avec la Sabena.

L'Administration se charge des investissements. Les frais de fonctionnement sont supportés pour moitié par l'Administration et la Sabena.

Le crédit comprend non seulement les frais d'enseignement et de matériel didactique, mais aussi ceux de vol et d'entretien du matériel volant.

G. — Tourisme.

Question :

Il ressort du montant prévu à l'article 11.03 pour les « allocations pour fonctions supérieures » que le nombre des fonctions supérieures est très élevé alors que le cadre est très réduit.

Réponse :

Les fonctions supérieures au Commissariat général au Tourisme résultent :

1) du détachement de plusieurs fonctionnaires auprès de cabinets ou autres services ministériels;

2) de afwezigheid van een hoog aantal personeelsleden wegens langdurig ziekteverlof;

3) de regularisatie van hofmeesteressen als klerk en de toekenning van hogere functies wegens speciale taalkennis, wat goekoper uitvalt dan de aanwerving van nieuwe hofmeesteressen.

Vraag :

Wat is de verdeling van het onder artikel 33.02 voorzien krediet :

- per provinciale federatie ?
- per toeristische liga of federatie ?
- per vereniging voor vreemdelingenverkeer en
- regionale groepering ?

Antwoord :

Toelagen aan de verenigingen voor vreemdelingenverkeer en aan de toeristische federaties en ligas :

Totaal krediet : 11 000 000, verdeeld als volgt :

1) aan provinciale federaties : 6 750 000 F, zijnde 750 000 F per provincie voor propaganda en publiciteit.

2) aan regionale groeperingen : (V.V.V.'s) : 4 150 000,

principe : 50 % Wallonië; 50 % Vlaanderen (alleen voor regionale groeperingen).

Uitzonderlijk grote V. V. V.'s die hiervoor erkend worden en gelijkgesteld worden met regionale groeperingen : Brugge, Antwerpen, Gent, Luik, enz.

3) aan toeristische bonden : 100 000 F.

— Vlaamse Toeristenbond.

— Touring Club van België, wegens grote toeristische actie en steun voor het C. S. T. bij de ontwikkeling van het toerisme.

Vraag :

Onder artikel 43.01 wordt 4 miljoen voorzien als toelagen aan waterkuuroorden.

Reeds herhaaldelijk drong een lid aan op betere verdeling. De criteria van verdeling zijn onhoudbaar, vooral wanneer wij de verdeling van zoveel belangrijker kredieten op andere (economische) begrotingen zien. De behoeften van technische uitrusting kunnen bovendien veel hoger liggen in Oostende bv. dan in Spa. In feite gaat het hier over toeristische propagandamiddelen. Welnu, ook daar liggen de behoeften en de uitgaven hoger te Oostende dan te Spa. Derhalve is een andere verdelingssleutel absoluut noodzakelijk.

Antwoord :

De huidige normen van verdeling werden vastgesteld bij koninklijk besluit van 2 juni 1950.

2) l'absence d'un grand nombre de membres du personnel par suite de congé prolongé de maladie;

3) la régularisation d'hôtesse en qualité de commis et l'octroi de fonctions supérieures en raisons de connaissances linguistiques, ce qui est moins coûteux que le recrutement de nouvelles hôtesse.

Question :

Comment se répartit le crédit inscrit à l'article 33.02 :

- par fédération provinciale ?
- par ligue ou fédération touristique ?
- par syndicat d'initiative ?
- par groupement régional ?

Réponse :

Subsides aux syndicats d'initiative et aux fédérations et ligues touristiques :

Crédit total : 11 000 000 répartis comme suit :

1) aux fédérations provinciales : 6 750 000, soit 750 000 F par province pour la propaganda et la publicité.

2) Aux groupements régionaux (syndicats d'initiative) : 4 150 000,

principe : 50 % Wallonie; 50 % Flandre (uniquement pour les groupements régionaux).

Exception : les syndicats d'initiative importants qui sont reconnus dans ce but et assimilés aux syndicats régionaux : Bruges, Anvers, Gand, Liège, etc.

3) Aux ligues touristiques : 100 000 F.

— Vlaamse Toeristenbond.

— Touring Club de Belgique en raison de son importante action dans le domaine touristique et soutien au C. T. S. pour le développement du tourisme.

Question :

L'article 43.01 prévoit 4 millions de subsides aux stations thermales.

Un membre a insisté à plusieurs reprises déjà sur une meilleure répartition. Les critères de répartition sont indéfendables surtout si l'on considère la répartition de tant de crédits plus importants inscrits à d'autres budgets (économiques). Les besoins en équipement technique peuvent en outre être plus élevés à Ostende que, par exemple à Spa. En fait, il s'agit ici de moyens de propaganda touristique. Or, dans ce domaine aussi, les besoins et les dépenses sont plus élevés à Ostende qu'à Spa. Une autre clé de répartition est par conséquent absolument nécessaire.

Réponse :

Les normes actuelles de répartition ont été fixées par un arrêté du Régent du 2 juin 1950.

Deze voorzien :

$\frac{1}{3}$ van het bedrag in gelijke delen;
 $\frac{1}{3}$ te verdelen proportioneel met aantal kuurbaden en geneeskundige behandeling;
 $\frac{1}{3}$ proportioneel te verdelen volgens verkoop van water in de handel.

De subsidie wordt overeenkomstig het koninklijk besluit van 31 mei 1946 toegekend voor thermale uitrusting van wetenschappelijke aard, voor onthaal, toerisme en propaganda.

Een globale regeling werd uitgewerkt om terzake alle misbruiken te voorkomen.

Het overleg tussen de drie badplaatsen om een eensgezinde oplossing te vinden in verband met een andere verdeling is tot nog toe zonder resultaat gebleven.

Vraag :

— Kunnen nadere gegevens worden verstrekt over de uitbouw van de specifieke infrastructuur o.m. over een extra-uitrusting opdat de toerist zou vinden :

— rust,
 — ontspanningsgelegenheid o.a. polyvalente sport- en recreatiecentra.

Deze uitrusting moet dus heel wat groter zijn dan deze die voor de normale behoeften van de gewone bevolking der toeristische streken nodig is.

— Wat is het inzicht voor 1971 ?
 — Wat is voorzien in de planning 1971-1975 ? Gaat het om concreet te realiseren zaken of slechts om algemeenheden ?
 — De Kustzone is de toeristische streek bij uitstek. 85 % van de overnachtingen komt uit eigen land.
 De kustzone is dus nationaal ontspanningsoord bij uitstek.

Wat wordt voorzien voor :

— spotzetting van de waterbezoedeling uit het binnenland ?
 — standzuivering ?
 — zandwinning, strandbeboud ?
 — duinbescherming, wandelpaden ?
 — parkeermogelijkheden ?

Is hier een planning aanwezig ?

Antwoord :

— De uitbouw van de toeristische infrastructuur wordt gedaan op voorstel van de provincies in overleg met hun diensten voor toerisme.

— De konkrete aanvragen voor 1971 worden thans door de administratie onderzocht en zullen behandeld worden rekening houdend met de prioriteit voorgesteld door de provincies.

— Bovendien werd aan de provincies gevraagd een planning te maken van de toeristische infrastructuur, geldig en uitvoerbaar tijdens de periode 1971-1975.

Elles prévoient :

$\frac{1}{3}$ du montant en parts égales;
 $\frac{1}{3}$ à répartir proportionnellement aux nombres de bains de cure et de traitements médicaux;
 $\frac{1}{3}$ à répartir proportionnellement à la vente des eaux minérales.

Le subside est alloué conformément aux dispositions de l'arrêté du Régent du 31 mai 1946 pour l'équipement thermal de nature scientifique, pour l'accueil, le tourisme et la propagande.

Une réglementation globale a été élaborée pour prévenir tous les abus en la matière.

La concertation organisée entre les trois stations thermales en vue de tomber d'accord sur une nouvelle répartition n'a pas donné de résultats jusqu'à présent.

Question :

— Des précisions peuvent-elles être fournies en ce qui concerne la réalisation d'une infrastructure spécifique, notamment un équipement adéquat afin que les touristes puissent trouver :

— le repos;
 — des possibilités de délassément, notamment des centres polyvalents, à la fois centres sportifs et centres de délassément.

Cet équipement doit être plus important que celui qui suffit à couvrir les besoins ordinaires de la population normale des régions touristiques.

— Quelles sont les intentions pour 1971 ?
 Que prévoit la programmation établie pour les années 1971-1975 ? S'agit-il de réalisations concrètes ou seulement de généralités ?
 — Le littoral est la région touristique par excellence. 85 % des nuitées sont dues à nos compatriotes.
 Le littoral constitue dès lors la zone de délassément nationale par excellence.

