

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1961-1962.

1 MAART 1962.

BEGROTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
en van Post, Telegraaf en Telefoon
voor het dienstjaar 1962.

(Kredieten betreffende het Verkeerswezen.)

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET VERKEERSWEZEN, DE POSTERIJEN,
TELEGRAAF EN TELEFOON (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER LOOS.

DAMES EN HEREN,

Uwe Commissie heeft twee zittingen gewijd aan de bespreking van deze begroting.

De leden waren het eens geen algemene bespreking over de politiek van het departement te houden en hebben zich terzake, voor wat de uiteenzetting van de Minister betreft, gehouden aan het uitgebreid verslag van de heren Vandeputte en Dekeyzer (document 52, 1961-1962, van de Senaat) dat op uitvoerige wijze de algemene politiek van de Minister toelicht.

De Commissie heeft er zich dan mee vergenoegd de verschillende aspecten van de begroting onder vorm van vragen en antwoorden te behandelen. De Minister heeft nochtans een uitzondering gemaakt voor wat de politiek van zijn departement op gebied van het spoorwezen aangaat; naar aanleiding van talrijke tussenkomsten van de leden heeft hij gemeend er goed aan te doen een uitgebreid overzicht te geven van zijn politieke positie terzake.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer De Paepe.

A. — Leden : de heren Allard, Callebert, Claeys, De Gryse, Delhache, Devos (Robert), Eeckman, Jaminet, Loos, Mertens, Van Acker (Benoît). — Anseele, Baccus, Brouhon, De Kinder, Geldof, Guillaume, Hicquet, Lacroix, Sainte, Van Winghe. — Boey, Demuyter.

B. — Plaatsvervangers : de heren Bode, Delwaide, Meur, De Riemaecker-Legot, de heren Moriau, Robyns, Verroken. — Cudell, Massart, Van Cleemput, Van Hoorick, Vercauteren. — Van Doorne.

Zie :

4-XV (1961-1962) :

- N° 1: Begroting door de Senaat overgezonden.
- N° 2: Amendement.

Chambre des Représentants

SESSION 1961-1962.

1 MARS 1962.

BUDGET

du Ministère des Communications
et des Postes, Télégraphes et Téléphones
pour l'exercice 1962.

(Crédits afférents aux Communications.)

RAPPORT

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

PAR M. LOOS.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a examiné le budget au cours de deux réunions.

Les membres furent d'accord pour ne pas consacrer de discussion générale à la politique du département et, pour l'exposé du Ministre, ils se sont référés au rapport circonstancié de MM. Vandeputte et Dekeyzer (document 52, 1961-1962, du Sénat), qui expose en détail la politique générale du Ministre.

La Commission s'est bornée à traiter les divers aspects du budget au moyen de questions et de réponses. Le Ministre a toutefois fait une exception pour la politique ferroviaire de son département; à la suite de nombreuses interventions des membres, il a estimé utile d'exposer en détail son opinion à ce sujet.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. De Paepe.

A. — Membres : MM. Allard, Callebert, Claeys, De Gryse, Delhache, Devos (Robert), Eeckman, Jaminet, Loos, Mertens, Van Acker (Benoît). — Anseele, Baccus, Brouhon, De Kinder, Geldof, Guillaume, Hicquet, Lacroix, Sainte, Van Winghe. — Boey, Demuyter.

B. — Suppléants : MM. Bode, Delwaide, M^{me} De Riemaecker-Legot, MM. Moriau, Robyns, Verroken. — Cudell, Massart, Van Cleemput, Van Hoorick, Vercauteren. — Van Doorne.

Voir :

4-XV (1961-1962) :

- N° 1: Budget transmis par le Sénat.
- N° 2: Amendement.

I. — UITEENZETTING VAN DE MINISTER INZAKE ZIJN SPOORPOLITIEK.

1. Wordt de planning inzake hervorming en sanering van de spoorwegen uitgestippeld door de vorige regering verder opgevolgd?

Welke zijn de bereikte resultaten?

De geschiktmaking van het Belgisch transportapparaat, in functie van de progressieve verwezenlijking van de Europese Gemeenschappelijke Markt, is van' uitzonderlijk belang t.a.v. het spoorwegnet waar wij tot diepgaande hervormingen moeten overgaan, indien men aan de spoorweg de toekomst op de Europese vervoermarkt wil voorbehouden waarop hij, mits de noodzakelijke aanpassingsmaatregelen, ongetwijfeld nog aanspraak moet maken.

De verwezenlijking van dit objectief veronderstelt nochtans :

1) dat wij de moed moeten opbrengen de Belgische transportpolitiek op ruimer plan te gaan bekijken en niet meer op het enge vlak van de spoorweg zelf, zoals dit traditiegetrouw nog al te veel gebeurt;

2) dat wij het vervoer in zijn geheel en de spoorweg in het bijzonder gaan bekijken, niet meer als de uitsluitende dienaar van de nijverheid en van de nationale economie, maar wel als een afzonderlijke volwaardige tak van die economie.

1. De transportpolitiek op een ruimer plan bekeken.

Bij de uitstippeling van een transportpolitiek, moet men er zich terdege van bewust zijn dat de feitelijke monopoliumpositie van het Belgisch spoorwegnet tot het verleden behoort.

Wanneer men over vervoer spreekt, moet men onvermijdelijk met al de verschillende vervoermiddelen rekening houden, m.a.w. gezegd : al de vormen van het hedendaags modern sterk ontwikkeld vervoer moeten als één geheel worden beschouwd met het oog op de verwezenlijking van datgene wat het vervoer als taak heeft, namelijk : het overbruggen van ruimte onder de meest gunstig economische voorwaarden.

Het is dus zaak voortaan het spoorwegprobleem te benaderen in functie van deze ruimere visie op de te volgen transportpolitiek. Elk sentiment moet daarbij worden geweerd, zoniet zullen wij er niet in slagen onze spoorweg die aanpassing te geven noodzakelijk om met succes de taak te vervullen die hij op het West-Europese plan nog te volbrengen heeft.

2. De spoorweg is niet meer de uitsluitende dienaar van de nationale economie.

De monopoliumpositie van de spoorwegen was vroeger een welgekomen gelegenheid om het spoor te beschouwen als de dienaar van de economie en van de nijverheid.

Dergelijke politiek was indertijd geen beletsel, omdat het verlies dat er door geboekt werd ruim gecompenseerd werd door het « rijke » vervoer dat tegen hoog tarief werd verzekerd.

Doch, het is precies deze laatste trafiek, het « rijke » vervoer, dat aan de spoorweg geleidelijk aan ontsnapt, omdat de concurrentie meer gunstige vervoerprijzen aanbiedt.

I. — EXPOSE DU MINISTRE SUR SA POLITIQUE FERROVIAIRE.

1. Le planning établi par le Gouvernement précédent en matière de réforme et d'assainissement des chemins de fer est-il toujours observé ?
Quels sont les résultats ?

L'aménagement de notre système des transports, en fonction de la réalisation progressive du Marché Commun européen, revêt une importance exceptionnelle en ce qui concerne le réseau ferroviaire, où des réformes fondamentales s'imposent si l'on entend réserver au rail, sur le marché européen des transports, l'avenir auquel il peut incontestablement prétendre, moyennant les mesures d'adaptation nécessaires.

La réalisation de cet objectif implique cependant :

1) que nous devons avoir le courage de situer la politique belge des transports dans un cadre plus large, plutôt que, par tradition, dans le cadre étroit des chemins de fer mêmes;

2) que nous considérons l'ensemble des transports, et les chemins de fer en particulier, non plus comme étant exclusivement au service de l'industrie et de l'économie nationales, mais comme une branche distincte et autonome de cette économie.

1. La politique des transports considérée dans un cadre plus large.

Lors de l'élaboration d'une politique des transports, il convient de se rendre bien compte que le monopole de fait du réseau ferroviaire belge appartient au passé.

En matière de transports, il faut nécessairement tenir compte des divers moyens de transport, en d'autres termes : tous les modes de transports modernes qui se sont fortement développés doivent être considérées comme un ensemble en vue de la réalisation de la mission propre des transports, à savoir : assurer des communications dans les conditions économiques les plus favorables.

Il s'agit donc d'examiner dorénavant les problèmes ferroviaires en fonction de cette optique plus large de la politique des transports à suivre, en faisant abstraction de tout sentiment, faute de quoi nous ne réussirons pas à adapter nos chemins de fer à la mission qu'il leur reste à remplir en Europe occidentale.

2. Le rail n'est plus exclusivement au service de l'économie nationale.

Le monopole des chemins de fer constituait autrefois un excellent argument pour considérer le rail comme le serviteur de l'économie et de l'industrie.

Dans le passé, une telle politique ne présentait aucun inconvénient, les pertes qui en résultaient étant largement compensées par le transport « riche », à tarif élevé.

Mais c'est ce dernier trafic, le transport « riche », qui échappe progressivement au chemin de fer, à cause des prix de transport plus avantageux offerts par la concurrence.

Vandaar de financiële moeilijkheden en daar ligt ook de reden van de financiële tussenkomsten van de Staat die, om de spoorwegbegroting aannemelijker te maken, zich verplicht heeft gezien het spoor op redelijke wijze te vergoeden voor de prestaties die er op rusten als vervoertak in dienst van de gemeenschap.

De vraag stelt zich nu of dergelijke spoorwegpolitiek, gesteund op het beginsel van openbare dienst, verder kan in stand worden gehouden.

Zij is tegenstrijdig met het principe van de rentabiliteit der onderneming.

Zij is, rekening houdend met de sterke ontwikkeling van de verkeersmiddelen, bovendien onbevredigend voor de economie in het algemeen, omdat zij indruist tegen een rationele verdeling van het vervoer over de verschillende verkeersmiddelen. Men is nooit volledig zeker of, liever dan een bepaald vervoer in stand te houden door financiële tussenkomsten, het niet meer economisch ware naar een ander vervoermiddel over te schakelen.

Zij is echter vooral onbevredigend in het kader van de Euromarkt. Indien elk land naar willekeur tot financiële tussenkomsten in de exploitatie — infrastructuur nog buiten beschouwing gelaten — mag overgaan, dan worden, aangezien het vervoer een element van de kostprijs van de productie vormt, de verhoudingen tussen de verschillende landen inzake internationale handel volkomen vervalst. Welnu, het is klaar dat een ware Europese Economische Gemeenschap een dergelijke toestand niet mag en ook niet zal gedogen.

Het is dus een voor de toekomst van de spoorwegen dringende vereiste het spoor niet alleen meer te beschouwen als een openbare dienst maar, in al de mate van het mogelijke, zijn rentabiliteit te verzekeren door de vervoerprijzen vast te stellen op basis van de kostprijs.

De Minister beweert niet dat men de spoorweg zijn karakter van openbare dienst totaal kan ontnemen. Hij gelooft dat het nodig is een vervoermiddel ter beschikking te hebben waarop steeds een beroep kan worden gedaan. Doch, die taak moet tot het minimum worden herleid en, in elk geval, dient de spoorweg daarvoor op een redelijke wijze vergoed te worden.

2. Her hervormingsprogramma van begin 1959.

Dit programma steunde op financiële, commerciële, modernisatie- en rationalisatiemaatregelen.

De politiek gevoerd in België is niet enig in West-Europa. Nederland is reeds klaar gekomen. In Frankrijk, Duitsland, Italië worden gelijkaardige hervormingen doorgevoerd of overwogen. Engeland zal kortelings 800 reizigerstreinen afschaffen.

Het Belgisch programma bevat een reeks maatregelen die de spoorwegbedrijvigheid moeten *aanpassen op alle gebied*, rekening houdend, enerzijds, met de evolutie op vervoergebied waarover zoëven sprake was, anderzijds, met de rol die het spoor nog te vervullen heeft. Desbetreffend spreekt de Minister de overtuiging uit dat de spoorweg de massavervoerder zal blijven op gemiddeld lange afstand, zowel van reizigers als van goederen. Typisch is, in dat verband, reeds nu te kunnen vaststellen dat 75 % van het goederenvervoer van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen *uit internationaal vervoer* bestaat en dat het transitverkeer van goederen bijna dezelfde hoogte bereikt als het zuiver binnenlands verkeer. Dit toont duidelijk

C'est là l'origine des difficultés financières et la raison des interventions financières de l'Etat, qui, afin de rendre plus acceptable le budget des chemins de fer, s'est vu dans l'obligation d'indemniser le rail d'une façon raisonnable pour les prestations qu'il fournit en tant que mode de transport au service de la communauté.

La question se pose maintenant de savoir si une telle politique des chemins de fer, basée sur le principe de service public, peut encore être pratiquée à l'heure actuelle.

Elle est contraire au principe de la rentabilité de l'entreprise.

Compte tenu de la forte extension des moyens de communication, elle ne répond pas aux exigences de l'économie en général, parce qu'elle va à l'encontre d'une répartition rationnelle des transports entre les divers moyens de communication. On n'a jamais l'absolue certitude qu'il serait plus économique d'adopter un autre mode de transport que d'assurer, par des interventions financières, le maintien d'un moyen de transport déterminé.

Mais elle est surtout insuffisante dans le cadre du Marché Européen. Si chaque pays peut procéder arbitrairement à des interventions financières dans l'exploitation — abstraction faite de l'infrastructure — les rapports entre les divers pays dans le domaine du commerce international seront entièrement faussés, le transport constituant un élément du prix de revient de la production. Or, il est évident qu'une véritable Communauté Economique Européenne ne peut admettre et n'admettra pas une telle situation.

Il s'agit donc, en tant qu'impératif urgent pour l'avenir des chemins de fer de ne plus considérer ceux-ci comme un service public, mais d'assurer, dans toute la mesure du possible, leur rentabilité en établissant le prix de transport sur la base du prix de revient.

Il va de soi que l'on ne peut dénier au chemin de fer son caractère de service public. Je crois qu'il est nécessaire de disposer d'un moyen de transport auquel on peut toujours recourir. Mais cette tâche doit être réduite au minimum et, en tout cas, le chemin de fer doit, de ce fait, être dédommagé d'une manière raisonnable.

* * *

Le programme de réorganisation des chemins de fer depuis le début de 1959.