Quelles sont les mesures prévues en ce qui concerne :

— d'arrêter la pollution des eaux provenant de l'intérieur du pays ?
 — le nettoyage des plages ?
 — la récupération du sable et la préservation des plages ?
 — la protection des dunes et l'aménagement de sentiers touristiques ?
 — l'aménagement de parking ?

Existe-t-il un plan à ce sujet ?

Réponse :

— L'infrastructure touristique est élaborée sur proposition des provinces et en accord avec leurs services de tourisme.

— Les demandes concrètes pour 1971 sont actuellement examinées par l'administration et seront traitées en tenant compte de la priorité proposée par les provinces.

— Il a, en outre, été demandé aux provinces de dresser un programme d'infrastructure touristique pour les années 1971-1975 valable et susceptible d'être exécuté durant cette période.

— Konkreet zijn, voor wat de kustzone betreft, zes grote recreatiezones gepland.

Met het Ministerieel Coördinatiecomité en de betrokken provincies worden thans verschillende voorstellen onderzocht en nagegaan hoe ze kunnen gerealiseerd worden.

— De Minister doet opmerken dat de kredieten waarover hij beschikt in 1971 — voor de toeristische uitrusting ± 24 000 000 — onvoldoende zijn om een degelijke politiek te kunnen volgen.

— De aanvragen ingezonden door de provincie bedragen thans bij het miljard.

— Een toeristische recreatiezone aan de kust wordt thans op 200 miljoen geraamd (onteigening van gronden — inplanting, enz.).

— Derhalve zal de Minister voor zijn budget 1972 een merkelijke verhoging vragen voor de toeristische infrastructuur om zijn politiek ten uitvoer te brengen.

Voor wat betreft de strandzuivering, zandwinning, duinbescherming, wandelpaden en parkeerplaatsen, wordt er regelmatig overleg gepleegd met het Ministerie van Openbare Werken, via een speciale commissie voor de kust, waarin het Commissariaat-Generaal voor Toerisme vertegenwoordigd is. Reeds vele realisaties werden aldus tot stand gebracht.

Vraag :

Daar het toerisme thans beschouwd wordt als een activiteit die aanspraak kan maken op de voordelen van de wet betreffende de economische expansie, rijst de vraag hoe de verbinding tussen het C.G.T. en het departement van Economische Zaken tot stand moet komen om dit beleid tot een goed einde te brengen en tot een officiële erkenning te komen van de toeristische streken.

Antwoord :

De dossiers moeten worden ingediend op dezelfde wijze als de dossiers van de industriële activiteiten.

Zij zullen dus eveneens bestudeerd worden door het interministerieel comité voor toeristische coördinatie en vervolgens ter beslissing overgemaakt worden aan het Ministerieel comité voor economische en sociale coördinatie.

Vraag :

De hotelaccomodaties laat te wensen over. Wordt voor modernisering gezorgd?

Antwoord :

De inspanning op het gebied van de modernisatie van ons hotelwezen moet onbetwistbaar worden voortgezet.

Er mag aan herinnerd worden dat het koninklijk besluit van 8 mei 1967 voorziet in het toekennen van premies voor modernisering en nieuwbouw van hotelinrichtingen. Van 1967 tot 1970 hebben 350 hotels hiervan genoten.

Voor 1971 stemmen de aanvragen reeds overeen met een bedrag aan premies dat 10 miljoen F overschrijdt.

Vraag :

De sanering van de campings is dringend noodzakelijk. Wanneer komen de uitvoeringsbesluiten van de wet?

— Concrètement, six grandes zones de délassement sont prévues pour la zone côtière.

Actuellement différents projets sont examinés de concert par le Comité ministériel de coordination et les provinces en question : ceux-ci examinent également comment ces projets pourront être réalisés financièrement et dans le temps.

— Le Ministre a fait remarquer que les crédits dont il dispose en 1971 — ± 24 000 000 pour l'équipement touristique — sont insuffisants pour pouvoir mener une politique digne de ce nom.

— Les demandes envoyées par les provinces représentent actuellement un montant d'environ 1 milliard.

— Le coût d'une zone de délassement touristique à la côte est évalué actuellement à 200 millions de francs environ (expropriation des terres, implantation, etc.).

— Le Ministre demandera donc, pour son budget de 1972, une augmentation importante pour l'infrastructure touristique en vue de l'exécution de sa politique.

Des consultations ont lieu régulièrement avec le Ministère des Travaux publics au sujet du nettoyage des plages, du désensablement, de la protection des dunes, des sentiers touristiques et des parkings, et ce par le canal d'une commission spéciale pour le littoral, au sein de laquelle le Commissariat général au Tourisme est représenté. De nombreuses réalisations ont ainsi vu le jour.

Question :

Le tourisme étant à présent considéré comme une activité pouvant bénéficier de la loi d'expansion économique, comment s'établira dorénavant la liaison entre la C.G.T. et le département des Affaires économiques pour mener cette politique à bien en vue d'une reconnaissance officielle des zonings touristiques?

Réponse :

Les dossiers doivent être introduits comme pour les activités industrielles.

Ils seront donc également examinés par le comité interministériel de la coordination touristique et soumis ensuite pour décision au Comité ministériel de Coordination économique et sociale.

Question :

L'équipement des hôtels laisse à désirer. S'occupe-t-on de leur modernisation?

Réponse :

L'effort sur le plan de la modernisation de l'industrie hôtelière doit incontestablement être poursuivi.

Il y a lieu de rappeler que l'arrêté royal du 8 mai 1967 prévoit l'octroi de primes pour la modernisation et la construction de nouveaux établissements hôteliers; 350 hôtels en ont bénéficié de 1967 à 1970.

Pour 1971, les demandes correspondent déjà à un montant de primes dépassant les 10 millions de francs.

Question :

Il est urgent de procéder à l'assainissement des terrains de camping. Quand les arrêtés d'exécution de la loi seront-ils publiés?

Antwoord :

Het Comité van Advies voor het Kampeerwezen heeft het onderzoek van het ontwerp van uitvoeringsbesluit beëindigd.

Met de betrokkene ministeriële departementen (Volksgezondheid — Openbare Werken — Landbouw) wordt de oorspronkelijke tekst thans aangepast.

Er wordt aangedrongen op spoed.

*H. — Verkeersveiligheid.**Vraag :*

Is het niet te overwegen dat voor de bescherming van de wielervedstrijden, een gespecialiseerd peloton van het leger zou worden ingezet i.p.v. de signaalgevers die er thans mede belast zijn?

Antwoord :

Op aanvraag van de bevoegde autoriteiten moeten de inrichters van wielervedstrijden een voldoende aantal signaalgevers ter beschikking stellen.

Deze signaalgevers zijn over het algemeen vertrouwd met de uit te voeren opdracht en schenken over het algemeen voldoende aandacht.

Persoonlijk heeft de Minister geen bezwaar tegen het eventueel inschakelen van gespecialiseerde militairen als signaalgevers maar het komt hem niet toe hierover te beslissen, gelet op het feit dat de organisatie van de wielervedstrijden tot de bevoegdheid behoort van de Minister van Binnenlandse Zaken.

Vraag :

Er zou meer aandacht moeten worden besteed aan de controle op de eerbiediging van de voorschriften van de wegcode en op efficiënte maatregelen terzake (Voorbeeld : immobilisatie van vrachtwagens langs de weg gedurende een bepaalde tijd).

Antwoord :

Ondanks het toezicht en de controle van de Rijkswacht is het klaarblijkelijk dat de bestuurders van zware vrachtwagens veel verkeersovertredingen begaan.

Daarom heeft de Minister tijdens de jongste algemene vergadering van de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid uitdrukkelijk gevraagd dat, in 1971, in de eerste plaats, een nieuwe nationale campagne over het thema van de snelheid zou worden georganiseerd. Deze campagne loopt over de maanden juli, augustus en september.

In dit verband heeft de Minister beslist, benevens het multanova-apparaat dat vorig jaar ter beschikking van de Rijkswacht werd gesteld, ook dit jaar nog een bijkomend apparaat aan te kopen ten laste van de Hoge Raad, zodat de repressie op dat stuk op een meer afdoende wijze zal kunnen verzekerd worden.

Bovendien werd een werkgroep opgericht om de sancties voorzien in de wet van 1899, aan een grondige studie te onderwerpen met de bedoeling de bestraffing van de meest opvallende verkeersovertredingen strenger te kunnen beugelen.

De Minister gelooft, ten slotte, dat de invoering van de tachygraaf, die ook de snelheid optekent, en waarvan de principes internationaal aangenomen werden, een belang-

Réponse :

Le comité consultatif du camping a terminé l'examen du projet d'arrêté d'exécution.