Ce programme était basé sur des mesures financières et commerciales, ainsi que de modernisation et de rationalisation.

La politique poursuivie en Belgique n'est pas unique en Europe occidentale. Aux Pays-Bas, elle est déjà en voie de réalisation. En France, en Allemagne, en Italie, on a réalisé ou envisagé des réformes semblables. L'Angleterre supprimera prochainement 800 trains de voyageurs.

Le programme belge comporte une série de mesures qui tendent à *adapter* l'activité des chemins de fer *dans chaque domaine*, compte tenu, d'une part, de l'évolution des transports, rappelée ci-dessus, et d'autre part, de la mission que le chemin de fer peut encore remplir. A ce sujet il est certain que le chemin de fer continuera à transporter, sur des distances moyennes, tant des voyageurs que des marchandises. A ce propos, il est caractéristique de constater, dès maintenant, que 75 % du transport de marchandises de la Société nationale des Chemins de fer constituent des *transports internationaux* et que le transport de marchandises en transit atteint presque le même niveau que le trafic intérieur proprement dit. Cela démontre clairement quels

aan welke de plaats en de rol is van de spoorweg in een modern vervoer.

Daarbij wordt steeds — en het is de innige betrachting van de Minister — rekening gehouden met de sociale toestand van het personeel. De Minister kan de stellige verzekering geven dat de *sociale bezorgdheid* om de reconversie van het spoorwegbedrijf door te voeren met zo weinig mogelijk moeilijkheden voor het personeel, een realiteit is.

Bovendien is het ook zijn bezorgdheid de *ware spoorwegman* een standing te bezorgen waardig van het uniek beroep dat hij in ons land uitoefent.

* * *

3. Overzicht van de uitvoering van het programma.

1. Verhoging van het financieel rendement van het goederenverkeer.

Verleden jaar is er reeds op gewezen geworden dat de maatregelen, wat betreft de *volle wagenladingen*, er vooral in bestaan bijzondere tarieven uit te vaardigen die echter met zich brengen dat de gemiddelde ontvangst per ton/km voortdurend in dalende lijn gaat.

De winst geboekt, in het verleden, op dit vervoer wordt dus steeds kleiner en de mogelijkheid tot compensatie met andere traditioneel verlieslatende trafieken vermindert evenzeer.

Men dient dus wel uit te zien naar middelen om het financieel rendement van deze laatste trafieken te verbeteren: het stukgoed en de reizigers.

In dat verband, dient te worden gewezen op de verhoging van de tarieven voor het stukgoed doorgevoerd per 1 augustus II., doch getemperd door bijkomende maatregelen, op 4 september II.

Deze tariefverhoging heeft een verlies van het stukgoed (610 miljoen frank in 1959) niet volledig weggewerkt, doch is dan toch een aanpassing geweest van de vervoerprijzen aan de kostprijzen.

2. Verhoging van het financieel rendement van de reizigerstrafiek.

Dienaangaande stelt zich het reeds zo dikwijls besproken probleem van de *werk- en weekabonnementen*.

a) de spoorwegen, alhoewel zij het grootste comfort bieden, hebben de *laagste tarieven van alle openbare vervoermiddelen* in België.

Voorbeeld voor een abonnement voor werklieden — 25 km :

N. M. B. S. : 49 frank;
N. M. V. B. : 85 frank;
Complementaire autobusdienst : 138 frank.

b) *In vergelijking met de naburige landen, zijn de Belgische tarieven andermaal de laagste :*

— het Duits tarief ligt gemiddeld 152 % hoger dan het Belgisch;

— het tarief van de Nederlandse Spoorwegen overschrijdt dit van de N. M. B. S. met gemiddeld 120 %;

— het Frans tarief ligt 28 % hoger dan ons tarief voor weekabonnementen.

sont la place et le rôle du chemin de fer dans le transport moderne.

Dans ce domaine, il est toujours tenu compte — et ceci constitue ma préoccupation profonde — de la situation sociale du personnel. Le Ministre donne l'assurance absolue que la reconversion de l'exploitation des chemins de fer s'opère en réduisant au minimum les difficultés qui pourraient en résulter pour le personnel.

En outre, il se préoccupe d'assurer au *vrai cheminot* un niveau de vie digne de la profession unique qu'il exerce dans notre pays.

* * *

3. Aperçu de l'exécution du programme.

1. Augmentation du rendement financier du trafic de marchandises.

L'année dernière il a déjà été signalé que les mesures prises en ce qui concerne les *charges complètes* consistent surtout en l'établissement de tarifs spéciaux, qui entraînent cependant une baisse continue de recette moyenne par t-km.

Par rapport au passé, les bénéfices enregistrés pour ces transports diminuent constamment, et les possibilités de compensation par d'autres transports, traditionnellement déficitaires, diminuent dans la même mesure.

Il convient dès lors de rechercher les moyens d'améliorer le rendement financier de ce trafic : les charges incomplètes et le transport des voyageurs.

A cet égard, il convient d'attirer l'attention sur la hausse des tarifs pour les charges incomplètes, appliquée depuis le 1^{er} août dernier, mais assouplie par des mesures complémentaires, le 4 septembre suivant.

Cette hausse des tarifs n'a pas compensé complètement le déficit causé par les charges incomplètes (610 millions de francs en 1959), mais elle constitue cependant une adaptation des prix de transport aux prix de revient.

2. Augmentation du rendement financier du transport des voyageurs.

A ce sujet se pose le problème, si souvent controversé des *abonnements de travail et de semaine*.

a) Les chemins de fer, bien qu'offrant le plus grand confort, appliquent les *tarifs les plus bas de tous les transports publics en Belgique*.

Exemple pour un abonnement de travail — 25 km :

S. N. C. B. : 49 francs;
S. N. C. V. : 85 francs;
Services d'autobus de complément : 138 francs.

b) *Par rapport aux pays voisins, les tarifs appliqués en Belgique sont encore les plus bas :*

— en moyenne, le tarif allemand dépasse de 152 % le tarif belge;

— le tarif des chemins de fer néerlandais dépasse de 120 % en moyenne celui de la S. N. C. B.;

— le tarif français dépasse de 28 % nos abonnements de semaine.

c) Herinneren wij er nog aan :

— dat de gemiddelde ontvangst per reiziger/km 14,56 ct beloopt, voor een kostprijs van 52,8 ct;

— dat het verlies, in 1960, geboekt op de weekabonnementen 1.265 miljoen frank bedraagt en dit op de werkabonnementen (bedienden) 113 miljoen frank, hetzij in totaal 1.375 miljoen frank. Hiervan worden 612 miljoen door de Staat vergoed.

d) Ten aanzien van de bepalingen van het E. E. G.-verdrag, is er groot gevaar dat de financiële staatstussenkomst in dit verlies zal beschouwd worden als een steun aan de nijverheid. Vandaar de absolute noodzakelijkheid aan dit probleem een oplossing te geven.

De kwestie wordt thans bestudeerd in de schoot van een Ministerieel Comité.

In elk geval, houdt de begroting zowel van het Departement als van de N. M. B. S. reeds rekening met bijkomende ontvangsten die, in 1962, anders dan door staats-tussenkomsten worden verworven.

Mocht dit niet kunnen gebeuren, dan zal de Minister verplicht zijn een bijkomend krediet aan te vragen op het eerste aanpassingsbulletin van de begroting 1962 ten bedrage van 300 miljoen frank.

e) De verhoging van het weddeplafond — thans 65.000 frank — waarboven aan de bedienden geen weekabonnement meer wordt afgeleverd, is verbonden aan de oplossing die aan het probleem der werk- en weekabonnementen zal worden gegeven. De werkzaamheden betreffende dit probleem houden hiermede rekening.

3. *Verhoging van het commercieel rendement.*

Om een goed spoorwegaapparaat te bezitten, komt het er eveneens op aan de reglementatie aan te passen en te versoepelen, ten einde een harmonieuze ontplooiing te verzekeren en een optimaal commercieel rendement zoveel mogelijk te benaderen.

a) De wijzigingen, door de wet van 1 augustus 1960 aan de oprichtingswet van de N. M. B. S. dd. 23 juli 1926 gebracht, geven de Maatschappij de mogelijkheid het wegvervoer in te richten.

De mogelijkheden door deze nieuwe wetgeving geboden, worden thans ijverig en met bekwame spoed bestudeerd, ten einde binnen afzienbare tijd tot concrete verwezenlijkingen te kunnen komen. Contacten zijn terzake reeds gelegd geworden.

b) De wet van 25 augustus 1891, betreffende de vervoerplicht, de verplichte publicatie van de tarieven en het verbod particuliere contracten af te sluiten, wordt aan een herziening onderworpen. Een commissie, die daartoe werd aangesteld, is klaar gekomen met haar werkzaamheden en het wetsontwerp is thans in voorbereiding.

c) Bovendien heeft de N. M. B. S., ten einde de contacten met de cliëntele beter te kunnen verzorgen, haar aantal handelsagentschappen in het land opgevoerd van 11 tot 17, sedert 1 september 1961.

4. *Modernisatie van het tractiematerieel.*
Uitschakeling van de stoomlocomotieven.

Het modernisatieprogramma van de voorganger van de Minister voorziet inzake tractiematerieel de volledige uitschakeling van de stoomlocomotieven en hun vervanging door elektrische en diesellocomotieven. Iedereen gaat hiermede akkoord.

c) Rappelons en outre :

— que la recette moyenne par km-voyageur s'élève à 14,56 ct pour un prix de revient de 52,8 ct;

— que les pertes subies en 1960 sur les abonnements de semaine s'élèvent à 1.262 millions de francs et, sur les abonnements de travail (employés), à 115 millions de francs, soit au total 1.375 millions de francs. Sur cette somme, 612 millions de francs sont remboursés par l'Etat.

d) Etant donné les dispositions du traité instituant la C. E. E., cette intervention de l'Etat dans cette perte pourra être considérée comme une aide à l'industrie. D'où la nécessité absolue de résoudre ce problème.

Le problème est actuellement examiné par un Comité ministériel.

Quoi qu'il en soit, aussi bien le budget du département que celui de la S. N. C. B., tient compte de recettes supplémentaires pour 1962, autres que les subventions de l'Etat.

A leur défaut, le Ministre se verrait obligé de solliciter, au premier feuillet d'ajustement du budget pour 1962, un crédit supplémentaire d'un montant de 300 millions.

e) L'augmentation du plafond des traitements — actuellement fixé à 65.000 francs — au-delà duquel les employés n'ont plus droit à un abonnement de travail, est liée à la solution qui sera donnée au problème des abonnements de travail et de semaine. Il en est tenu compte dans les travaux concernant ce problème.

3. *Augmentation du rendement commercial.*

Pour avoir un bon système ferroviaire, il importe également d'adapter et d'assouplir la réglementation en vue d'assurer le développement harmonieux et rendre possible le meilleur rendement commercial.

a) les modifications que la loi du 1^{er} août 1960 a apportées à celle du 23 juillet 1926 créant la S. N. C. B. permettent à la Société d'organiser des transports par route.

En ce moment, les possibilités de cette nouvelle législation sont étudiées activement et avec la diligence voulue, en vue d'aboutir dans un délai assez rapproché, à des réalisations concrètes. Des contacts ont déjà été établis à ce sujet.

b) La loi du 25 août 1891 concernant l'obligation de transport, la publication obligatoire des tarifs et l'interdiction de conclure des contrats particuliers, est soumise à révision. Une commission, créée à cet effet, a terminé ses travaux, et le projet de loi est actuellement en voie de préparation.

c) Afin d'améliorer les contacts avec la clientèle, la S. N. C. B. a en outre porté, depuis le 1^{er} septembre 1961, de 11 à 17 le nombre de ses agences commerciales dans le pays.

4. *Modernisation du matériel de traction.*
Suppression des locomotives à vapeur.

En ce qui concerne le matériel de traction, le programme de modernisation établi par le Ministre précédent prévoit la suppression totale des locomotives à vapeur et leur remplacement par des locomotives électriques et des locomotives diesel. Ce programme recueille l'assentiment de tous.

a) Electrificatie :

— Twee van de 4 lijnen, waarvan de electrificatie in uitzicht was gesteld, zijn thans reeds in bedrijf. Het betreft de lijnen Landen-Hasselt en Brussel Nd-Aalst-Gent.

— De werken op de lijn Brussel-Bergen-Quévy (van de internationale verbinding Amsterdam-Parijs) en de uitloper Bergen-St-Ghislain zijn volop aan de gang. De indienststelling van de elektrische tractie op deze lijn kan verwacht worden einde van dit jaar, begin volgend jaar. Op te merken valt dat deze electrificatiewerken gepaard gaan met omvangrijke werken van burgerlijke bouwkunde, zoals de afschaffing van alle overwegen tussen Brussel en Bergen en de aanleg van een nieuwe spoorbedding bij de uitrit van Bergen om het tracé van de lijn te verbeteren.

— Ook de electrificatie van een andere internationale dwarslijn, namelijk Erquelines-Herbethal, het Belgisch gedeelte van de lijn Parijs-Keulen, staat op het programma. Met de eigenlijke electrificatiewerken op het baanvak Erquelines-Charleroi is reeds een aanvang genomen.

De uitgestrektheid van het geëlectriceerde net in België is thans gelijk aan $\frac{1}{4}$ van zijn totale breedte, doch het verzekert nu reeds nagenoeg 60 % van de reizigerstrafiek en 42 % van de goederenvervoer. De twee in uitzicht gestelde electrificaties, waardoor aansluiting wordt verkregen op de buitenlandse netten, zullen deze percentage in de toekomst vanzelfsprekend nog beïnvloeden. Voor het ogenblik kunnen wij echter zeggen dat het percentage van ons geëlectriceerd spoorwegnet (25 %) samenvalt met het gemiddelde voor de zes landen van de Gemeenschap-pelijke Markt.

Voorzichtigheid is nochtans geboden bij verdere uitbreiding van de electrificering, wanneer het baanvakken betreft met geringe trafiek, wat de zeer hoge onkosten niet zou rechtvaardigen.

b) Dieselisatie :

De andere belangrijke lijnen van het net worden uitgerust met dieseltractie.

Het is aangewezen zeer voorzichtig te zijn wanneer het gaat te beslissen over de electrificatie van een lijn die, onder oogpunt van investeringsuitgaven, heel wat duurder uitvalt dan de dieselisatie. Normaal gesproken, kan de electrificatie vooralsnog slechts dan verdedigd worden, wanneer dwingende exploitatierechten aanwezig zijn, zoals b.v. de ont-dubbeling van een reeds geëlectriceerde lijn of de aansluiting op buitenlandse netten.

Het dieselisatieprogramma van begin 1959 voorzag in de constructie van ongeveer 750 diesellocomotieven om de laatste stoomlocomotief te kunnen uitschakelen.

Op dit ogenblik is 50 % hiervan uitgevoerd of in be-stelling.

c) De uitschakeling van de oude stoomlocomotieven :

De inspanning inzake modernisatie van het tractiemate-riël, die de laatste 3 jaren werd gedaan, veruitwendigt zich in de vermindering van het aantal stoomlocomotieven :

1-7-1958	...	...	...	1.527
1-5-1961	...	...	...	994 — 533
1-1-1962	...	...	...	930 — 597

Het feit van de volledige uitschakeling van de stoom-tractie zal voor de N. M. B. S. een besparing van 600 mil-joen F per jaar betekenen.

a) Electrification :

— Deux des 4 lignes dont l'électrification était envisagée sont déjà exploitées. Il s'agit des lignes Landen-Hasselt et Bruxelles-Nord - Alost - Gand.

— Les travaux sur la ligne Bruxelles - Mons - Quévy (trajet international Amsterdam-Paris) et sur l'embranchement Mons - Saint-Ghislain sont en cours. La mise en service de la traction électrique sur cette ligne peut être prévue pour la fin de cette année ou le début de l'an pro-chain. Signalons que ces travaux d'électrification néces-sitent d'importants ouvrages de génie civil, tels que la suppression de tous les passages à niveau entre Bruxelles et Mons et l'aménagement d'une nouvelle infrastructure à la sortie de Mons en vue d'améliorer le tracé de la ligne.

— L'électrification d'une autre voie transversale inter-nationale figure également au programme, à savoir Erque-linnes-Herbethal, tronçon belge de la ligne Paris-Colo-gne. Les travaux d'électrification proprement dits sont déjà engagés sur la section de voie Erquelines - Charleroi.

La superficie du réseau électrifié en Belgique correspond actuellement à un $\frac{1}{4}$ du réseau total; ce réseau assure toutefois, dès maintenant, 60 % environ du transport des voyageurs et 42 % du trafic des marchandises. Il est évi-dent que les deux électrifications prévues, qui assureront le raccordement aux réseaux étrangers, influenceront ces pourcentages. Nous pouvons cependant déclarer que, pour le moment, le pourcentage de notre réseau ferroviaire élec-trifié (25 %) coïncide avec le pourcentage moyen des six pays du Marché Commun.

Toute extension ultérieure du réseau électrifié exige toute-fois de la circonspection, lorsqu'il s'agit de sections de voie à faible trafic, ce qui ne justifierait pas des dépenses très élevées.

b) Dieselisation :

Les autres lignes importantes du réseau sont équipées de la traction diesel.

Une grande prudence s'impose lorsqu'il s'agit de décider de l'électrification d'une ligne, car, du point de vue des investissements, elle se révèle beaucoup plus onéreuse que la dieselisation. Actuellement, l'électrification ne peut nor-malement se défendre que pour d'impérieuses raisons d'ex-ploitation, telles que le dédoublement d'une ligne électrifiée ou le raccordement à des réseaux étrangers.

Le programme de dieselisation de 1958 prévoyait la construction d'environ 750 locomotives diesel en vue de supprimer la dernière locomotive à vapeur.

A l'heure actuelle, 50 % de ce programme ont été exé-cutés ou commandés.

c) Elimination des anciennes locomotives à vapeur :

L'effort de modernisation du matériel de traction, accom-pli au cours des 3 dernières années, se traduit par une diminution du nombre de locomotives à vapeur :

1-7-1958	...	...	...	1.527
1-5-1961	...	...	...	994 — 533
1-1-1962	...	...	...	930 — 597

L'élimination totale de la traction à vapeur représentera pour la S. N. C. B. une économie de 600 millions par an.

5. *Modernisering van de reizigersrijtuigen.*

Het doel is hier de houten rijtuigen volledig te vervangen door moderner metalen materieel, opdat de vervoerwaarden van de *dagelijkse* trouwe cliënteel van de spoorweg, vooral bestaande uit arbeiders en bedienden, aanmerkelijk zouden verbeteren.

Dat hierin een grote stap is gezet geworden, blijkt uit de cijfers betreffende het effectief houten rijtuigen :

1-7-1958	2.349	
1-5-1961	1.095	— 1.254
1-1-1962	985	— 1.364 (of een vermindering met meer dan 58 %)

Van de 985 rijtuigen, die het park nog telt, zijn er op 1-1-1962 echter nog amper 527 in dienst.

Ook hier wordt de inspanning onverminderd voortgezet. De aanstaande leveringen — de eerste zijn in uitzicht gesteld voor februari 1962 — van thans in aanbouw zijnde *dubbele elektrische automotrices*, zullen andermaal de toestand op dit gebied aanzienlijk verbeteren.

6. *Modernisering van de goederenwagens.*

Wat daarmee wordt betracht is, door een betere aanpassing en uitrusting van het goederenwagenpark, het verkrijgen van nieuwe trafieken in de hand te werken en het park van 70.000 eenheden in 1958 te herleiden tot 60.000.

Deze doelstellingen worden progressief verwezenlijkt.

Bijzondere wagens, uitgerust met mechanische hulpmiddelen of alleen dienstig voor bepaalde vervoeren, worden of werden gebouwd.

Samen met de onverminderde inspanning tot verbetering van de rotatie van het materieel, heeft met tot nu toe volgend resultaat bereikt, wat betreft de vermindering van het goederenwagenpark :

1-7-1958	70.788	
1-4-1961	66.055	— 4.733
1-1-1962	64.516	— 6.227

7. *Globaal overzicht van de modernisatie van het rollend materieel.*

Ten einde een idee te geven van de enorme inspanning, die de Maatschappij op 3 jaar tijd heeft geleverd, om het rijdend materieel te moderniseren, overloopt de Minister de bestellingen, die werden geplaatst :

32 elektrische locomotieven;
100 elektrische dubbele automotrices;
200 diesellocomotieven voor de baandienst;
179 diesellocomotieven voor de rangeerdienst;
281 reizigersrijtuigen;
6 driedubbele autorails;
1.770 goederenwagens;
390 containers.

Deze constructies vertegenwoordigen een bedrag van 6,5 miljard frank waarvan 5,8 miljard frank is gegaan naar de Belgische privaat-nijverheid, die daarin een krachtige

5. *Modernisation des voitures.*

Il s'agit en l'occurrence de remplacer toutes les voitures en bois par du matériel métallique plus moderne, en vue d'améliorer notablement les conditions de transport de la fidèle clientèle *quotidienne* des chemins de fer, laquelle se compose surtout d'ouvriers et d'employés.

Il résulte des chiffres relatifs au nombre des voitures en bois qu'un grand pas a déjà été fait :

1-7-1958	2.349	
1-5-1961	1.095	— 1.254
1-1-1962	985	— 1.364 (soit une diminution de plus de 58 %)

Des 985 voitures dont se compose encore le parc, il en reste à peine 527 en service au 1-1-1962.

Dans ce domaine également, l'effort se poursuit sans relâche. Les livraisons prochaines — le premières sont prévues pour février 1962 — d'*automotrices électriques doubles*, actuellement en construction, constitueront à leur tour une amélioration considérable.

6. *Modernisation des wagons.*

Il s'agit de favoriser, par une meilleure adaptation du parc de wagons, de nouveaux trafics et de réduire à 60.000 unités le parc qui comptait 70.000 unités en 1958.

Ces objectifs sont progressivement réalisés.

Des wagons spéciaux pourvus de moyens mécaniques ou destinés uniquement à certains transports sont en construction ou sont déjà construits.

En plus des efforts soutenus en vue d'améliorer la rotation du matériel, les résultats suivants ont été obtenus en ce qui concerne la réduction du parc de wagons.

1-7-1958	70.788	
1-4-1961	66.055	— 4.733
1-1-1962	64.516	— 6.227

7. *Aperçu global de la modernisation du matériel roulant.*

Pour avoir une idée de l'énorme effort accompli en 3 ans par la Société en vue de la modernisation du matériel roulant, le Ministre donne un aperçu des commandes passées :

32 locomotives électriques;
100 automotrices électriques doubles;
200 locomotrices diesel de ligne;
179 locomotrices diesel de manœuvre;
281 voitures;
6 autorails triples;
1.770 wagons;
390 containers.

Ces constructions représentent un montant de 6,5 milliards de francs, dont 5,8 milliards de francs sont allés à l'industrie privée belge, qui a bénéficié ainsi d'un puissant

steun heeft gevonden in een moeilijke periode van reconversie. Ook de eigen werkplaatsen van de Maatschappij worden daarbij niet vergeten.

Deze inspanning wordt voortgezet. De kredieten uitgetrokken op de buitengewone begroting van het departement zijn daarvan een klaar bewijs.

N. B. — Het aandeel van de Staat in het hernieuwingsfonds bedraagt 1900 miljoen per jaar.

8. Modernisering van de installaties en van de infrastructuur.

Naast de modernisering van het rijdend materieel, worden verder ook de vaste installaties en de infrastructuur aangepast en uitgerust met de laatste technieken. De aandacht dient daarbij gevestigd op het feit dat het merendeel van deze werken eveneens invloed hebben op de exploitatieuitgaven, die daardoor kunnen verminderd worden, of een verhoging van de productiviteit met zich brengen.

Stippen wij desbetreffend aan :

a) De bevordering van de veiligheid aan de overwegen door :

— de afschaffing van gevaarlijke overwegen en hun vervanging door kunstwerken : een 50-tal overwegen zullen dit jaar aan de beurt komen;

— het plaatsen van moderne veiligheidsuitrustingen (licht- en geluidssignalisatie - halve sluitbomen) aan andere spoorovergangen. 78 daarvan zijn in het programma 1962 opgenomen.

Wat betreft de overweg n° 22 op de Antwerpse steenweg te Lier, is de mogelijkheid tot afschaffing reeds vroeger onderzocht geweest, maar de bouw van een kunstwerk suit op velerlei moeilijkheden, gezien de overweg gelegen is naast het station, in volle agglomeratie, en dichtbij de Nete.

Bovendien is er de beslissing de naburige O.W. 23 af te schaffen mits omleiding van het verkeer langs O.W. 22. De stad Lier is het daarmee eens, op voorwaarde nochtans dat O.W. 23 verbreed wordt. Het Beheer van Bruggen en Wegen zal eerlang met de werkzaamheden een aanvang nemen.

De Minister heeft niettemin de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen opgedragen de afschaffing van O.W. 22 opnieuw ter studie te nemen.

Andere modernisering van installaties :

b) de moderne uitrusting van de rangeerstations (radio-spoorremmen) (St-Ghislain - eenmansbediening);

c) de gecentraliseerde bediening van wissels en seinen;

d) de aanleg van aangepaste autobusstations, waarvan er 10 in uitzicht zijn gesteld in 1962;

e) het plaatsen van lange gelaste spoorstaven, wat de rit der treinen aanzienlijk verbetert en het comfort verhoogt.

9. De exploitatievereenvoudigingen van de lijnen met beperkt reizigersverkeer.

De vervanging van een reizigerstreindienst door een autobusdienst op de lijnen met beperkt verkeer is ongetwijfeld het meest delikate punt van het hervormingsprogramma van de spoorwegen.

soutien au cours de la difficile période de reconversion. En outre, les ateliers de la Société ont également bénéficié de ces commandes.

Cet effort se poursuit. Les crédits inscrits au budget extraordinaire du département en sont la preuve.

N. B. — La participation de l'Etat au Fonds de renouvellement s'élève annuellement à 1.900 millions.

8. Modernisation des installations et de l'infrastructure.

En plus de la modernisation du matériel roulant, se poursuit l'adaptation et l'équipement des installations fixes et de l'infrastructure d'après les techniques les plus modernes. Il convient de souligner que la plupart de ces travaux ont également une répercussion sur les dépenses d'exploitation dans le sens d'une réduction ou entraînant une hausse de la productivité.

Citons à ce sujet :

a) La promotion de la sécurité aux passages à niveau par :

— la suppression de passages à niveau dangereux et leur remplacement par des ouvrages d'art : une cinquantaine de passages à niveau seront supprimés cette année;

— l'installation de dispositifs de sécurité modernes (signalisation lumineuse et sonore) à d'autres passages à niveau. Le programme de 1962 en prévoit 78.

En ce qui concerne le passage à niveau n° 22 sur la chaussée d'Anvers à Lierre, sa suppression a déjà été examinée antérieurement, mais la construction d'un ouvrage d'art se heurte à de nombreux obstacles parce que le passage à niveau est situé à côté de la gare, en pleine agglomération et tout près de la Nêthe.

En outre, il y a la décision de supprimer le U. N. 23 tout proche, par le détournement de la circulation, à condition cependant que le P. N. 23 soit élargi. L'Administration des Ponts et Chaussées commencera prochainement les travaux.

Le Ministre a prié la Société Nationale des Chemins de Fer d'examiner à nouveau la suppression du P. N. 22.

Autres modernisations d'installations :

b) l'équipement moderne des gares de formation en freins radio (St-Ghislain, un seul agent);

c) la commande centralisée des aiguillages et des signaux;

d) l'établissement de gares appropriées pour autobus, dont 10 sont prévues en 1962;

e) le placement de longs rails-éclisses, ce qui est de nature à améliorer considérablement le trafic ferroviaire et à augmenter le confort.

9. La simplification de l'exploitation des lignes à faible trafic voyageurs.

Le remplacement d'un service de train de voyageurs par un service d'autobus sur les lignes à faible trafic est, sans aucun doute, le point le plus délicat du programme de réforme des chemins de fer.