Le texte initial est actuellement mis au point, en collaboration avec les départements ministériels intéressés (Santé publique, Travaux publics, Agriculture).

L'urgence a été demandée.

*H. — Sécurité routière.**Question :*

Ne peut-on envisager de charger un peloton spécialisé de l'armée d'assurer la protection des courses cyclistes en lieu et place des signaleurs qui, actuellement, assument cette fonction.

Réponse :

A la demande des autorités compétentes, les organisateurs de courses cyclistes doivent mettre à leur disposition un nombre suffisant de personnes pour assurer la signalisation.

Ces personnes sont d'habitude familiarisées avec cette mission et donnent généralement satisfaction.

Personnellement, le Ministre ne voit pas d'inconvénient à charger des militaires spécialisés de la mission de signalisation, mais ce n'est pas à lui de prendre une décision en la matière, étant donné que l'organisation des courses cyclistes relève de la compétence du Ministre de l'Intérieur.

Question :

Il conviendrait d'accorder plus d'attention au contrôle du respect des prescriptions du code de la route et aux mesures efficaces en la matière (exemple : immobilisation de camions le long de la route pendant un laps de temps déterminé).

Réponse :

Malgré la surveillance et le contrôle de la Gendarmerie, il est manifeste que les conducteurs de poids lourds commettent de nombreuses infractions.

C'est pourquoi le Ministre a demandé expressément, au cours de la dernière réunion du Conseil supérieur de la sécurité routière, qu'en 1971 soit organisée, en premier lieu, une nouvelle campagne nationale sur le thème de la vitesse. Cette campagne sera étalée sur les mois de juillet, d'août et de septembre.

A cet égard, le Ministre a décidé, outre l'appareil « Multanova » mis à la disposition de la Gendarmerie l'année dernière, d'acquiescer cette année encore un appareil supplémentaire à charge du Conseil supérieur, de manière à assurer plus efficacement la répression en ce domaine.

De plus, un groupe de travail a été créé en vue de soumettre à une étude approfondie les sanctions prévues dans la loi de 1899, en vue de pouvoir réprimer plus sévèrement les infractions les plus manifestes au code de la route.

Le Ministre estime, enfin, que l'instauration du tachygraphe, qui note également la vitesse et dont les principes ont été adoptés sur le plan international, constitue une con-

rijke bijdrage betekent in het domein van de repressie der gevaarlijke overtredingen.

Vraag :

Mag een autocar met slechts één bestuurder van Oosten-de uit naar Italië rijden ?

Antwoord :

In het gesignaleerde geval lijkt de E. G.-reglementering van toepassing.

Deze bepaalt dat zo tussen twee opeenvolgende dagelijkse rusttijden de af te leggen afstand meer dan 450 km bedraagt, de bestuurder vanaf het begin van de reis moet begeleid zijn door een andere bestuurder of vanaf de 450^{te} km moet worden vervangen door een andere bestuurder.

Vraag :

Wanneer komt de nieuwe regeling inzake inning van geldboeten ter plaatse in voege ?

Antwoord :

De nieuwe regeling komt in voege op 1 juni a.s.

Vraag :

Er wordt aangedrongen op een voldoende signalisatie voor het landbouwmaterieel dat zich op de weg begeeft.

Antwoord :

Sinds de herziening van het verkeersreglement in 1968 moeten de landbouwvoertuigen bestendig uitgerust zijn met al de reglementaire lichten.

Gezien de belangrijkheid van deze voorschriften in verband met de verkeersveiligheid wordt er ook elk jaar in de herfst opnieuw de aandacht op gevestigd ter gelegenheid van de wegveiligheidscampagne in verband met de verlichting van de voertuigen. De Rijkswacht en de Politie controleren echter bestendig de verlichting der voertuigen en ter gelegenheid van de voornoemde veiligheidscampagne wordt dit toezicht nog verscherpt.

In de brochure die in de maand mei eerstkomend gratis aan al de landbouwers zal worden bezorgd, worden de voorschriften in verband met de verlichting der landbouwvoertuigen ook uitvoerig gekommentarieerd.

Vraag :

1. Worden er toelagen verleend aan de gemeenten of aan particuliere instellingen (Bv. rijsscholen) voor het inrichten van verkeersparken ?

2. Personen die veroordeeld zijn omwille van verkeersmisdrijven kunnen tijdelijk hun beroep niet uitoefenen omdat zij niet slagen in een examen over de wegcode en derhalve nogmaals voor een jaar op wachtijd worden geplaatst.

3. Beperking van de snelheid op 60 km/u. wordt nergens nageleefd. De voertuigen zijn trouwens niet gebouwd

tribution importante dans le domaine de la répression des infractions dangereuses.

Question :

Un autocar n'ayant qu'un seul conducteur à bord peut-il relier Ostende à l'Italie ?

Réponse :

Il semble que dans le cas cité le règlement des C. E. soit d'application.

Celui-ci dispose que si la distance à parcourir entre deux temps de repos quotidiens successifs est supérieure à 450 km, le conducteur doit, dès le début du voyage, être accompagné d'un autre conducteur ou être remplacé par un autre conducteur à partir du 450^e kilomètre.

Question :

A quelle époque entrera en vigueur la nouvelle réglementation en matière de perception des amendes sur place ?

Réponse :

Cette nouvelle réglementation entrera en vigueur le 1^{er} juin prochain.

Question :

Un membre a réclamé une signalisation suffisante du matériel agricole qui emprunte les routes.

Réponse :

Depuis la revision du code de la route, en 1968, les véhicules agricoles doivent être équipés en permanence de tous les feux réglementaires.

Etant donné l'importance de cette prescription en ce qui concerne la sécurité de la circulation, l'attention est attirée sur ce point chaque année en automne, lors d'une campagne de sécurité routière consacrée à l'éclairage des véhicules. La gendarmerie et la police contrôlent en permanence l'éclairage des véhicules et cette surveillance est encore renforcée lors de la campagne de sécurité précitée.

Dans une brochure qui sera distribuée gratuitement au mois de mai prochain à tous les agriculteurs, les prescriptions relatives à l'éclairage des véhicules agricoles seront commentées en détail.

Question :

1. Des subventions sont-elles accordées aux communes ou à des organismes privés (par exemple les auto-écoles) pour l'organisation de parcs de circulation ?

2. Des personnes condamnées pour des délits de roulage ne peuvent temporairement exercer leur profession parce qu'elles ne réussissent pas l'examen du code de la route, de sorte qu'elles sont une nouvelle fois inscrites pour un an sur une liste d'attente.

3. La limitation de la vitesse à 60 km/heure n'est observée nulle part. Les voitures ne sont d'ailleurs pas construi-

voor deze snelheid. Tachtig km. zou meer kans bieden om nageleefd te worden. Overigens remcapaciteit van de voertuigen is van aard om op korte afstand stil te houden en onvoorziene hindernissen te vermijden.

4. Is het niet aangewezen tankwagens met ontvlambare stoffen van de openbare weg te weren? (Zie het ongeval op de E 3 weg te Heusden en vroeger de ongevallen te Martelange en te St. Eloois Vijve).

Om welke precieze redenen kan de N. M. B. S. dat vervoer niet overnemen? Heeft men deze kwestie reeds ernstig onderzocht?

Antwoord:

1. Tot nu toe heeft het Departement van Verkeerswezen 5 reizende verkeersparken, bestemd om de landelijke scholen te bezoeken, ter beschikking gesteld van de Rijkswacht.

Dit initiatief geeft tastbare resultaten en alles zal in het werk worden gesteld om het aantal parken met nog enkele eenheden op te voeren. Wat de oprichting van de vaste parken door de gemeenten of door het privé betreft, zijn er geen specifieke toelagen voorzien.

De Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid heeft een brochure uitgegeven met technische en praktische inlichtingen. De diensten van Verkeerswezen zijn steeds bereid technische bijstand te verlenen. Een beperkte financiële hulp zou overwogen kunnen worden in het raam van de bevordering van de verkeersveiligheid op lokaal vlak.

2. De moeilijkheden die op familiaal vlak voortvloeien uit opeenvolgende mislukkingen in de examens die worden opgelegd met het oog op het herkrijgen van het recht tot sturen zijn de Minister niet onbekend.

Ook overweegt de Minister dit jaar bepaalde aspecten van de reglementering enigszins te versoepelen, en meer bepaald de beslissingen van uitstel voor een termijn van één jaar terug te brengen op een termijn van zes maanden.

Tevens mag niet uit het oog worden verloren dat de vervallenverklaring voortvloeit uit een gerechtelijke beslissing en dat de wet speciaal voorziet dat de rechter dat verval kan beperken tot de vervoermiddelen die hij aan geeft.