Telkens een lijn op de agenda van de Raad van Beheer van de N.M.B.S. wordt gebracht, worden de Minister van Verkeerswezen en de beheerders overstelpt met moties en dagordes waarin lokale, gewestelijke en provinciale overheids- of economische instanties, op grond van economische overwegingen, zich verzetten tegen de voorgestelde vervanging van reizigerstreinen door autobussen.

Meermaals is er al op gewezen geworden, en de feiten bevestigen dit ten volle, dat de vervanging van reizigerstreinen door autobussen, geen enkele schade berokkent aan de economie van een streek. In tegenstrijd met de beweringen van al die instanties, is er geen sprake van afschaffing van een spoorlijn. De spoorlijn blijft behouden en wordt verder in stand gehouden voor het goederenverkeer.

De vereenvoudiging van de exploitatie op de lijnen met beperkt verkeer is een technisch probleem. Sentimentele argumenten zijn terzake niet dienstig en moeten worden geweerd. Het geval van elke lijn moet onderzocht worden, rekening houdend met de feitelijke toestanden en met het belang van de N. M. B. S. Dit is de enige manier om ook het algemeen belang te dienen.

Welke zijn die feitelijke toestanden ?

a) In vergadering van 30 januari 1959, heeft de Raad van Beheer een studieprogramma aangenomen voor een totaal van 1200 km — juist gezegd 1191 km — lijnen. Dit was $\frac{1}{4}$ van de toenmalige uitgestrektheid van het net, doch dat $\frac{1}{4}$ verzekerde slechts 4 % van de totale reizigerstrafiek. Is er iemand die zou durven beweren dat deze cijfers geen probleem stellen ?

b) Elke lijn wordt afzonderlijk bestudeerd en maakt het voorwerp uit van een voorstel tot vereenvoudiging waaromtrent de Raad van Beheer een beslissing treft. Verschillende oplossingen kunnen daarbij worden aangehouden, zoals afschaffing treindienst, gemengde dienst, vervanging van stoomtreinen door autorails, enz.

c) Wanneer overgegaan wordt tot de integrale afschaffing van de treindienst, dan betekent dit niet dat de streek aan haar lot wordt overgelaten.

Een aan de behoeften aangepaste autobusdienst komt in de plaats. De Maatschappij stelt alleen een ander, meer soepel, minder duur vervoermiddel ter beschikking dat de verplaatsingsmogelijkheden bevordert. Dat dit werkelijk zó is, moge blijken uit de verhoging van de cliëntele — 10 tot 20 % — die gewoonlijk wordt geboekt op de vervangingslijnen en op het feit dat de klachten geuit vóór de te nemen beslissing zeer vlug totaal verdwijnen nadat tot de uitvoering werd overgegaan.

Dit hoeft niet te verwonderen, gelet op de voordelen die een autobusdienst in vele gevallen medebrengt : bediening van de kom der gemeenten, groter aantal stilstanden, tijdswinst door de uitsparing van verplaatsingen te voet, meer aangepaste uurregeling enz.

d) Op dit ogenblik is de vereenvoudigde exploitatie belijst en uitgevoerd voor 749 km-lijnen op 1.191 km. Hier van zijn op 544 km de treinen volledig vervangen geworden door autobussen.

Er blijft nog een beslissing te treffen voor 442 km.

e) *Overbevolking van de autobussen.*

Men moet toch rekening houden met de speciale toestand die wij, in België, hebben op de spitsuren, door de grote mobiliteit der arbeidskrachten.

Chaque fois qu'une ligne est portée à l'ordre du jour du Conseil d'Administration de la S. N. C. B., le Ministre des Communications et les administrateurs sont submergés de motions et d'ordres du jour, dans lesquels des autorités locales, régionales et provinciales ou des instances économiques s'opposent, pour des considérations d'ordre économique au remplacement envisagé de train de voyageurs par des autobus.

A diverses reprises, on a déjà fait observer — et les faits sont là pour le confirmer — que le remplacement des trains de voyageurs par des autobus ne cause aucun préjudice à l'économie d'une région. Contrairement aux affirmations de toutes ces instances, il est nullement question de la suppression d'une ligne de chemin de fer. La ligne est maintenue mais uniquement pour le trafic des marchandises.

La simplification de l'exploitation des lignes à faible trafic est un problème technique. Des arguments d'ordre sentimental n'ont rien à voir en cette matière et sont à écarter. Chaque ligne doit faire l'objet d'un examen, compte tenu des situations de fait et de l'intérêt de la S. N. C. B. C'est la seule manière de servir également l'intérêt général.

Quelles sont ces situations de fait ?

a) Au cours de sa réunion du 30 janvier 1959, le Conseil d'Administration a adopté un programme d'étude pour un total de 1.200 km de lignes (plus exactement 1.191 km). Cela représentait $\frac{1}{4}$ de l'étendue du réseau à ce moment, mais ces lignes n'assuraient que 4 % du trafic total des voyageurs. Qui oserait prétendre que ces chiffres ne posent aucun problème ?

b) Chaque ligne est étudiée séparément et fait l'objet d'une proposition de simplification sur laquelle statue le Conseil d'Administration. Diverses solutions peuvent être retenues, p. ex. suppression des trains, service mixte, remplacement des trains à vapeur par des autorails, etc.

c) Lorsqu'il est procédé à la suppression intégrale du service des trains, cela ne signifie pas que la région est abandonnée à son sort.

Un service d'autobus, adapté aux besoins, le remplace. La Société ne fait que mettre en service un autre moyen de transport, plus souple, moins onéreux et qui augmente les possibilités de déplacement. Deux constatations montrent qu'il en est bien ainsi : l'augmentation de la clientèle — de 10 à 20 % — enregistrée sur les lignes de remplacement et, après l'exécution de la décision, la disparition rapide et totale des doléances exprimées avant la suppression.

Ceci n'a rien d'étonnant si l'on considère les avantages offerts, dans de nombreux cas, par les services d'autobus : desserte du centre des communes, un plus grand nombre d'arrêts, économie de temps par la suppression des déplacements à pied, meilleure adaptation des horaires, etc.

d) A l'heure actuelle, la simplification de l'exploitation de 749 km de lignes sur les 1191 km a été décidée et exécutée. Sur 544 de ces km, les trains ont été entièrement remplacés par des autobus.

Une décision devra encore être prise pour 442 km.

e) *Encombrement des autobus.*

Il faut évidemment tenir compte de la situation spéciale que nous connaissons en Belgique aux heures de pointe, à cause de la grande mobilité de la main d'œuvre.

Voor de oplossing van het probleem van de overbevolking, zowel op trein als autobus, schieten de technische middelen soms te kort. Het is onmogelijk iedereen een zitplaats te verzekeren, zonder enorme financiële uitgaven. Het is immers toch klaar dat, wanneer alle bedrijven 's morgens op hetzelfde uur het werk aanvangen en 's avonds op hetzelfde uur beëindigen, de openbare vervoermiddelen voor een onmogelijke taak staan. En de invoering van de vijf-dagenweek heeft de vroeger bestaande spreiding van aanvang en einde van het werk ingekrompen. Ook op dat stuk moet worden opgetreden.

De Minister heeft het voornemen contact op te nemen met de vertegenwoordigers van de nijverheid ten einde de aanvang- en het einde van de werkuren te spreiden respectievelijk tussen 7 u en 8,30 u en 16,30 u en 18 u. Daardoor zou men op de spitsuren een aanzienlijke verlichting bekomen.

De N. M. B. S. doet al het mogelijke om de autobusreizigers in de beste voorwaarden te vervoeren. Haar diensten volgen de toestand van dichtbij en steeds worden zo spoedig mogelijk maatregelen getroffen om plaatsgebrek met *bestendig karakter* te verhelpen. Een uitzonderlijke overbezetting veroorzaakt door onvoorziene omstandigheden (slecht weder, strenge koude) kan natuurlijk moeilijk vermeden worden.

De plaatselijke diensten van de Maatschappij zullen de toestand in de streek van St-Niklaas-Dendermonde met bijzondere aandacht nagaan en gebeurlijk passende maatregelen treffen.

f) Groter aantal zitplaatsen in de autobussen.

Nochtans wordt getracht het aantal zitplaatsen in de autobussen te verhogen.

Alzo kon, in enkele jaren, door het in dienst stellen van steeds moderner materieel, het aantal zitplaatsen van 35 tot 40 en 50 worden verhoogd.

10. Administratieve structuurhervormingen.

a) Het omvangrijke modernisatieprogramma heeft voor gevolg dat de administratieve structuur van de N. M. B. S. dient te worden aangepast.

De grotere actieradius van de moderne tractiemiddelen, de geleidelijke uitschakeling van de stoomlocomotieven, de modernisering op alle gebied, hebben voor gevolg dat verschillende spoorwegdiensten overtollig worden en derhalve moeten verdwijnen, of dat hun werkzaamheden tot een minimum worden herleid. Daaruit volgt dat men wel moet overgaan hetzij tot afschaffing van bepaalde werkplaatsen of dépôts, hetzij tot samensmelting van diensten met verminderde activiteit.

b) Een ander probleem inzake structuurhervormingen is dit betreffende de sluiting van sommige « goederenkoeren » voor de volle wagenladingen.

In 1959, waren er op 1.040 stations met een goederenkoer voor volle wagenladingen, 345 — hetzij $\frac{1}{3}$ — waarvan de dagelijkse trafiek, vertrek en aankomst te zamen, minder dan 1 wagen bedroeg, wat 0,89 % — nog niet 1 % — van de totale trafiek van het net vertegenwoordigde. 186 stations hadden een dagelijkse trafiek van minder dan 0,5 wagen met 0,24 % van de totale nettrafiek.

Het is in die omstandigheden dat de Raad van Beheer ertoe gebracht werd te beslissen 250 van deze stations te sluiten.

Worden de betrokken gemeenten daardoor niet meer bediend?

Geenszins, want dergelijke vervoeren worden even-goed, en alleszins in betere economische voorwaarden,

Les moyens techniques ne suffisent pas toujours pour résoudre le problème de l'encombrement, tant dans les trains que dans les autobus. Sans des dépenses énormes, il est impossible d'assurer à chacun une place assise. Il est d'ailleurs évident que du moment que toutes les entreprises ouvrent leurs portes le matin à la même heure et les ferment le soir à la même heure, les moyens de transport public ont à faire face à une tâche impossible. La généralisation de la semaine des cinq jours a encore réduit l'étalement antérieur des heures de début et de fin de travail. Il faut également agir dans ce domaine.

Le Ministre se propose de contacter les représentants de l'industrie en vue d'étaler respectivement entre 7 h et 8 h 30 et entre 16 h 30 et 18 h, le début et la fin des heures de travail. Ceci évitera considérablement l'encombrement aux heures de pointe.

La S. N. C. B. s'efforce de transporter dans les meilleures conditions les voyageurs qui se déplacent en autobus. Ses services suivent de près l'évolution de la situation et des décisions seront prises, dès que possible, en vue de remédier à tout manque de place à caractère permanent. Mais il est difficile d'éviter un encombrement exceptionnel occasionné par des circonstances imprévues (mauvais temps, froid rigoureux).

Les services spéciaux de la Société examineront tout particulièrement la situation dans la région de Saint-Nicolas-Termonde et prendront éventuellement les mesures appropriées.

f) Augmentation du nombre de places assises dans les autobus.

Toutefois, on s'efforce d'augmenter le nombre des places assises dans les autobus.

C'est ainsi que, en quelques années, le nombre des places assises a pu être porté de 35 à 40 et à 50, par la mise en service d'un matériel toujours plus moderne.

10. Réformes de structure administrative.

a) L'important programme de modernisation exige une réadaptation de la structure administrative de la S. N. C. B.

Le rayon d'action plus grand des moyens de traction modernes, la suppression progressive de la traction à vapeur, la modernisation dans tous les domaines, rendent superflus plusieurs services, appelés dès lors à disparaître ou à être réduits au minimum. C'est pourquoi il faut se décider à supprimer certains ateliers ou dépôts, ou à fusionner des services à activité réduite.

b) Un autre problème en matière de réformes de structure est celui de la fermeture de certaines cours aux marchandises pour les charges complètes.

En 1959, sur 1.040 gares ayant une cour aux marchandises pour charges complètes, il y en avait 345, soit $\frac{1}{3}$, dont le trafic journalier, tant au départ qu'à l'arrivée, se chiffrait à moins de 1 wagon, ce qui représente 0,89 %, même pas 1 % du trafic total du réseau; 186 gares avaient un trafic journalier de moins de 0,5 wagon, soit 0,24 % du trafic total du réseau.

Cette situation a amené le Conseil d'Administration à décider la fermeture de 250 des gares en question.

Les communes intéressées ne sont-elles plus desservies alors?

Nullement, car ces transports sont assurés tout aussi bien et en tout cas dans de meilleures conditions économiques,

door vrachtwagens verzekerd. Bovendien is de structuur van het net van die aard, dat, na uitschakeling van deze « goederenkoeren », er in elke streek nog een voldoende aantal stations voor de clientèle geopend blijft in een radius van 5 km.

Op dit ogenblik is dit programma overigens uitgevoerd voor 104 goederenkoeren, zonder dat dit tot noemenswaardige klachten heeft aanleiding gegeven.

c) Een derde sturctuurhervorming waarop de Minister de aandacht wil vestigen, is het toevertrouwen aan de privaattijverheid van bepaalde taken, die tot nu toe door de spoorwegmannen werden uitgevoerd.

Buitenlandse netten voeren eveneens dergelijke politiek, doch zij is alleen maar gerechtvaardigd, wanneer blijkt dat de operatie een financieel gunstig resultaat kan opleveren. De maatregel wordt dus niet te pas en te onpas getroffen en, in België, is hij beperkt geworden :

— enerzijds, tot de hernieuwingswerken van de baan die, in wezen, seizoenwerken zijn, omdat zij maar tijdens het goede seizoen kunnen worden uitgevoerd;

— anderzijds, tot een proef, in 3 dépôt-stations, met het reinigen der reizigersrijtuigen, werk dat toch moeilijk als een klassieke spoorwegtaak kan worden beschouwd en waarvoor dan toch gespecialiseerde firma's bestaan.