Een nieuwe klassifikatie per categorie van voertuigen wordt overwogen en zulks zal de rechter toelaten zijn beslissing eventueel beter aan te passen.

Zulks komt tegemoet aan de wens eventueel het gebruik van voertuigen nodig voor beroepsbezigheden toe te staan. Er zij evenwel nogmaals onderstreept dat het de rechter toekomt terzake een oordeel te vellen.

3. De Minister geeft toe dat in bepaalde gevallen en in het bijzonder op sommige hoofdwegen in onze steden de snelheidsbeperking tot 60 km/u. als te laag dient beschouwd. Daarom zal, in het raam van de herziening van de wegcode die in de herfst van dit jaar zal doorgevoerd worden, een hogere snelheid dan 60 km/u. kunnen toegelaten worden bij middel van een aangepaste verkeerssignalisatie.

Overigens lijkt het hem, omwille van veiligheidsoverwegingen, zeer gevaarlijk een veralgemening van de beperking tot 80 km/u. toe te staan in de agglomeratie.

Trouwens in vele landen is de toegestane snelheid beperkt tot 50 km/u. Vergeten wij vooral niet dat de snelheid van 60 km/u. meer aangewezen is dan deze van

tes pour une telle vitesse. Il est plus probable qu'une limitation de la vitesse à 80 km/heure serait mieux observée. La capacité de freinage des voitures leur permet d'ailleurs de s'arrêter sur une courte distance et d'éviter des obstacles imprévus.

4. Ne s'indique-t-il pas d'écarter de la voie publique des camions-citernes transportant des matières inflammables? (Voir l'accident survenu sur l'autoroute E3 à Heusden et, il y a quelques années, les accidents de Martelange et de St.-Eloois-Vijve).

Quelles sont exactement les raisons pour lesquelles la S. N. C. B. ne peut reprendre ce trafic? La question a-t-elle au moins déjà fait l'objet d'une étude sérieuse?

Réponse:

1. Jusqu'à présent le département des Communications a mis à la disposition de la Gendarmerie 5 parcs de circulation itinérants, destinés à des démonstrations dans des écoles rurales.

Cette initiative donne d'excellents résultats et des dispositions seront prises dans la mesure du possible afin d'augmenter de quelques unités le nombre de ces parcs. Des subventions spécifiques ne sont pas prévues pour l'organisation de parcs permanents par les communes ou par des organismes privés.

Le Conseil supérieur de la circulation routière a édité une brochure contenant des renseignements techniques et pratiques. Les services des Communications sont toujours disposés à donner de l'assistance technique. Une aide financière réduite pourrait être envisagée dans le cadre de la promotion de la sécurité routière au niveau local.

2. Le Ministre n'ignore pas les difficultés d'ordre familial résultant des échecs successifs aux examens en vue du recouvrement du permis de conduire.

Il envisage, dès lors, d'assouplir quelque peu, cette année, certains aspects de la réglementation et plus spécialement de ramener d'un an à six mois le délai d'attente après une décision d'ajournement.

Il ne peut également être perdu de vue que la déchéance découle d'une décision judiciaire et que la loi prévoit spécialement que le juge peut limiter cette déchéance aux moyens de transport qu'il désigne.

On envisage une nouvelle classification par catégorie de véhicules et ceci permettra, éventuellement, au juge de mieux adapter sa décision.

Ainsi sera rencontré le vœu de permettre éventuellement l'emploi de véhicules nécessaires à des fins professionnelles, mais soulignons une fois encore qu'en une telle matière il appartient au juge d'apprécier.

3. Le Ministre a admis qu'en certains cas et surtout sur certaines routes principales traversant nos villes, la limitation horaire à 60 km doit être considérée comme étant trop sévère. C'est pour cette raison que, dans le cadre de la révision du code de la route à la quelle il sera procédé en automne, une vitesse plus grande pourra être autorisée au moyen d'une signalisation routière adaptée à cette fin.

Pour le reste, il lui semble très dangereux, pour des raisons de sécurité, d'autoriser la généralisation de la vitesse maximum à 80 kilomètres à l'heure dans les agglomérations.

D'ailleurs, dans de nombreux pays, la vitesse autorisée est limitée à 50 kilomètres à l'heure. N'oublions pas surtout que la vitesse de 60 kilomètres à l'heure est plus

80 km/u. om de snelle en vlotte afwikkeling van het verkeer te bevorderen.

4. Wat het weren van sommig vervoer over de weg betreft, verwijst de Minister naar de laatste alinea van het antwoord op de vraag betreffende de vervoerinfrastructuur.

Vraag :

Welke maatregelen worden getroffen om de zichtbaarheid van de verkeerstekens te verbeteren ?

Antwoord :

Enkele van de verschillende maatregelen die reeds getroffen werden om de zichtbaarheid van de verkeerstekens te bevorderen zijn :

— de rationalisering van de plaatsing der verkeerstekens. Overdaad schaadt inderdaad de veiligheid en vermindert de aandacht. De verwezenlijking van deze doeltreffende verkeerssignalisatie houdt onze bestendige aandacht gaande;

— het doen verdwijnen op de verkeerstekens zelf en op hun steunen van alle vermeldingen die niets met het doel van deze tekens te maken hebben. Voorschriften in die zin zullen weldra in de verkeerswetgeving ingelast worden;

— het verhogen van de zichtbaarheid der wegwijzers door de keuze van een nieuw lettertype voor de aanduiding van de namen der steden, het invoeren van portalen, het voorzien van verlichte richtingsaankwijzingen boven verschillende rijstroken, enz...

— het uitbreiden van de signalisatie op afstand, wat als een belangrijk programmapunt kan worden beschouwd.

Vraag :

Kan men niet tot een gentlemen's agreement komen voor de coördinatie van de hulp op de weg (T. W. — V. A. B. — K. A. C. B. ...) ?

Antwoord :

Het lijkt moeilijk in te gaan op dit voorstel aangezien de hulp op de weg georganiseerd wordt door privé organismen. Deze hulpdiensten werden door verenigingen van automobilisten opgericht.

De Minister kan nochtans getuigen dat er zich op de wegen geen moeilijkheden voordoen met de vertegenwoordigers van deze hulpdiensten en dat zij doeltreffend samenwerken om de veiligheid op de weg te helpen verzekeren.

Vraag :

Het schoolonderwijs van de wegcode geeft goede resultaten zo de inrichtende macht (gemeentelijke overheid) zich voor dat onderwijs interesseert.

Om de belangstelling van de gemeentelijke overheid voor de wegcode nog op te voeren, kan men zich afvragen of geen praktische code dient te worden uitgegeven voor die overheid, waarin hun specifieke verplichtingen zijn opgenomen ?

indiquée que celle de 80 kilomètres à l'heure pour un écoulement rapide et facile de la circulation.

4. En ce qui concerne l'interdiction de certains transports par la route, le Ministre a renvoyé au dernier alinéa de la réponse à la question concernant l'infrastructure des transports.

Question :

Quelles sont les mesures prises en vue d'améliorer la visibilité de la signalisation routière ?

Réponse :

Voici quelques-unes des diverses mesures déjà prises en vue d'améliorer la visibilité de la signalisation routière :

— la rationalisation du placement des signaux. L'excès de signalisation nuit en effet à la sécurité et disperse l'attention. La réalisation d'une signalisation routière efficace retient en permanence l'attention du département;

— la suppression, sur les signaux mêmes et sur leur soutienement, de toutes mentions étrangères à l'objet de ces signaux. Des dispositions en ce sens seront bientôt insérées dans la législation routière;

— l'augmentation de la visibilité des signaux indicateurs de direction par le choix d'un nouveau type de lettres pour l'indication du nom des villes, la construction de portiques, l'instauration d'indications lumineuses de directions au-dessus de différentes bandes de circulation, etc...;

— l'extension de la présignalisation, qui peut être considérée comme un point important du programme.

Question :

N'est-il pas possible d'arriver à un gentlemen's agreement pour coordonner l'assistance routière (T. S., V. A. B., R. A. C. B.) ?

Réponse :

Il semble difficile de suivre cette proposition, étant donné que l'assistance routière est organisée par des organismes privés. Ces services ont été créés par des associations d'automobilistes.

Le Ministre a toutefois affirmé qu'aucune difficulté ne se produit sur la route entre les représentants de ces services, lesquels coopèrent de manière efficace pour aider à assurer la sécurité routière.

Question :

L'enseignement du code de la route à l'école donne de bons résultats lorsque le pouvoir organisateur (les autorités communales) s'y intéresse.