11. De vermindering van het personeelseffectief.

Het is klaar dat de modernisatie en de rationalisatie van het net eveneens tot gevolg hebben dat het personeelseffectief vermindert. De Maatschappij bevindt zich hier in dezelfde toestand als gelijk welke andere onderneming die moderniseert. Ware het anders, dan zou de financiële inspanning die aan het land wordt gevraagd, geen vruchten afwerpen en onverantwoord zijn.

Op 1 januari 1962 was de toestand desbetreffend de volgende :

	Statutair personeel	Niet-statutair personeel	Totaal	Vermindering t. o. v. 1-7-1958
1-7-1958	70.465	7.451	77.916	—
1-5-1961	64.338	3.005	67.343	10.573
1-1-1962	62.867	3.124	66.091	11.825

Ter illustratie van de weerslag der modernisatie op de productiviteit van het personeel, mag nog gewezen worden op het gemiddeld te werk gesteld effectief per miljoen verkeerseenheden :

In 1937 : 6,02;
in 1953 : 5,2;
in 1959 : 4,26;
in 1960 : 3,94.

Concreet uitgedrukt, betekenen deze cijfers dat, voor een zelfde trafiek, de Maatschappij, in 1960, $\frac{1}{3}$ minder personeel nodig had dan in 1937.

12. Het pensioenvraagstuk.

De pensioenlast drukt ongemeen zwaar op de spoorweguitgaven : 4.158,3 miljoen frank in 1960.

par des camions. En outre, la structure du réseau est telle, que même après la suppression de ces cours aux marchandises, un nombre suffisant de gares reste dans chaque région ouvert à la clientèle dans un rayon de 5 km.

D'ailleurs, en ce moment, ce programme a été réalisé pour 104 cours aux marchandises, sans donner lieu à des plaintes notables.

c) Une troisième réforme de structure qu'il convient de signaler est celle qui consiste à confier à l'industrie privée l'exécution de certaines tâches que les chemins de fer exécutaient jusqu'à présent.

Des réseaux étrangers pratiquent également cette politique, mais elle ne se justifie que s'il se révèle que l'opération ne peut produire un résultat financier favorable. Cette mesure n'est, dès lors, pas prise sans réflexion en Belgique et elle a été limitée :

— d'une part, aux travaux de renouvellement des voies qui sont essentiellement des travaux saisonniers, qui ne peuvent être exécutés que durant la bonne saison;

— d'autre part, dans 3 gares de dépôt, à un essai de nettoyage des voitures, travail que l'on peut, en effet, difficilement considérer comme une tâche classique des chemins de fer, et pour laquelle il existe d'ailleurs des firmes spécialisées.

11. La réduction des effectifs du personnel.

Il est évident que la modernisation et la rationalisation du réseau entraînent également une diminution des effectifs du personnel. La Société se trouve sous ce rapport dans la même situation que n'importe quelle autre entreprise qui se modernise. S'il en était autrement, l'effort financier qu'on demande au pays serait sans résultat et ne se justifierait pas.

Au 1^{er} janvier 1962, la situation en ce domaine était la suivante :

	Personnel statutaire	Personnel non statutaire	Total	Diminution par rapport au 1-7-1958
1-7-1958	70.465	7.451	77.916	—
1-5-1961	64.338	3.005	67.343	10.573
1-1-1962	62.867	3.124	66.091	11.825

Pour mesurer la répercussion de la modernisation sur la productivité du personnel, notons que la moyenne de l'effectif occupé était par million d'unités de trafic :

en 1937 : 6,02;
en 1953 : 5,2;
en 1959 : 4,26;
en 1960 : 3,94.

Pratiquement, ces chiffres signifient que, pour un trafic égal, le personnel occupé par la société en 1960 était inférieur de $\frac{1}{3}$ à celui de 1937.

12. Le problème des pensions.

La charge des pensions pèse très lourdement sur les dépenses des chemins de fer : 4.158,3 millions de francs en 1960.

Geen enkele onderneming in België draagt een dergelijke last.

Dit bedrag is als volgt verdeeld :

- Rustpensioenen : 3.011,8 miljoen frank;
- Weduwe- en wezenpensioenen : 1.146,5 miljoen frank.

De inhoudingen op de bezoldigingen tot stijving van de Kas van Weduwen en Wezen bedroegen 347,3 miljoen frank, hetzij amper 30 % van de uitgave aan overlevingspensioenen.

Er blijft dus nog altijd een uitgave te dekken van 3.700 à 3.800 miljoen frank.

Klaarblijkelijk kan de Maatschappij dit niet alleen dragen. Een financiële staatstussenkomst was en blijft verantwoord, omdat, in 1926, aan de N. M. B. S. een aantal personeelsleden werd overgedragen dat overtollig was ten overstaan van het effectief, nodig om in de verkeersbehoeften te voorzien. Vandaar het krediet van 1.200 miljoen frank, dat op de begroting is uitgetrokken. De Staat neemt ook te zinnen laste de uitgave die voortvloeit, in navolging van hetgeen gedaan werd voor het staatspersoneel, uit de toekenning aan de personeelsleden oud-strijders en invaliden van tijdsbonificaties voor het pensioen. Voor het dienstjaar 1962, is daartoe op de begroting een bedrag uitgetrokken van 214 miljoen frank.

Voor de rustpensioenen heeft men thans reeds het top-punt van de uitgaven bereikt. De climax voor de overlevingspensioenen wordt voorzien over 2 jaar.

13. De financiële staatstussenkomsten. Normalisatie der rekeningen.

De door de Regering gevoerde politiek, wat betreft de financiële tussenkomsten in de spoorwegexploitatie, houdt verband :

— enerzijds, met de uitvoering van het modernisatieprogramma dat moet toelaten de op de begroting uitgetrokken kredieten geleidelijk te verminderen; doch is

— anderzijds, ook afhankelijk van het principe van de normalisatie der rekeningen, waarbij de spoorweg op redelijke wijze dien te worden vergoed voor de prestaties die op hem rusten in functie van de taken, die hij als openbare dienst heeft te vervullen.

Inzake afbouw van de financiële staatstussenkomsten, wenst de Minister een idee te geven van de verwezenlijkingen en van de vooruitzichten voor 1962, wat betreft de tussenkomsten die de *exploitatierekening* van de N.M.B.S. rechtstreeks ten goede komen (met inbegrip dus van de toelagen voor het vernieuwingsfonds).

(in miljoenen frank)

Jaar	Bedrag	Verschil t.o.v. 1959
1959	5.516,9	—
1960	5.119,8	— 397,1
1961 (verwacht)	4.726,3	— 790,6
1962 (raming)	4.334,8	— 1.182,1

Deze evolutie toont andermaal aan dat het ernst is met de hervorming en de sanering van ons spoorwegbedrijf.

Aucune entreprise en Belgique ne supporte de pareilles charges.

Ce montant se décompose comme suit :

- Pensions de retraite : 3.011,8 millions de francs;
- Pensions de veuve et d'orphelins : 1.146,5 millions de francs.

Les retenues sur les traitements, en vue de l'alimentation de la Caisse des Veuves et Orphelins, s'élevèrent à 347,3 millions, soit 30 % à peine des dépenses au titre de pensions de survie.

Il reste donc à couvrir une dépense de 3.700 à 3.800 millions de francs.

Il va de soi que la Société seule ne peut supporter une telle charge. Une intervention financière de l'Etat se justifiait et se justifie toujours à la suite du transfert, en 1926, à la S. N. C. B. d'un certain nombre d'agents en surnombre par rapport aux effectifs nécessaires aux besoins du trafic. De là le crédit de 1.200 millions de francs prévu au budget. En outre, et conformément à ce qui a été fait en faveur de son personnel, l'Etat prend à sa charge les dépenses découlant de l'octroi aux agents de la société, anciens combattants et invalides, de bonifications d'ancienneté pour la pension. Au budget pour l'exercice 1962, il a été prévu à cet effet une somme de 214 millions de francs.

Pour les pensions de retraite, le niveau le plus élevé des dépenses est actuellement atteint. Quant aux pensions de survie, ce niveau sera atteint dans deux ans.

13. Les interventions financières de l'Etat. Normalisation des comptes.

La politique du gouvernement en ce qui concerne les interventions financières dans l'exploitation des chemins de fer concerne :

— d'une part, l'exécution du programme de modernisation qui doit permettre la réduction progressive des crédits prévus au budget, mais,

— d'autre part, elle est subordonnée au principe de la normalisation des comptes, en vertu duquel la S. N. C. B. doit être indemnisée suffisamment pour les prestations qu'elle doit remplir en tant que service public.

En ce qui concerne la réduction progressive des interventions financières de l'Etat, le Ministre désire donner un aperçu des réalisations et des prévisions pour 1962 en ce qui concerne les interventions dont bénéficie directement le *compte d'exploitation* de la S. N. C. B. (la subvention pour le fonds de renouvellement comprise).

(en millions de francs)

Année	Montant	Différence par rapport à 1959
1959	5.516,9	—
1960	5.119,8	— 397,1
1961 (chiffre probable)	4.726,3	— 790,6
1962 (prévisions)	4.334,8	— 1.182,1

Cette évolution montre une fois de plus que la réforme et l'assainissement de nos chemins de fer sont poursuivis sérieusement.

14. *De financiële exploitatieresultaten.*

Vanzelfsprekend moet de geleidelijke afbouw van de financiële tussenkomsten tevens gezien worden in het licht van de exploitatieresultaten. Het zou immers niet opgaan de staatskredieten te verminderen, zonder zich te bekommeren om de weerslag op het uiteindelijk exploitatieresultaat.

1960 : Ondanks de vermindering van de staatstussenkomst met bijna 400 miljoen frank en de gevolgen van de staking, sluit de verlies- en winstrekening met een mali van amper 31,8 miljoen frank.

1961 : Het dienstjaar 1961 zal waarschijnlijk afgesloten worden met een mali van $\pm$ 450 miljoen frank. Deze toestand is in hoofdzaak te wijten aan :

- het feit dat het probleem van de week- en werkabonnementen nog geen oplossing heeft gekregen;
- de verhoging van de pensioenlast door de toepassing van de wet van 30 april 1958 op het spoorwegpersoneel (30 miljoen frank);
- de uitkering van voorschotten aan het personeel in afwachting van de baremaherziening (25 miljoen frank méér dan de aanvankelijke ramingen);
- de niet verwezenlijkte meer-ontvangsten die moesten voortvloeien uit de eenheidswet (28 miljoen frank).

1962 : De N.M.B.S.-begroting vertoont een mali van 351 miljoen frank. De verwezenlijking van deze begroting veronderstelt dat het probleem van de week- en werkabonnementen nu een oplossing krijgen. Verder zal, zoals gewoonlijk, de directie zich beijveren om het verwachte tekort in al de mate van het mogelijke weg te werken.

II. — MONDELINGE EN SCHRIFTELIJKE VRAGEN VAN DE LEDEN EN ANTWOORDEN VAN DE MINISTER.

Spoorwegen.
Baanvervoer.
Zeevaart.
Havenpolitiek.
Luchtvaart.
Toerisme, enz., enz.
(Zie hierna op blz. 15 : vragen en antwoorden.)

Amendement van de heer Jaminet (doc. 4 - XV, n° 2).

Dit amendement strekt ertoe onder artikel 24 van Deel I, Verkeerswezen - Hoofdstuk II : Toelagen, het krediet uitgetrokken onder punt 9 (forfaitaire tussenkomst van de Staat in de pensioenen betaald aan het personeel van de N. M. B. S. op rust gesteld en overtallig ten overstaan van het normaal effectief) te verhogen met 150.000.000 frank, ten einde het spoorwegpersoneel te doen genieten van de toepassing van artikel 5 van de wet van 2 augustus 1955 (perekwatie van de pensioenen).

De indiener van het amendement doet hierbij opmerken dat 30 % van de oprustgestelden van het spoor thans het bedrag van het wettelijk ouderdomspensioen niet bereiken. Tot tweemaal toe werden er onder vorige regeringen bedragen uitgetrokken om deze toestand te verhelpen : zonder gevolg, helaas.

Een lid doet opmerken dat deze toestand dient opgelost te worden binnen het kader van onderhandelingen op syndicaal en paritair vlak, die thans aan de gang zijn met het doel de wijze van financieren van dergelijke uitgave te

14. *Les résultats financiers.*

Il va de soi que la réduction progressive des interventions financières doit également être envisagée compte tenu des résultats d'exploitation. Il serait inadmissible, en effet, de réduire les crédits de l'Etat sans se préoccuper de la répercussion de cette mesure sur le résultat final de l'exploitation.

1960 : Malgré la réduction de l'intervention de l'Etat d'environ 400 millions de francs et les conséquences de la grève, le compte des profits et pertes se clôture par un déficit de 31,8 millions de francs à peine.

1961 : L'exercice 1961 se clôturera probablement par un déficit de 450 millions de francs environ. Cette situation est due en ordre principal :

- au fait que le problème des abonnements de semaine et de travail n'a pas encore été résolu;
- à l'augmentation de la charge des pensions par suite de l'application, au personnel des chemins de fer, de la loi du 30 avril 1958 (20 millions de francs);
- au paiement d'avances au personnel en prévision de la révision barémique (25 millions de francs de plus que la somme initialement prévue);
- à l'absence des plus-values résultant de la loi unique (28 millions de francs).

1962 : Le budget de la S. N. C. B. présente un mali de 351 millions de francs. La réalisation de ce budget implique la solution du problème des abonnements de semaine et de travail. En outre, la direction s'efforcera comme par le passé, de résorber, dans toute la mesure du possible, le déficit prévu.

II. — QUESTIONS ORALES ET ECRITES DES MEMBRES ET REPONSES DU MINISTRE.

Chemins de fer.
Transports routiers.
Marine.
Politique portuaire.
Voies aériennes.
Tourisme, etc., etc.
(Voir ci-après, p. 15 : questions et réponses.)

Amendement de M. Jaminet (doc. 4-XV, n° 2).

Cet amendement tend à augmenter de 150.000.000 de francs le crédit prévu à l'article 24, 9°, de la Section I, Communications, Chapitre II, Subventions (Intervention forfaitaire de l'Etat dans les charges de pensions payées au personnel pensionné de la Société Nationale des Chemins de fer belges et excédentaire par rapport à un effectif normal), afin d'accorder au personnel des chemins de fer le bénéfice de l'application de l'article 5 de la loi du 2 août 1955 (péréquation des pensions).

L'auteur de l'amendement fait observer que pour 30 % des pensionnés des chemins de fer la pension n'atteint pas le taux légal de la pension de vieillesse. Par deux fois déjà, sous des Gouvernements précédents, des sommes ont été prévues pour remédier à cette situation : hélas, sans résultat.

Un membre fait observer que ce problème doit être résolu dans le cadre des négociations sur le plan syndical et paritaire actuellement en cours en vue de déterminer le mode de financement d'une telle dépense. Il propose, dès lors,

bepalen. Hij stelt derhalve voor te wachten op het einde van de onderhandelingen alvorens, ten aanzien van het ingediende amendement, een houding te bepalen.

De Minister merkt op dat bij de bespreking van een gelijkaardig amendement in de Senaat, namens de Regering, verklaard werd dat de Minister van Verkeerswezen samen met zijn collega, de Minister-adjunct voor Financiën, in het kader van de sociale programmatie voor het overheidspersoneel, het gestelde probleem zou bespreken met de syndikale organisaties.

De toenmaals in uitzicht gestelde vergadering had plaats op maandag 12 februari 1962.

De syndikale organisaties waren er vertegenwoordigd door de leiders van de Algemene Centrale der Openbare Diensten, van de Federatie der Christelijke Syndikaten van Openbare Diensten en van hun respectieve vakcentrales der spoormannen.

Over het zeer complexe pensioenprobleem had een ruime gedachtenwisseling plaats.

De vergadering kwam uiteindelijk tot volgende conclusies:

1. De N. M. B. S. zal, zoals voor het staatspersoneel en van zodra het door het Parlement zal zijn goedgekeurd, het minimumbedrag der rust- en overlevingspensioenen vaststellen in overeenstemming met het wetsontwerp dat op 16 januari l.l. bij de Kamer door de Minister-adjunct voor Financiën werd ingediend met betrekking tot de pensioenen die ten laste van de Openbare Schatkist vallen.

2. In verband met de herziening der huidige pensioenbedragen wordt aan de Nationale Paritaire Commissie van de N. M. B. S. opdracht gegeven voorstellen uit te werken en o.m. de vaststelling van een voorschot te bepalen dat, met ingang van 1 januari 1962, zou worden uitbetaald naar aanleiding van de in uitzicht gestelde herziening der pensioenen als gevolg aan de baremaherziening 3^o faze, waartoe in het kader van de sociale programmatie voor het overheidspersoneel zal worden overgegaan.

3. De hervorming van het pensioenregime, met uitwerking op 1 januari 1963, zal, zoals is in het uitzicht gesteld in de « Memorie van Toelichting » van het wetsontwerp neergelegd op 14 december 1961, betreffende de toepassing van Titel V van de eenheidswet, in overleg met de syndikale organisaties worden uitgewerkt en zulks overeenkomstig de specifieke bevoegdheid van de Nationale Paritaire Commissie van de N. M. B. S., wat het spoorwegpersoneel betreft.

Gelet op deze besluiten, verzoekt de Minister de heer Jaminet zijn amendement in te trekken.

Nadat verscheidene leden, op hun beurt, vruchteloos gepoogd hebben de indiener van het amendement te bewegen van zijn voorstel af te zien, wordt het uiteindelijk in stemming gebracht. Het amendement werd verworpen met 11 stemmen tegen, 1 voor, en 1 onthouding.

Hierop worden dan de artikelen van de begroting (kredieten betreffende het Verkeerswezen) zonder opmerkingen goedgekeurd.

De begroting wordt ten slotte goedgekeurd bij eenparigheid der aanwezige leden.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,

G. LOOS.

De Voorzitter,

P. DE PAEPE.

d'attendre la fin des négociations avant de statuer sur l'amendement présenté.

Le Ministre fait remarquer que lors de la discussion au Sénat d'un amendement identique, il a été déclaré, au nom du Gouvernement, que, dans le cadre de la programmation sociale pour le personnel des services publics, le Ministre des Communications et son collègue, le Ministre-adjoint aux Finances, examineront le problème avec les organisations syndicales.

La réunion prévue à l'époque a eu lieu le lundi 12 février 1962.

Les organisations syndicales y étaient représentées par les dirigeants de la Centrale Générale des Services Publics, de la Fédération des Syndicats Chrétiens des Services Publics et de leurs centrales des cheminots.

Un large échange de vues a eu lieu au sujet du problème très complexe des pensions.

Finalement, la réunion est arrivée aux conclusions suivantes :

1. Comme il est prévu pour le personnel de l'Etat et aussitôt que l'accord du Parlement aura été obtenu, la S. N. C. B. fixera le montant minimum des pensions de retraite et de survie conformément au projet de loi déposé à la Chambre le 16 janvier dernier par le Ministre-adjoint aux Finances pour les pensions à charge du Trésor Public.

2. Concernant la révision du montant actuel des pensions, la Commission paritaire nationale de la S. N. C. B. est chargée d'élaborer des projets et de fixer notamment une avance qui serait liquidée dès le 1^{er} janvier 1962 à l'occasion de la révision des pensions à la suite de la 3^e phase de la révision des barèmes à laquelle il sera procédé dans le cadre de la programmation sociale pour le personnel des services publics.

3. Ainsi qu'il est prévu dans l'« Exposé des motifs » du projet de loi déposé le 14 décembre 1961 concernant l'application du Titre V de la loi unique, la réforme du régime des pensions avec effet au 1^{er} janvier 1963 sera élaborée en collaboration avec les organisations syndicales, conformément à la compétence spécifique de la Commission paritaire nationale de la S. N. C. B. en ce qui concerne les cheminots.

A la suite de ces conclusions, le Ministre demande à M. Jaminet de retirer son amendement.

Le président et plusieurs membres ayant également insisté, mais en vain, pour que l'auteur retire son amendement, celui-ci est mis au voix. Il est rejeté par 11 voix contre 1 et 1 abstention.

Les articles du budget afférents aux Communications sont ensuite adoptés sans observations.

Enfin, le budget est adopté à l'unanimité des membres présents.

Le présent rapport a été adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,

G. LOOS.

Le Président,

P. DE PAEPE.

VRAGEN EN ANTWOORDEN.

I. — Spoorwegen en Buurtspoorwegen.

VRAAG :

Het gebruik van autorails op de lijn 132 heeft een verbetering gebracht in de dienst van de reizigerstreinen. Nochtans :

- 1) Is het niet meer mogelijk Treignes te bereiken met de trein die te Charleroi vertrekt om 20 h 51;
- 2) Ondergaan de treinen dikwijls vertraging en is er plaatsgebrek in de autorails.

De vertragingen zijn te wijten aan de slechte staat van het materieel omdat het locomotiefdepot van Monceau, gelast met het onderhoud, niet over gekwalificeerd personeel beschikt. Dit onderhoud zou moeten worden toevertrouwd aan het locomotiefdepot van Walcourt.

ANTWOORD :

1) Evenmin als thans, was het vóór 12 november 1961, datum van het in dienst stellen van autorails op de lijn 132, mogelijk Treignes te bereiken met de verbinding die te Charleroi-Zuid vertrekt te 20 h 51 en te Mariembourg aankomt te 22 h 06.

Het doorrijden van deze verbinding naar Treignes zou een verlenging noodzaken van ongeveer 1 h 10 van de dienstprestaties van het personeel van de sectie Treignes-Mariembourg en van ongeveer 30 minuten van deze van het personeel van de sectie Mariembourg-Walcourt. De maatregel zou een bijkomende uitgave verwekken waarbij nog deze zou moeten gevoegd worden voortkomend van de kostprijs van de nieuwe rit. Daar er bijna geen reizigers zouden zijn, kan de Maatschappij zulke dure verwezenlijking niet overwegen.

2) Het is juist, dat bij het begin van de instelling van de nieuwe dienst, er overbezetting was in sommige autorails en dat enkele vertragingen, te wijten aan de toestand van het materieel, vastgesteld werden.

Sedertdien werden deze overbezettingen verholpen door het inleggen van bijkomende treinen. Anderzijds zoekt de Maatschappij de mogelijkheid op de punturen een driedelige autorail met groot aantal plaatsen in te leggen.

Bovendien is het niet mogelijk het onderhoud van de autorails van lijn 132 van Monceau naar Walcourt over te hevelen.

Deze maatregel zou in tegenstrijd zijn met de politiek van concentratie van de locomotiefdepots nagestreefd door de N.M.B.S. en zou tevens de oprichting te Walcourt vereisen van installaties die te Monceau voorzien zijn en bijna voltooid.

Hier mag onderstreept worden dat na een aanpassingsperiode (opleiding van het personeel, verbetering van de instellingen en van het gereedschap) de kwaliteit van het onderhoud, dat te Monceau gedeeltelijk wordt gedaan door bedienden overgekomen van Walcourt, regelmatig verbeterd.

De N.M.B.S. nam de vereiste maatregelen opdat deze verbetering zou voortduren door ondermeer naar Monceau bedienden te sturen die gespecialiseerd zijn in het onderhoud van de typen autorails gebruikt op de lijn 132.

VRAAG :

Op zeker ogenblik werd overwogen de reizigerstreinen te vervangen door autobussen op het baanvak Mariembourg-Vireux van de lijn 132. Sedert 12 november 1961 wordt deze lijn uitgebaat met Diesel autorails.

Ik wens te vernemen :

- 1) Het jaarlijks verlies van dit baanvak voor de jaren 1958, 1959 en 1960;
- 2) Het bedrag van de besparing die voortvloeit uit de uithating met autorails van deze lijn;
- 3) Het bedrag van de besparing die zou veroorzaakt worden door de eventuele vervanging van de treinen door autobussen.

ANTWOORD :

1) De Maatschappij maakt geen exploitatiebilan op per lijn of per baanvak; bijgevolg kan zij de gevraagde inlichtingen voor de jaren 1958, 1959 en 1960 niet geven.

QUESTIONS ET REPONSES.

I. — Chemins de fer et Vicinaux.

QUESTION :

La mise en service d'autorails sur la ligne 132 a amélioré le service des trains de voyageurs. Toutefois,

- 1) Il n'est plus possible d'atteindre Treignes par le train qui part de Charleroi à 20 h 51;
- 2) Les trains subissent de nombreux retards et il y a manque de place dans les autorails.

Les retards sont dus au mauvais état du matériel parce que la remise de Monceau chargée de l'entretien ne dispose pas de personnel qualifié. Il faudrait confier cet entretien à la remise de Walcourt.

RÉPONSE :

1) Pas plus que maintenant, il n'était possible, avant le 12 novembre 1961, date de la mise en service des autorails sur la ligne 132, d'atteindre Treignes avec la relation partant de Charleroi Sud à 20 h 51 et arrivant à Mariembourg à 22 h 06.

L'envoi de cette relation à Treignes nécessiterait une prolongation d'environ 1 h 10 des prestations du personnel de la section Treignes-Mariembourg et d'environ 30 minutes de celles du personnel de la section Mariembourg-Walcourt. La mesure constituerait une dépense supplémentaire à laquelle viendrait s'ajouter celle résultant du prix de revient des parcours nouveaux. Comme la clientèle serait presque nulle, la Société ne peut envisager une réalisation aussi onéreuse.

2) Il est exact que, au début de l'application du nouveau service, un encombrement s'est manifesté dans certains autorails et que quelques retards attribuables à l'état du matériel ont été constatés.

Depuis, il a été remédié à ces encombrements par la mise en service de trains supplémentaires. D'autre part, la Société recherche la possibilité de faire circuler aux heures de pointe un autorail triple de grande capacité.

En outre, il n'est pas possible de transférer de Monceau à Walcourt l'entretien des autorails de la ligne 132.

Cette mesure serait en contradiction avec la politique de concentration des remises poursuivie par la S.N.C.B. et exigerait en outre, l'établissement, à Walcourt, d'installations prévues à Monceau et en voie d'achèvement.

Il est à souligner qu'après une période d'adaptation (initiation du personnel, perfectionnement des installations et de l'outillage) la qualité de l'entretien effectué à Monceau — en partie par des agents venus de Walcourt — s'améliore régulièrement.

La S.N.C.B. a pris les mesures nécessaires pour que cette amélioration continue, notamment en envoyant à Monceau des agents spécialistes de l'entretien des types d'autorails utilisés sur la ligne 132.

QUESTION :

A un certain moment, il a été envisagé de remplacer les trains par des autobus sur le tronçon Mariembourg-Vireux de la ligne 132. Depuis le 12 novembre 1961, cette ligne est exploitée par des autorails Diesel.

Je voudrais savoir :

- 1) Le déficit annuel de ce tronçon pour les années 1958, 1959 et 1960;
- 2) Le montant de l'économie qui résulte de l'exploitation par autorails de la ligne;
- 3) Le montant de l'économie qui résulterait d'un remplacement éventuel des trains par des autobus ?

RÉPONSE :

1) La Société n'établit pas de bilan de son exploitation par ligne ou par tronçon de ligne, elle ne peut dès lors fournir les renseignements demandés pour les années 1958, 1959 et 1960.

2) Het is slechts bij gelegenheid van de wijziging in de exploitatie van een bepaalde lijn dat zij de besparing berekent die deze hervorming haar opbrengt. De recente vervanging van de stoomtreinen door autorails op gezegde lijn bracht een besparing op van 1.500.000 frank per jaar.

3) De eventuele vervanging van de autorails door autobussen op het baanvak Mariembourg-Vireux van de lijn 132 zou een besparing medebrengen van 3.000.000 frank per jaar.

VRAAG :

Welke formaliteiten moeten worden vervuld voor het bekomen van een aansluitingsspoor ten bate van nieuwe nijverheden ?