Pour augmenter l'intérêt des autorités communales envers l'enseignement du code de la route, n'est-il pas possible d'éditer à l'usage de ces autorités un code pratique qui reprendrait leurs obligations spécifiques ?

Antwoord :

De verkeersveiligheid is slechts één van de talloze verantwoordelijkheden die rusten op de gemeentelijke overheid. In dit domein is zij belast met het beheer van de gemeentewegen en beschikt zij ook over een reglementeringsmacht. Bovendien heeft de gemeente-overheid ook tot taak de verkeersvoorschriften te doen naleven. Om de gemeente-overheid bij de uitvoering van deze taak te helpen werden verschillende praktische maatregelen genomen :

— de gemeente-overheid wordt regelmatig op de hoogte gehouden van de wetteksten die verschijnen;

— deze teksten worden gecommentarieerd en maken het voorwerp uit van verklarende omzendbrieven die uitgaan van de betrokken ministeriële departementen;

— ter gelegenheid van de wegveiligheidscampagnes worden de gemeenten ingelicht bij middel van omzendbrieven die herinneren aan de verkeersvoorschriften die dienen te worden nageleefd;

— wanneer een gemeente geconfronteerd wordt met een praktisch probleem in verband met de verkeerswetgeving, begeeft de Inspectiedienst van het departement zich ter plaatse om de gemeente-overheid met raad en daad bij te staan.

Ten slotte bevestigt de Minister dat de Ministers van Nationale Opvoeding en Cultuur eerlang bij het Parlement een wetsontwerp zullen indienen waarbij het onderricht van de verkeersreglementering verplicht wordt gesteld in het lager onderwijs.

III. — BESPREKING DER ARTIKELEN.

De heer Goemans diende een amendement in (Stuk n° 4-XIV/2) dat ertoe strekt het globaal krediet voorzien voor de N. M. B. S. in het kader van de normalisatie van de rekeningen, te verhogen met 250 000 F om de vermindering van 50 % op het normaal spoorwegtarief voor de leden van kroostrijke gezinnen uit te breiden tot de gezinnen waarvan slechts één der ouders en minder dan vier kinderen Belg zijn.

De Minister meent dat hoe sympathiek het ook is, het amendement om de volgende redenen bezwaarlijk kan worden aangenomen :

1) De E. G.-reglementering op de openbare dienstverplichtingen die in voege is getreden op 1 januari van dit jaar, gaat uit van het principe dat de openbare dienstverplichtingen moeten worden afgeschaft.

Het is klaar dat een uitbreiding van het bestaande stelsel van tariefverminderingen, tegen de geest van deze reglementering indruist.

2) Op nationaal vlak hebben de regeringen die elkaar zijn opgevolgd sedert 1952, steeds de stelling voorgestaan dat het verminderingstelsel op de spoorwegtarieven eens en voorgoed was vastgesteld en dat het niet meer mocht worden uitgebreid.

Het gaat inderdaad niet op het spoor verder te blijven belasten met overheidsmaatregelen waarmee het vervoer geen uitstaans heeft.

Indien iets moet gedaan worden voor bepaalde speciale groepen, dan moet dat geschieden via de betrokken departementen of sectoren.

3) Wat de grond van de zaak betreft moet er in de eerste plaats worden op gewezen dat de vermindering « kroostrijke gezinnen » altijd is beperkt geworden tot personen van Belgische nationaliteit.

Réponse :

La sécurité routière ne représente qu'une des multiples responsabilités qui incombent aux autorités communales, qui sont, en ce domaine, chargées de l'administration des routes communales et disposent d'un pouvoir réglementaire. De plus, ces autorités ont pour tâche de faire respecter les dispositions du code de la route. Afin de les aider dans l'exécution de cette mission, diverses mesures pratiques ont été prises :

— l'autorité communale est régulièrement tenue au courant des textes légaux qui font l'objet d'une publication;

— ces textes font l'objet de commentaires et de circulaires explicatives émanant des départements ministériels concernés;

— lors des campagnes de sécurité routière, les communes sont informées au moyen de circulaires qui rappellent les dispositions à faire respecter;

— lorsqu'une commune doit faire face à un problème pratique concernant la législation routière, le service d'inspection du Département se rend sur place afin d'aider le mieux possible l'autorité communale.

Enfin, le Ministre a confirmé que les Ministres de l'Éducation nationale et de la Culture déposeront prochainement au Parlement un projet de loi rendant obligatoire l'enseignement de la réglementation routière dans l'enseignement primaire.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES.

M. Goemans a déposé un amendement (Doc. n° 4-XIV/2) qui vise à augmenter de 250 000 F le crédit global prévu dans le cadre de la normalisation des comptes pour la S. N. C. B., afin d'étendre la réduction de 50 % sur le tarif normal, accordée aux membres des familles nombreuses, aux familles dont un des parents et moins de 4 enfants sont Belges.

Le Ministre a estimé que cet amendement, aussi sympathique soit-il, peut difficilement être adopté, pour les raisons suivantes :

1. Le règlement de la C. E. sur les obligations en matière de services publics entré en vigueur le 1^{er} janvier de cette année, part du principe que les obligations en matière de services publics doivent être supprimées.

Il est évident qu'une extension du régime existant de réductions tarifaires va à l'encontre de l'esprit de cette réglementation.

2. Sur le plan national, les gouvernements qui se sont succédé depuis 1952 ont toujours adopté la thèse que le régime de réduction des tarifs ferroviaires était fixé une fois pour toutes et qu'il ne pouvait plus être étendu.

Il ne convient pas, en effet, de continuer à imposer aux chemins de fer la charge de mesures prises par les pouvoirs publics et avec lesquelles les transports n'ont rien à voir.

Si quelque chose doit être fait pour certaines catégories particulières, il faut que ce soit par le biais des départements ou secteurs désignés à cet effet.

3. Quant au fond de l'affaire, il faut en premier lieu souligner que la réduction « familles nombreuses » a toujours été limitée aux personnes de nationalité belge.

De nationaliteit van de gezinsleden is altijd één van de basisvoorwaarden geweest voor het vaststellen van het recht op vermindering.

Dit werd nog bevestigd in 1962 wanneer in overleg met de departementen van Verkeerswezen, van Volksgezondheid en van het Gezin, met de Bond der Kroostrijke Gezinnen en met de N. M. B. S. de toepassingsreglementering werd uitgewerkt.

De enige uitzondering ten gunste van de Luxemburgers is verantwoord door de reciprociteit van het Groot-Hertogdom ten gunste van de Belgische gezinnen. Dergelijke reciprociteit bestaat met geen enkel ander land. Trouwens, in Duitsland en in Frankrijk wordt de vermindering « kroostrijke gezinnen » eveneens beperkt tot de personen van Duitse, respectievelijk Franse nationaliteit. In Nederland bestaat helemaal geen vermindering voor leden van kroostrijke gezinnen.

4) Men ziet ten slotte niet goed in waarom een vermindering zou worden toegestaan aan vreemdelingen terwijl de Minister van Verkeerswezen bijna dagelijks nog wordt aangesproken om voor een of andere sociale of vaderlandslievende reden, dezelfde gunst toe te staan aan Belgische onderdanen en hij verplicht is, zeer tot zijn spijt, op die vragen negatief te moeten antwoorden om hiervoren uiteengezette redenen.

Het is klaar dat een toegeving in dit geval de deur opent voor onoverzienbare gevolgen ten overstaan van bedoelde verzoeken.

Het amendement wordt verworpen met 9 stemmen tegen 3 en 2 onthoudingen.

Bij artikel 16 werd verwezen naar het bepaalde in artikel 69, 1 van het reglement van de Kamer.

De Minister liet echter gelden dat het begrotingsontwerp voor het jaar 1970 eveneens een gelijklopende bepaling bevatte.

Vervolgens worden alle artikelen aangenomen met 9 stemmen tegen 3 en 1 onthouding.

Het gehele ontwerp werd aangenomen met 9 stemmen tegen 4. Een lid onthield zich bij die stemming omdat het geen vrede kon nemen met het antwoord dat op zijn vraag in verband met de ontwikkeling van het spoorverkeer in Zuid-Oost België door de Minister werd verstrekt.

De Verslaggever,

D. CLAEYS.

De Voorzitter,

R. HICGUET.

La nationalité des membres de la famille a toujours été l'une des conditions de base pour l'établissement du droit à la réduction.

Ceci a encore été confirmé en 1962, lorsque la réglementation d'application a été mise au point conjointement par les départements des Communications, de la Santé publique et de la Famille, ainsi que par la Ligue des Familles nombreuses et la S. N. C. B.