ANTWOORD :

Wanneer een nijveraar verlangt een private aansluiting met het spoorwegnet te bekomen dient hij hiertoe een aanvraag te richten tot de Dienst van de Baan van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Deze laatste bestudeert, in overleg met de andere betrokken diensten van de Maatschappij, de modaliteiten van aanleg, bediening en onderhoud van het gevraagde aansluitingsspoor. Zodra een akkoord is bereikt met de aanvrager wordt door de Heer Minister van Verkeerswezen een Ministerieel Besluit van toelating uitgevaardigd.

In principe moeten alle kosten door de aanvrager gedragen worden.

VRAAG :

Herhaaldelijk is geklaagd geworden over het vervoer op de lijn Brussel-Dendermonde: overbeladen treinen, te weinig treinen, twee uur voor een verplaatsing van 30 km.

Om meer treinen te kunnen inleggen is overwogen geworden een derde spoor tussen Brussel en Jette aan te leggen. Men heeft toen gezegd dat de dieselisatie van de lijn ook een oplossing zou zijn. Dit was voorzien voor december 1961.

Wanneer zal deze dieselisatie eindelijk gebeuren ?

ANTWOORD :

De lijn Brussel-Dendermonde wordt dagelijks doorlopen door 22 treinen in elke richting, waarvan 11 werklidentreinen.

De werklidentreinen volgen elkaar op enkele minuten tussenpoos en, alhoewel ze druk bezet zijn, is er geen werkelijke overbevolking.

Zoals op alle lijnen, die de Brusselse agglomeratie aandoen, worden op de spitsuren rechtstaande reizigers vervoerd, wat onvermijdelijk is wegens de grote toevloed aan werkrachten, te Brussel benutted, en die rond dezelfde uren de arbeid aanvangen en eindigen.

De ritduur der treinen tussen Brussel Noord en Dendermonde (32 km) schommelt tussen 43 en 60 minuten naargelang de aard van de treinen, de te slepen last en de aangewende locomotief. Deze rittijden zijn thans ongunstig beïnvloed door de aanzienlijke werken die op de lijn worden uitgevoerd.

De laatste hebben tot doel de vernieuwing der sporen en het uitrusten der lijn met een volledig automatische bloksectionering. Daarenboven zal de maximum toegelaten snelheid der treinen van 90 km/uur tot 120 km/uur worden opgedreven, wat een drukkere opvolging der treinen op de ganse lijn mogelijk zal maken en toelaten hun rit te versnellen.

Wat betreft in 't bijzonder het baanvak Brussel-Jette, gemeenschappelijk aan de lijnen naar Denderleeuw en naar Dendermonde, de electrificatie van de eerstgenoemde lijn en de automatische blokseininrichting die er mede in verband staat, hebben er een soepele en snellere opvolging der treinen toegelaten.

De invoering van de dieselisatie op de lijn naar Dendermonde zal het verkeer der treinen op het baanvak Brussel-Jette zoals trouwens op de ganse lijn, insgelijks gunstig beïnvloeden. Met deze dieselisatie zal worden aangevangen in de tweede helft van het lopend jaar om te worden beëindigd de eerste semester van toekomstig jaar. Op te merken, dat er vertraging is in de levering van diesellocomotieven door sommige omstandigheden (o.a. staking).

2) Ce n'est qu'à l'occasion d'un aménagement de l'exploitation sur une ligne déterminée qu'elle chiffre l'économie résultant de cette réforme. Le remplacement récent des trains à vapeur par des autorails sur la ligne citée a entraîné une économie de 1.500.000 francs par an.

3) Le remplacement éventuel des autorails par des autobus sur le tronçon Mariembourg-Vireux de la ligne 132 produirait une économie de 3.000.000 francs par an.

QUESTION :

Quelles sont les formalités à remplir en vue de l'obtention d'une voie de raccordement au profit d'industries nouvelles ?

RÉPONSE :

Lorsqu'un industriel désire obtenir un raccordement privé au réseau des chemins de fer, il doit, à cet effet, adresser une demande au Service de la Voie de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

Ce service, de concert avec les autres services intéressés de la Société, étudie les modalités d'aménagement, d'utilisation et d'entretien du raccordement demandé. Dès qu'un accord est atteint avec le demandeur le Ministre des Communications prend un arrêté ministériel d'autorisation.

En principe, l'auteur de la demande doit supporter tous les frais.

QUESTION :

A diverses reprises, on s'est plaint du trafic sur la ligne Bruxelles-Termonde : trains surchargés et en nombre insuffisant, deux heures pour un déplacement de 30 km.

Afin de pouvoir mettre en circulation un plus grand nombre de trains, une troisième voie entre Bruxelles et Jette avait été envisagée. A cette occasion, il a été dit que la diesélisation de la ligne constituerait également une solution. Elle était prévue pour décembre 1961.

Quand procédera-t-on finalement à cette diesélisation ?

RÉPONSE :

Sur la ligne Bruxelles-Termonde circulent journellement 22 trains dans les deux sens dont 11 trains d'ouvriers.

Les trains d'ouvriers se succèdent à quelques minutes d'intervalle et, s'il est vrai qu'ils sont très chargés, il n'y a pas de véritable encombrement.

Tout comme sur les autres lignes rejoignant l'agglomération bruxelloise, ils transportent, aux heures de pointe, des voyageurs qui doivent rester debout, ce qui est inévitable en raison de l'affluence considérable de la main-d'œuvre employée à Bruxelles et dont le travail commence et se termine à peu près aux mêmes heures.

La durée du trajet des trains entre Bruxelles Nord et Termonde (32 km) varie entre 43 et 60 minutes, selon la catégorie de trains, la charge à remorquer et la locomotive utilisée. En ce moment d'importants travaux, exécutés sur cette ligne, influent défavorablement sur la durée du trajet.

Les travaux en question sont exécutés en vue du renouvellement des voies ainsi que de l'équipement de la ligne en sections entièrement automatiques. La vitesse maximum des trains sera en outre portée de 90 à 120 km/heure, ce qui permettra d'intensifier la succession des trains sur toute la ligne et d'accélérer le trajet.

En ce qui concerne plus particulièrement la section de Bruxelles-Jette, commune aux lignes vers Denderleeuw et Termonde, l'électrification de la première des lignes précitées ainsi que l'aménagement du réseau de cabines automatiques de signalisation ont permis une plus souple et plus rapide cadence des trains.

La diesélisation de la ligne de Termonde influera favorablement sur le trafic des trains sur la section Bruxelles-Jette. Cette diesélisation sera entamée au cours du second semestre de cette année et sera terminée au cours du premier semestre de l'année prochaine. A noter que la livraison des locomotives diesel subit un certain retard, en raison de certaines circonstances (notamment des grèves).

VRAAG :

Het probleem van de vertegenwoordiging van het Liberaal Syndikaat bij de N. M. B. S. zou moeten geregeld worden.

ANTWOORD :

Tot kort vóór deze wereldoorlog, waren er bij de N. M. B. S. twee verschillende categorieën personeelsorganisaties, namelijk :

- deze die op grond van hun ledenaantal een *vertegenwoordiging* verkregen in de Nationale Paritaire Commissie en aldus verantwoordelijkheid op te nemen hadden inzake medebeheer;
- de andere (waaronder het Liberaal Syndikaat) die alleen maar *erkend* werden, mits neerlegging van hun statuten.

In 1939 werd hieraan wijziging gebracht. Werden alleen nog maar erkend, de personeelsverenigingen die een vertegenwoordiging hadden in de Nationale Paritaire Commissie. Het gevolg hiervan was dat, na de oorlog, er maar twee organisaties meer waren die normale syndikale betrekkingen met de spoorwegoverheid konden onderhouden.

In juli 1959 werd de vroegere categorie van erkende personeelsorganisaties (onder de benaming van aangenomen organisatie) terug ingevoerd. De criteria werden echter strenger bepaald. Het volstond niet meer alleen maar statuten neer te leggen. Een personeelsvereniging kon maar het statuut verkrijgen van aangenomen organisatie voor zover zij :

- vertegenwoordigd was in de Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor de Economie;
- op nationaal plan, interprofessioneel georganiseerd was en minstens 50.000 leden telde.

Alleen het Liberaal Syndikaat voldoet tot nu toe aan deze voorwaarden. Het verkreeg het statuut van aangenomen organisatie en is aldus, volledig, in al haar rechten hersteld waarop het reeds vóór de oorlog kon aanspraak maken.

* * *

De Nationale Paritaire Commissie wordt om de 6 jaar vernieuwd. Het statuut van het Personeel bepaalt dat aan de verdeling der 10 zetels, voorbehouden aan de personeelsorganisaties, kunnen deelnemen de verenigingen waarvan het aantal aangeslotenen minstens 1/10 van het statutair personeel in actieve dienst (tijdelijke agenten dus uitgesloten) bereikt.

De volgende vernieuwing van deze Commissie zal plaats hebben op 1 november 1963.

VRAAG :

Het toezichtspersoneel van de N. M. B. S. moet een proef ondergaan over zijn beroepsbekwaamheid met het oog op een graadbevordering. Thans wil de Maatschappij dit personeel ook een proef over algemene ontwikkeling doen ondergaan. Dit schijnt niet logisch.

ANTWOORD :

De N. M. B. S. onderzoekt thans de bevorderingsvoorwaarden van haar toezichtspersoneel. De eventuele wijzigingen aan de huidige voorwaarden zullen voorgelegd worden aan het advies van de Paritaire Commissie zoals voorzien in de bepalingen van het Statuut van het Personeel.

VRAAG :

Hoever staat het met de herstelling van de tunnels met inbegrip van hun onder elektrisch profiel brengen op de lijn Luik-Herbethal?

ANTWOORD :

De lijn van Luik naar Herbethal bevat 20 tunnels die meer dan 120 jaar oud zijn en globaal een lengte van 3.738 m beslaan.

- 1) De herstellingswerken aan drie tunnels benaderen hun voltooiing.

QUESTION :

Le problème de la représentation du Syndicat libéral à la S. N. C. B. devrait être résolu.

RÉPONSE :

Peu avant la guerre mondiale, il y avait à la S. N. C. B. deux catégories différentes d'organisations professionnelles, à savoir :

- celles qui, en raison du nombre de leurs membres, avaient obtenu une *représentation* à la Commission paritaire nationale et assumaient ainsi des responsabilités en matière de cogestion;
- les autres (parmi lesquelles le Syndicat libéral), qui n'étaient reconnues que moyennant dépôt de leurs statuts.

Cette situation a été modifiée en 1939. Furent seules reconnues, les associations professionnelles représentées à la Commission paritaire nationale. En conséquence, il n'y eut, après la guerre, que deux organisations qui purent entretenir des relations syndicales normales avec la direction des chemins de fer.

L'ancienne catégorie d'organisations professionnelles reconnues (sous la dénomination d'organisation agréée) a été rétablie en juillet 1959. Les critères ont toutefois été déterminés avec plus de rigueur. Le simple dépôt des statuts ne suffisait plus. Une association professionnelle ne pouvait obtenir le statut d'organisation agréée que si :

- elle était représentée au Conseil national du Travail et au Conseil central de l'Economie;
- et organisée interprofessionnellement au niveau national et comptait au moins 50.000 membres.

Jusqu'à présent, seul le Syndicat libéral remplit ces conditions. Il a obtenu le statut d'organisation agréée et a, ainsi, été entièrement rétabli dans tous les droits auxquels il pouvait déjà prétendre avant la guerre.

* * *

La Commission paritaire nationale est renouvelée tous les 6 ans. Le statut du personnel prévoit que peuvent entrer en ligne de compte pour la répartition des 10 sièges réservés aux organisations professionnelles, les associations dont le nombre d'affiliés s'élève au moins à 1/10 du personnel statutaire en service actif (les agents temporaires étant donc exclus).

Le prochain renouvellement de cette Commission aura lieu le 1^{er} novembre 1963.

QUESTION :

Le personnel de maîtrise de la S. N. C. B. doit subir une épreuve sur sa capacité professionnelle en vue d'une promotion de grade. A présent, la Société veut lui faire subir également une épreuve de formation générale. Cela ne semble pas logique.

RÉPONSE :

La S. N. C. B. étudie en ce moment les conditions de promotion de son personnel de maîtrise. Les modifications éventuelles aux conditions actuelles seraient soumises à l'avis de la Commission Paritaire conformément aux dispositions du Statut du Personnel.

QUESTION :

Où en est, sur la ligne Liège-Herbethal, la réparation des tunnels ainsi que leur mise sous profil électrique?

RÉPONSE :

Sur la ligne Liège-Herbethal, il y a 20 tunnels datant d'il y a plus de 120 ans et d'une longueur totale de 3.738 m.

- 1) Les travaux de réparation de trois tunnels sont presque terminés.

2) De werken aan zes andere tunnels, alsook de afschaffing van de tunnel Prayon werden in vergadering van de Raad van Beheer van de maand januari 1962 aanbesteed voor een totale uitgave van 85 miljoen frank.

3) De studiën voor de aanpassing van de andere tunnels zijn aan gang.

VRAAG :

Bij de bouw van een tweede Schelde-oeververbinding, hetzij brug, hetzij tunnel, dient gezorgd te worden voor een spoorwegverbinding.

ANTWOORD :

De Minister treedt het standpunt, ingenomen door zijn voorganger de heer Segers, volkomen bij. De tweede oeververbinding te Antwerpen moet ook dienstig gemaakt worden voor het spoor.

Economische zowel als verkeerstechnische motieven rechtvaardigen dergelijke oplossing.

Nadat de Commissie, voorgezeten door de heer Gouverneur van Antwerpen tot het besluit was gekomen dat zij geen formeel advies kon verstrekken betreffende de aard van het kunstwerk, heb ik onmiddellijk bij mijn Collega van Openbare Werken mijn standpunt bevestigd en concrete voorstellen ingeleid betreffende de spoorverbinding.

VRAAG :

Een commissaris van de Senaat stelde volgende vraag: Welk is het aantal bedienden van de N.M.B.S. dat thans in een lagere graad tewerkgesteld is?

Ik stel dezelfde vraag :

Hoever hogere bedieningen worden bezet door bedienden die niet de gewenste graad bezitten?

Welke vergoedingen worden betaald aan deze dienstdoenden voor het tijdelijk waarnemen van deze functies.

ANTWOORD :

Er zijn ongeveer 2.250 bedienden tewerkgesteld in lagere functies dan deze van hun betiteling.