La seule exception en faveur des Luxembourgeois est justifiée par la réciprocité accordée par le Grand-Duché aux familles belges. Une telle réciprocité n'existe dans aucun autre pays. Par ailleurs, en Allemagne et en France la réduction « familles nombreuses » a également été limitée respectivement aux Allemands et aux Français.

Aux Pays-Bas il n'y a absolument aucune réduction pour les membres de familles nombreuses.

4. On imagine enfin difficilement qu'une réduction soit accordée à des étrangers alors que le Ministre des Communications est presque journellement sollicité, pour l'un ou l'autre motif social ou patriotique, afin d'accorder cette même faveur à des citoyens belges et qu'il est, à son grand regret, obligé de refuser pour les raisons précitées.

Il est clair qu'une acceptation dans le présent pourrait entraîner des conséquences imprévisibles en ce qui concerne les demandes évoquées plus haut.

L'amendement a été rejeté par 9 voix contre 3 et 2 abstentions.

A l'article 16, on a rappelé la disposition de l'article 69, 1, du Règlement de la Chambre.

Le Ministre a cependant fait valoir que le projet de budget pour l'année 1970 comportait une disposition identique.

Tous les articles ont ensuite été adoptés par 9 voix contre 4.

L'ensemble du projet a été adopté par 9 voix contre 4. Un membre s'est abstenu lors du vote parce qu'il n'était pas satisfait de la réponse donnée par le Ministre à sa question relative au développement du trafic ferroviaire dans le Sud-Est de la Belgique.

Le Rapporteur,

D. CLAEYS.

Le Président,

R. HICGUET.

BIJLAGE.

I. — Normalisatie der spoorwegrekeningen : overzicht der compensaties voor 1971.

(in miljoen F)

Gezondheidszorgen	556,0
Lasten en verplichtingen:	
— Nationale erkentelijkheid	28,5
— Pensioenen	5 328,0
— Kruisingen met andere vervoertakken	139,3
— Arbeidsongevallen	15,2
— Kinderbijslag	113,0
— Sociale abonnementen	1 941,0
— Schoolabonnementen	553,0
— Individuele tariefverminderingen	381,0
— E. G. K. S.-tarieven	410,1
— Goederentariet België-Luxemburg	14,5
— Goederentariet voor Zeeuws Vlaanderen	1,0
— Weigering of uitstel van tariefaanpassingen voor biljetten	654,0
— Weigering of uitstel van tariefaanpassingen voor gewone abonnementen	428,0
— Infrastructuurkosten (gedeeltelijk)	727,0
— Financiële lasten	1 778,8
Vrijstelling van sommige taken	17,2

II. — Openbaar stedelijk vervoer : exploitatiekosten.

	1969	1970
M. I. V. B. (Brussel)	420,4	617
M. I. V. A. (Antwerpen)	52,8	98
S. T. I. L. (Luik)	69,8	102
M. I. V. G. (Gent)	26,0	47
S. T. I. C. (Charleroi)	9,3	18
S. T. I. V. (Verviers)	13,6	19
	591,9	901

III. — Openbaar stedelijk vervoer : verdeling van het krediet van 3 166 miljoen voor 1971.

— Brussel krijgt een bedrag van 1 814 miljoen. Het zal aangewend worden voor het openen van nieuwe bouwerven op de Oost-Westas, één onder het Jubelpark en de andere op het vak Tervuure Poort-Oudergem.

Dit krediet zal eveneens de bouw toelaten van een werkplaats voor het rijdend materieel van de toekomstige metro, achter het Etterbeekplein, waar ook 200 bussen zullen kunnen stationeren.

Het is de bedoeling tegen einde 1974, 9 km metrolijnen te kunnen uitbaten, die de residentiële wijken van het oostelijk gedeelte van de agglomeratie met het centrum verbinden.

Wat de Noord-Zuidlijn betreft, wordt nog overleg gepleegd met de stad Brussel over de modaliteiten en termijnen van uitvoering.

Het is evident dat in de betrokken drukke handelswijken, de werken zo vlug mogelijk moeten uitgevoerd worden. Tegen 1976 zal een nieuw vak op de Kleine Ring in dienst zijn vanaf de Madouplaats tot voorbij de Rogierplaats.

Op de Grote Ring ten slotte, zal einde 1971 een nieuwe bouwplaats geopend worden om de thans in aanbouw zijnde tunnels te verbinden met de Reyerslaan en de Montgomerysquare. Op dat ogenblik zullen de werken begonnen zijn voor het bouwen van een

ANNEXE.

I. — Normalisation des comptes : aperçu des compensations pour 1971.

(en millions F)

Soins de santé	556,0
Charges et obligations :	
— Reconnaissance nationale	28,5
— Pensions	5 328,0
— Croisements avec autres modes de transport	139,3
— Accidents de travail	15,2
— Allocations familiales	113,0
— Abonnements sociaux	1 941,0
— Abonnements scolaires	553,0
— Réductions tarifaires individuelles	381,0
— Tarifs C. E. C. A.	410,1
— Tarif marchandises Belgique-Luxembourg	14,5
— Tarif marchandises pour la Flandre Zélandaise	1,0
— Refus ou ajournement d'adaptation de tarif des abonnements ordinaires	428,0
— Charges d'infrastructure (partiellement)	727,0
— Charges financières	1 778,8
Exemption de certaines taxes	17,2

II. — Transport public urbain : pertes d'exploitation.

	1969	1970
S. T. I. B. (Bruxelles)	420,4	617
M. I. V. A. (Anvers)	52,8	98
S. T. I. L. (Liège)	69,8	102
M. I. V. G. (Gand)	26,0	47
S. T. I. C. (Charleroi)	9,3	18
S. T. I. V. (Verviers)	13,6	19
	591,9	901

III. — Transport public urbain : répartition du crédit de 3 166 millions pour 1971.

— A Bruxelles, 1 814 millions ont été retenus. Ils seront utilisés pour l'ouverture de nouveaux chantiers sur l'axe Est-Ouest, l'un sous le Parc du Cinquenaire et les autres sur le tronçon à ciel ouvert Porte de Tervuren—Auderghem.

Ce crédit permettra également, d'entamer la construction, derrière la Plaine d'Etterbeek, d'un atelier-dépôt pour le matériel roulant du futur métro, dépôt combiné avec un garage pour 200 autobus.

L'objectif est de mettre en exploitation métro, fin 1974, 9 km de lignes reliant les quartiers résidentiels de l'Est de l'agglomération avec le Centre de la Ville.

Pour ce qui est de l'axe Nord-Midi, des pourparlers sont en cours avec la ville de Bruxelles en ce qui concerne les modalités et délais d'exécution des travaux.

Il est évident que, dans les quartiers commerciaux concernés, les travaux devront être exécutés aussi rapidement que possible. Vers 1976, une nouvelle section de la Petite Ceinture, depuis la Place Madou jusqu'au-delà de la Place Rogier, sera mise en service.

Enfin, sur l'axe de Grande Ceinture, un nouveau chantier doit s'ouvrir vers la fin de 1971 pour relier les tunnels actuellement en cours de construction au Boulevard Reyers et au Square Montgomery. A ce moment, 3 km de tunnel seront en chantier, entre la Place Meiser

tunnel van 3 km tussen het Meiserplein en de Kazernen van Etterbeek, die door ondergrondse trams zal benut worden in 1975.

— Voor Antwerpen is een krediet voorzien van 587 miljoen voor de aanbesteding van tunnelvlakken tussen de Meir en de Groenplaats en onder de De Keyserlei; de exploitatie met ondergrondse trams voor het geheel: Groenplaats-De Keyserlei met een lengte van 1 200 m is voorzien voor 1973.

— Luik beschikt over een krediet van 267 miljoen om met de bouw te beginnen van een ondergrondse station op de wijk «St.-Georges» en om de studies en een gedeelte van de onteigeningen op de «Place Saint-Lambert» te financieren. Er zijn ook studies aan de gang voor de verwezenlijking van een eigen bedding van 1 km, gecombineerd met de zogenoemde toekomstige «Autoroute de la Corniche».

— Te Gent zal een krediet van 79 miljoen de studies en de voorbereidende werken financieren van een pre-metrolijn die het St.-Pieters station met de Koornmarkt zal verbinden. Deze werken, die al op het programma voor 1970 voorkwamen, moesten worden uitgesteld om ze met de stedelijke autosnelwegen te kunnen combineren.

— Charleroi krijgt een krediet van 419 miljoen voor de aanbesteding van een viadukt van 750 m tussen de stations Charleroi-West en Zuid, en van de tunnels voor het gemeenschappelijk vervoer onder het plein Charleroi-Noord: deze tunnel sluit aan bij de wettelijke tunnels die de verbinding verzekeren met de autosnelweg naar Brussel die voorkomt op het programma 1971 van het Wegenfonds.

Het aldus vooropgestelde programma houdt telkens rekening met de bestaande ontwerpen van andere openbare en private instellingen.

et les Casernes d'Etterbeek et leur mise en service en tram souterrain interviendra en 1975.

— Pour Anvers, il est prévu un crédit de 587 millions pour la mise en adjudication de tronçons de tunnel entre le Meir et la Groenplaats et sous la Keyserlei; la mise en exploitation en tram souterrain de l'ensemble Groenplaats-Keyserlei, d'une longueur de 1 200 m, est prévue pour 1973.

— Liège dispose d'un crédit de 267 millions pour entamer la construction d'une station souterraine au quartier St.-Georges et pour financer les études et une partie des expropriations de la Place Saint-Lambert. Des études sont également en cours pour la réalisation d'un site propre de 1 km combiné avec la future autoroute dite «de la Corniche».

— A Gand un crédit de 79 millions doit financer les études et les travaux préparatoires à la construction d'un axe de pré-métro reliant la gare Saint-Pierre au Koornmarkt. Ces travaux, figurant déjà au programme de 1970, ont dû être retardés pour assurer leur coordination avec la construction des autoroutes urbaines à créer sur le même site.

— Charleroi disposera d'un crédit de 419 millions pour la mise en adjudication d'un viaduc de 750 m de long entre la station de Charleroi Ouest et de Charleroi-Sud, ainsi que d'un ensemble de tunnels pour transport en commun sous la Place de Charleroi Nord; ce tunnel se combine avec des tunnels routiers assurant le raccord à l'autoroute de Bruxelles, qui figure au programme de 1971 du Fonds des Routes.

Le travail ainsi établi tient compte des projets d'autres organismes publics et privés.

IV. — Zeevisserij: scheepskredieten.

jaar	aantal kredieten nieuwbouw	totaal toegekend krediet
1966	18	96 179 000
1967	18	60 781 500
1968	12	57 935 000
1969	7	48 430 000
1970	6	36 855 000

V. — Binnenvaart.

Vervoerde goederen per binnenschip (in duizend ton).

Jaar	Binnenland	Invoer	Uitvoer	Doorvoer	Totaal
1966 ...	26 455	28 865	19 785	4 489	79 595
1967 ...	27 111	32 601	20 999	4 621	85 332
1968 ...	28 168	37 644	22 651	4 861	93 330
1969 ...	29 213	36 926	20 916	5 602	92 657
1970 ...	26 034	29 766	17 106	3 731	76 639

(10 maand voor het jaar 1970).

Bevrachtingen afgesloten door bemiddeling van de D.R.B. (in duizend ton).

1966	15 241
1967	13 959
1968	13 771
1969	14 298
1970	17 261

Vervoer uitgevoerd onder het stelsel «eigen vervoer» (in duizend ton).

1966	5 928
1967	7 102
1968	7 225
1969	6 933
1970	± 7 000

(estimation provisoire)

IV. — Pêche maritime: crédit maritime.

année	nombre de crédits constructions nouvelles	crédit total accordé
1966	18	96 179 000
1967	18	60 781 500
1968	12	57 935 000
1969	7	48 430 000
1970	6	36 855 000

V. — Navigation intérieure.

Marchandises transportées par bateau fluvial (en milliers de tonnes).

Année	Intérieur	Importation	Exportation	Transit	Total
1966 ...	26 455	28 865	19 785	4 489	79 595
1967 ...	27 111	32 601	20 999	4 621	85 332
1968 ...	28 168	37 644	22 651	4 861	93 330
1969 ...	29 213	36 926	20 916	5 602	92 657
1970 ...	26 034	29 766	17 106	3 731	76 639

(10 mois pour l'année 1970).

Affrètements conclus à l'intervention de l'O.R.N.I. (en milliers de tonnes).

1966	15 241
1967	13 959
1968	13 771
1969	14 298
1970	17 261

Transport exécuté sous le régime du «transport propre» (en milliers de tonnes).

1966	5 928
1967	7 102
1968	7 225
1969	6 933
1970	± 7 000

(voorlopige raming)

VI. — Taxidiensten (wet van 23 juni 1969, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 28 juni 1969).

Mijnheer de Gouverneur,

Op mijn verzoek hebt U in het « Bestuursmemoriaal » van uw provincie mijn dienstbrief van 28 oktober 1969 laten verschijnen in verband met de onder rubriek vermelde aangelegenheid.

Daar zich, inzonderheid in verband met de toepassing van de artikelen 6 en 7 van de bedoelde wet, bepaalde moeilijkheden hebben voorgedaan, lijkt het mij nuttig U in dit verband de nodige toelichtingen te verstrekken.

Artikel 6. — Zo het evident is dat op het ogenblik van de aanvraag de eigendom van het (de) voertuig(en) niet moet geëist worden, dan is het ook klaar dat die eigendom niet gevraagd mag worden vooraleer de gemeenteraadsbeslissing waarbij de machtiging wordt verleend, uitvoerbaar wordt.

Vanzelfsprekend zal het eigendomsbewijs van het (de) voertuig(en) wel geëist worden vooraleer de dienst in bedrijf wordt genomen.

De gemeentelijke overheid dient het naleven van deze verplichting na te gaan en, meer bepaald, op een bestendige wijze.

Ik herinner er tevens aan dat de modelmachtiging gevoegd bij mijn dienstbrief van 28 oktober 1969 de minimumgegevens bevat die in een machtingsoorkonde moeten voorkomen.

Artikel 3 luidt als volgt :

« De machtiging is en blijft slechts geldig voor zover de titularis eigenaar is en blijft van het (de) voertuig(en) of erover beschikt bij huurkoopcontract. »

Er werd opgeworpen dat artikel 1, § 1, 1^e van de wet van 23 juni 1969 en de artikelen 17 en 18 van het koninklijk besluit van 26 juni 1969 een nazicht voorzien van inzonderheid de algemene karakteristieken van de te benutten voertuigen.

Men kan gevoelig aannemen dat de aavrager of de kandidaat de aankoop van het (de) voertuig(en) niet hoeft af te wachten vooraleer er de algemene karakteristieken van te kennen (merk, type, capaciteit, kleur, zetelbekleding, aantal deuren, enz...) in tegenstelling met de karakteristieken inzake identificatie zoals het nummer van het onderstel).

Een optie van aankoop mag geëist worden.

Artikel 7. — In veel gemeenten hebben kleine eigenaars zich gegroepeerd, bijvoorbeeld in de schoot van een samenwerkende vennootschap, om gemeenschappelijk taxidiensten met standplaats op de openbare weg te exploiteren.

Elke eigenaar is titularis van een machtiging.

Vastgesteld werd dat gemeenteverheden onwettig overdrachten van machtingen toelaten, hetzij onder vorm van een « voortzetting van machting », hetzij door het « overlaten van de activiteit » hetzij op een andere wijze.

Een dergelijke toestand mag niet blijven bestaan. Een machting mag slechts, met akkoord van de gemeenteraad, worden overgedragen in één van de drie voorwaarden voorzien in artikel 7.

De eerste en de derde voorwaarde vergen geen commentaar; de tweede dient uitgelegd.

Er is bepaald dat een machting mag worden overgedragen aan een natuurlijke persoon, die actief en doorlopend sedert ten minste drie jaar aan de exploitatie der onderneming van de overdrager deelneemt.

In het geval van sommige coöperatieven van kleine eigenaars, kan aangenomen worden dat elk van hen actief en doorlopend aan de activiteit van zijn collega's deelneemt.

Dit is inzonderheid het geval wanneer de belanghebbenden zich ertoe verbinden solidair en ondeelbaar het bedrag van de aan de gemeente verschuldigde vergoedingen te betalen of zo zij gezamenlijk een radio-telefooncentrale gebruiken.

Onder voorbehoud van de andere beschikkingen van de wet, namelijk van artikel 6, kan de gemeenteraad dus toelaten dat een machting van een kleine eigenaar wordt overgedragen aan een van zijn collega's met dien verstande dat de declname gedurende drie jaar altijd moet geëist worden.

Ik zou U dankbaar zijn. Mijnheer de Gouverneur, zo U deze instructie binnen de kortst mogelijke tijd in het « Bestuursmemoriaal » van uw provincie zoudt willen inlassen en mij er nadien een exemplaar van toe te sturen, teneinde er indien nodig te kunnen naar verwijzen.

Namens de Minister :
De Directeur-Generaal,
J. GORDTS.

VI. — Service de taxis (loi du 23 juin 1969 publiée au Moniteur belge du 28 juin 1969).

Monsieur le Gouverneur,

Vous avez fait paraître, à ma requête, dans le Mémorial administratif de votre province, ma lettre de service du 28 octobre 1969 relative à la question sous rubrique.

Etant donné que certaines difficultés se sont produites, particulièrement en ce qui concerne l'application des articles 6 et 7 de ladite loi, il me semble utile de vous fournir les indications requises à ce sujet.

Article 6. — S'il est évident qu'il faut exiger la possession en propriété du ou des véhicules au moment de la demande, il est tout aussi clair que cette possession en propriété ne peut être exigée avant que la délibération du conseil communal octroyant l'autorisation ne soit exécutoire.

Il va de soi que la preuve de la possession en propriété du ou des véhicules sera bien exigée avant l'exploitation du service.

Les autorités communales doivent veiller au respect de cette obligation et ce, plus précisément, de manière permanente.

Je me permets de rappeler que l'autorisation-type annexée à ma lettre de service du 28 octobre 1969 contient les renseignements minimums qui doivent figurer sur un titre d'autorisation.

L'article 3 est libellé comme suit :

« L'autorisation n'est et ne reste valable que pour autant que le titulaire soit et reste propriétaire du ou des véhicules dont il dispose par contrat de vente à tempérament. »

On a fait valoir que l'article premier, § 1, 1^e, de la loi du 23 juin 1969 et les articles 17 et 18 de l'arrêté royal du 26 juin 1969 prévoient le contrôle des caractéristiques générales de véhicules à utiliser.

On peut admettre raisonnablement que le demandeur ou le candidat ne doit pas attendre l'achat du ou des véhicules avant d'en connaître les caractéristiques générales (marque, type, capacité, couleur, revêtement des sièges, nombre de portes, etc. par opposition aux caractéristiques d'identification comme le numéro du châssis).

Une option d'achat peut être exigée.

Article 7. — Dans de nombreuses communes des petits propriétaires se sont groupés, par exemple au sein d'une société coopérative, en vue d'exploiter en commun des services de taxis avec stationnement sur la voie publique.

Chaque propriétaire est titulaire d'une autorisation.

Il a été constaté que les autorités communales permettent illégalement les cessions d'autorisations, soit sous la forme d'une « continuation d'autorisation », soit par « remise de l'activité » ou encore d'une autre manière.

Cette situation ne peut se prolonger. Une autorisation ne peut être cédée, avec l'accord du conseil communal, que dans l'une des trois conditions prévues à l'article 7.

La première et la troisième de ces conditions n'exigent aucun commentaire; la seconde demande à être interprétée.

Il est disposé qu'une autorisation peut être cédée à une personne physique participant activement et de façon continue, depuis trois ans au moins, à l'exploitation de l'entreprise du cédant.

Dans le cas de certaines coöperatives de petits propriétaires on peut admettre que chacun d'eux participe activement et de façon continue à l'activité de ces collègues.

C'est le cas en particulier lorsque les intéressés s'engagent solidairement et indivisiblement à payer le montant des redevances dues à la commune ou s'ils utilisent en commun une centrale de radiotéléphone.

Sous réserve des autres dispositions de la loi, notamment de l'article 6, le Conseil communal peut donc permettre la cession d'une autorisation d'un petit propriétaire à l'un de ses collègues, étant entendu que la condition de la participation pendant trois ans au moins doit toujours être exigée.

Je vous saurais gré, M. le Gouverneur, de bien vouloir faire publier dès que possible cette instruction au « Mémorial administratif » de votre province et de me faire parvenir un exemplaire de celui-ci par la suite, de manière à me permettre de m'y référer si nécessaire.

Le Directeur-Général,
Pour le Ministre :
J. GORDTS.

VII.

1. Antwerpen.

Jaar Année	Scheepvaart Navigation		Goederenverkeer (in ton) Trafic de marchandises (en tonnes)		
	Aantal Nombre	B. Nrt. Trn. b	Totaal Total	Aanvoer Arrivage	Afvoer Départ
1960	16 570	45 290 756	37 251 364	21 795 305	15 456 059
1961	16 945	46 156 438	38 642 034	23 227 137	15 414 897
1962	17 966	50 009 105	41 511 170	25 909 654	15 601 516
1963	17 856	52 276 067	46 604 416	31 221 126	15 383 290
1964	18 550	54 692 918	53 328 441	36 430 524	16 897 917
1965	18 065	55 383 388	59 320 906	40 339 824	19 051 082
1966	18 082	57 139 579	58 688 987	40 519 210	18 169 777
1967	18 250	58 457 234	62 271 506	42 116 344	20 155 162
1968	17 932	61 455 380	72 433 119	48 523 623	23 909 490
1969	17 885	65 523 537	73 020 300	48 891 852	24 128 448
1970	19 150	67 894 217	78 000 000 (schatting) (estimation)		

B. Nrt. : Netto registerton (belgische meting).
Bron : Havenkapiteindienst.

B. Trn. : Tonnes registres nettes (mesurage belge).
Source : capitainerie de port.

2. Brugge-Zeebrugge.

2. Bruges-Zeebrugge.

Jaar Année	Scheepvaart Navigation		Goederenverkeer (in ton) Trafic de marchandises (en tonnes)		
	Aantal Nombre	B. Nrt. Trn. b	Totaal Total	Aanvoer Arrivage	Afvoer Départ
1960	1 679	2 825 707	1 212 559	792 092	420 467
1961	1 774	2 603 520	1 131 780	728 161	403 619
1962	2 012	3 263 289	1 503 867	971 583	532 284
1963	1 917	3 226 360	1 975 495	1 442 907	532 588
1964	2 061	3 654 116	1 991 340	1 501 562	489 470
1965	2 280	3 761 257	2 206 803	1 638 333	568 470
1966	2 543	4 046 181	2 070 269	1 529 621	540 648
1967	3 232	5 007 979	2 134 532	1 578 830	555 702
1968	4 200	8 330 709	5 146 883	4 372 733	774 150
1969	4 436	11 765 704	9 002 105	8 032 297	969 808
1970		12 064 406	9 510 029	8 332 853	1 177 176

B. Nrt. : Netto registerton (belgische meting).
Bron : Havenkapiteindienst.

B. Trn. : Tonnes registres nettes (mesurage belge).
Source : capitainerie de port.

3. Gent.

3. Gand.

Jaar Année	Scheepvaart Navigation		Goederenverkeer (in ton) Trafic de marchandises (en tonnes)		
	Aantal Nombre	B. Nrt. Trn. b	Totaal Total	Aanvoer Arrivage	Afvoer Départ
1960	2 079	1 797 928	2 983 322	2 127 893	855 429
1961	1 970	1 666 121	2 895 787	2 165 873	729 914
1962	2 216	1 640 713	2 720 078	1 882 543	837 535
1963	2 408	1 813 838	2 876 361	2 076 360	800 001
1964	2 705	1 985 606	3 114 723	2 179 424	935 299
1965	2 494	1 918 178	3 153 704	1 811 134	1 342 570
1966	2 233	1 722 380	2 813 198	1 893 679	919 519
1967	2 299	1 505 037	2 523 880	1 632 904	890 976
1968	2 415	1 573 614	2 517 729	1 350 148	1 167 581
1969	3 254	5 024 968	8 596 920	4 530 687	4 066 239
1970	3 251	5 711 431	9 500 000 (schatting) (estimation)		

B. Nrt. : Netto registerton (belgische meting).
Bron : Havenkapiteindienst.

B. Trn. : Tonnes registres nettes (mesurage belge).
Source : capitainerie de port.

4. Oostende.

4. Ostende.

Jaar Année	Scheepvaart Navigation		Goederenverkeer (in ton) Trafic de marchandises (en tonnes)		
	Aantal Nombre	B. Nrt. Trn. b	Totaal Total	Aanvoer Arrivage	Afvoer Départ
1960	675	289 124	315 563	212 854	102 709
1961	744	325 689	351 440	254 431	97 009
1962	756	322 240	339 867	265 716	74 151
1963	898	408 975	410 387	289 314	121 073
1964	1 412	606 886	500 815	323 213	177 602
1965	1 668	719 049	540 654	350 238	190 416
1966	1 483	683 703	534 065	375 078	158 987
1967	1 601	769 113	568 960	427 859	141 101
1968	1 564	640 618	649 019	504 287	144 732
1969	1 668	687 182	722 952	611 905	111 047
1970	1 530	647 766	815 894	725 323	90 571

B. Nrt. : Netto registerton (belgische meting).
Bron : Havenkapiteindienst.

B. Trn. : Tonnes registres nettes (mesurage belge).
Source : capitainerie de port.