Er zijn 3.252 bedienden benut in hogere bedieningen.

De bedienden die hogere functies waarnemen en die er al de werkzaamheden van verzekeren genieten een toeslag die in principe de 8/10 bedraagt van het verschil tussen de minimumbedragen van het barema van de uitgeoefende functie en dit eigen aan de graad van de vervanger.

VRAAG :

De kwestie van de parkings is zeer belangrijk voor de toeristische steden of deze met groot doorgangsverkeer.

De stad Namen bevindt zich in dit geval. Het Bestuur der Werken van deze stad doet het onmogelijke om parkings te voorzien. Zij zou daarom de mogelijkheid willen onderzoeken een deel van het station Namen te overdekken.

Alvorens deze studie voort te zetten, zoudt U mij kunnen laten weten of de N.M.B.S. zou willen zien of er beletsel is tegen de verwezenlijking van dit ontwerp?

ANTWOORD :

De N.M.B.S. heeft geen kennis van een ontwerp dat de bouw voorziet van een parking boven het station Namen. Zij kan zich dus vooralsnog niet uitspreken. In principe, verzet zij zich niet mede te werken aan de studie van het ontwerp.

VRAAG :

Vele ongevallen worden betreurd, vooral op de lijnen van de vroegere Maatschappij « Nord-Belge », door het gebruik van bareeltjes ter beschikking van de voetgangers naast de baren van de overwegen.

2) Les travaux à six autres tunnels et la suppression du tunnel de Prayon ont été adjugés par le Conseil d'administration en sa réunion du mois de janvier 1962 pour la somme totale de 85 millions.

3) Les études d'adaptation des autres tunnels sont en cours.

QUESTION :

Lors de la construction d'une seconde liaison entre les rives de l'Escaut, soit un pont ou un tunnel, il faudra prévoir une liaison par chemin de fer.

RÉPONSE :

Le Ministre se rallie sans restriction, au point de vue de son prédécesseur, M. Segers. Les chemins de fer doivent également pouvoir utiliser la seconde liaison des rives à Anvers.

Les raisons d'ordre économique et la technique plaident en faveur de cette solution.

Après que la Commission présidée par M. le Gouverneur de la province d'Anvers fut arrivée à la conclusion qu'elle ne pourrait émettre un avis formel au sujet de la nature de l'ouvrage d'art, j'ai immédiatement confirmé mon point de vue à mon Collègue des Travaux publics et lui ai fait parvenir des propositions concrètes concernant la liaison ferroviaire.

QUESTION :

Un membre du Sénat a posé la question suivante: Quel est le nombre d'agents de la S.N.C.B. occupé actuellement dans un grade inférieur?

Je pose la même question :

Combien y a-t-il de fonctions supérieures qui sont occupées par des agents qui n'ont pas le grade voulu?

Quelles sont les indemnités qui sont payées à ces faisant fonctions pour remplir ces fonctions momentanées.

RÉPONSE :

Il y a environ 2.250 agents utilisés dans des fonctions inférieures à celles de leur qualification.

Il y a 3.252 agents utilisés dans des fonctions supérieures.

Les agents exerçant des fonctions supérieures et qui en assument toutes les sujétions bénéficient d'une allocation représentant en principe les 8/10 de la différence entre les taux minima du barème de la fonction exercée et de celui propre à la qualification du remplaçant.

QUESTION :

La question des parkings est très importante principalement pour les villes touristiques ou de grands passages.

La ville de Namur est dans ce cas. L'Administration des Travaux de cette ville fait l'impossible pour la création de parkings. Aussi voudrait-elle étudier la possibilité de couvrir une partie de la station de Namur?

Avant de poursuivre cette étude, pourriez-vous me faire savoir si la S.N.C.B. verrait un empêchement à réaliser ce projet?

RÉPONSE :

La S.N.C.B. n'a pas connaissance d'un projet d'installation d'un parking pour automobiles au-dessus de la gare de Namur; il ne lui est donc pas possible de se prononcer sur ce projet. En principe, elle serait disposée à collaborer à l'étude de ce projet.

QUESTION :

De nombreux accidents sont à déplorer, particulièrement sur les anciennes lignes de la Société Nord-Belge, par l'utilisation du portillon qui est à la disposition des piétons à côté des barrières des passages à niveau.

Kan de N.M.B.S. niet overwegen dat deze barceltjes ook zouden gegrendeld zijn, niet zoals de barenen?

ANTWOORD :

Een nazicht gedaan over de laatste drie jaar laat blijken dat slechts één ongeluk op de lijnen van de vroegere Maatschappij « Nord-Belge » kon toegeschreven worden aan het gebruik van het automatisch bareeltje voor voetgangers.

Aan talrijke overwegen moet het niet gegrendeld automatisch bareeltje behouden blijven om de voetgangers toe te laten de sporen over te steken op de uren dat de bediening van de wegbarenen niet verzekerd is (van 22 u. tot 6 u.).

Aan de overwegen met ononderbroken bediening zou het grendelen van de bareeltjes het ophouden van de voetgangers gevoelig verhogen.

Het past hier nog te bemerken dat bij gelegenheid van de elektrificering van de lijnen Luik-Namen-Charleroi-Erquelinnes en Bergen-Quévy, talrijke overwegen zullen worden afgeschaft of onder een ander regime gesteld.

VRAAG :

Op de blz. 42 en 43 (van het verslag van de Senaatscommissie) lees ik dat de N.M.B.S. zich niet gedraagt naar de wettelijke beschikkingen voorzien bij de wet van 30 april 1958 wat betreft het pensioen toe te kennen aan de weduwen die in het huwelijk zijn getreden met een gepensioneerde van de N.M.B.S.

Zij staat een hulpgeld toe. Waarom geen pensioen?

Zij stelt belang in het cumuleren van weduwenpensioenen? Met welk recht?

Een gevolg: men weigert dienstvrijkaarten voor het buitenland.

Voorbeeld: Een gepensioneerde en een weduwe die in Frankrijk reizen, zijn drager van een dienstbiljet dat recht geeft op een vermindering van 50 %.

Een weduwe die in het huwelijk treedt met een gepensioneerde van de N.M.B.S. geniet deze gunst niet. Waarom?

ANTWOORD :

De wet van 30 april 1958 is niet ambtshalve van toepassing bij de N.M.B.S. De Maatschappij heeft nochtans beslist aan de rechthebbenden van de gepensioneerden gelijkaardige voordelen toe te kennen.

De toekenning van een hulpgeld aan deze weduwen vrijwaart de rechten op pensioen die deze weduwen reeds genieten of waarop zij nog aanspraak kunnen maken te welkdaagse titel ook.

De maatregel werd aangenomen met het doel, in de mate van het mogelijke, de last van het Pensioenfonds niet al te zeer te bezwaren.

De toekenning van verkeersfaciliteiten op de vreemde netten vloeit voort uit conventies afgesloten tussen de N.M.B.S. en de betrokkene vreemde besturen. De N.M.B.S. is dus niet alleen bevoegd inzake reductie toegekend aan het personeel op de vreemde netten.

Geen enkele weduwe van een gepensioneerde bediende geniet bedoelde gunst in Frankrijk.

II. — Baantransport.

VRAAG :

In verband met het artikel 84 van het Verdrag van Rome, verwacht ik van de heer Minister dat hij een mededeling zou doen inzake de liberalisatie van het vervoer. Ik veronderstel dat deze liberalisatie niet onvoorwaardelijk zal zijn, maar dat, zoals voor de landbouw, er vooraf tot een harmonisatie zal moeten worden overgegaan.

ANTWOORD :

In het kader van de Europese Economische Gemeenschap worden voor het ogenblik tussen de zes landen besprekingen gevoerd over een geleidelijke liberalisatie van het internationaal goederenvervoer over de weg.

Deze geleidelijke liberalisatie staat in verband met de problemen die zich stellen onder oogpunt van harmonisatie van de verschillende reglementeringen als de organisatie van de markt (tarificatie, publiciteit, controle, commerciële organisatie, sociale en fiscale problemen, maten en gewichten).

La S.N.C.B. ne peut-elle envisager que ces portillons soient enclenchés comme les barrières?

RÉPONSE :

Des vérifications faites pour les trois dernières années, il résulte qu'un seul accident est à déplorer sur les anciennes lignes de la Société du Nord-Belge à cause de l'utilisation du portillon automatique.

A de nombreux passages à niveau, le portillon automatique non enclenché doit être maintenu pour permettre aux piétons de traverser les voies aux heures où la desserte des barrières routières n'est pas assurée (de 22 h à 6 h).

Aux passages à niveau où la desserte est permanente l'enclenchement des portillons augmenterait sensiblement la rétention des piétons.

Il convient de remarquer qu'à l'occasion de l'électrification des lignes Liège-Namur-Charleroi-Erquelinnes et Mons-Quévy, de nombreux passages à niveau seront supprimés ou verront leur régime modifié.

QUESTION :

Aux pages 42 et 43 du rapport de la Commission du Sénat, je lis que la S.N.C.B. ne se conforme pas aux dispositions légales, prévues par la loi du 30 avril 1958, en ce qui concerne la pension accordée aux veuves ayant contracté mariage avec un retraité de la S.N.C.B.

Elle accorde un secours. Pourquoi n'accorde-t-elle pas une pension? Elle se mêle du cumul des pensions de veuve. De quel droit?

Il en résulte notamment qu'elle refuse des billets de service gratuits pour l'étranger.

Exemple: Un pensionné et une veuve, voyageant en France, sont porteurs d'un billet de service donnant droit à une réduction de 50 %.

Une veuve contractant mariage avec un pensionné de la S.N.C.B. ne bénéficie pas d'une telle faveur? Pourquoi?

RÉPONSE :

La loi du 30 avril 1958 ne s'applique pas d'office à la S.N.C.B. La Société a toutefois décidé d'accorder des avantages analogues aux ayants droits des pensionnés.

L'octroi d'un secours à ces veuves sauvegarde les droits à une pension dont celles-ci bénéficient déjà ou à laquelle elles pourraient prétendre à quelque titre que ce soit.

Cette mesure a été adoptée en vue d'éviter, dans toute la mesure du possible, d'alourdir les charges de la Caisse des Pensions.

L'octroi de facilités en matière de transport sur des réseaux étrangers découle de conventions conclues entre la S.N.C.B. et les administrations étrangères. La S.N.C.B. n'est donc pas seule compétente en matière d'octroi au personnel de réductions sur les réseaux étrangers.

Les veuves d'agents pensionnés ne bénéficient pas, en France, de la faveur en question.

II. — Transports par route.

QUESTION :

A propos de l'article 84 du Traité de Rome, j'aimerais que M. le Ministre face une déclaration sur la libéralisation des transports. Je suppose que cette libéralisation ne sera pas inconditionnelle mais que, comme pour l'agriculture, il faudra d'abord procéder à l'harmonisation.

RÉPONSE :

Dans le Cadre de la Communauté Economique Européenne, les six états étudient actuellement un plan de libéralisation progressive du transport international de marchandises par route.

Cette libéralisation progressive se rapporte aux problèmes qui se posent du point de vue de l'harmonisation des divers règlements et de l'organisation du marché (tarification, publicité, contrôle, organisation commerciale, problèmes fiscaux et sociaux, poids et mesures).

Er is dus geen spraak van onvoorwaardelijke liberalisatie en in zijn uiteenzetting in de Senaat heeft de Minister dat zeer uitdrukkelijk beklemtoond.

VRAAG :

Inzake vergunningen voor baantransport met Duitsland, is de verhouding tussen België en Nederland gelijk aan 1 tot 3. Kan daaraan geen verbetering worden gebracht?

ANTWOORD :

In de zes landen van de Europese Economische Gemeenschap wordt het internationaal vervoer over de weg geregeld door bilaterale overeenkomsten.

In het kader van voornoemde gemeenschap zijn thans besprekingen aan gang om deze bilaterale overeenkomsten op een ruimere en gemeenschappelijke basis vast te stellen en om zo mogelijk te komen tot een Europees contingent.

In afwachting dat deze kwestie geregeld wordt heb ik besprekingen aangeknoopt met mijn Duitse collega om te komen tot een verhoging van het thans bestaande contingent toegekend aan de Belgische vervoerders voor hun activiteit in de Bondsrepubliek.

Deze besprekingen verliepen in een zeer gunstige atmosfeer en er mag een goede uitslag worden verwacht voor zover onze Minister van Financiën bereid gevonden wordt enkele faciliteiten te verlenen aan de Duitse vervoerders, met, daaraan gekoppeld, reciprociteit voor de Belgische vervoerders in Duitsland.

VRAAG :

Er bestaat een werkelijk gebrek aan coördinatie tussen de twee Maatschappijen. Er zou nochtans een oplossing kunnen gevonden worden mits naleving der volgende principes :

1) de N.M.V.B. werd opgericht om het groot spoor aan te vullen. Wanneer de N.M.B.S. een nieuwe autobusdienst inricht zou de uitbating aan de N.M.V.B. dienen toevertrouwd. Ik begrijp dat het onmogelijk is de privé-pachters uit te sluiten, maar iedere gelegenheid zou dienen gebruikt om de diensten aan de N.M.V.B. toe te vertrouwen.

2) De N.M.B.S. blijft meester van de autobuslijn uitgebaat door de N.M.V.B. en zij legt de uurroosters en de tarieven op. Het is nog de N.M.B.S. die die lijnen controleert. Er is daar een dualiteit die kan en die moet vermeden worden omdat zij de goede uitbating der diensten schaadt.

De N.M.V.B. zou dus autobustlijnen die haar rechtstreeks worden toevertrouwd moeten kunnen uitbaten.

ANTWOORD :

De voorgestelde coördinatieprincipes geven aanleiding tot volgende overwegingen :

1) Dit aspect werd reeds onderzocht door de voorganger van huidige Minister die besliste in principe de diensten door de N.M.B.S. op te richten voortaan gelijkwaardig te verdelen tussen de privé-pachters en de N.M.V.B.

Deze regel wordt nageleefd maar mits rekening te houden met de speciale toestand zowel van de eenen als van de anderen. Alzo, en wanneer de oprichting van een dienst uitgebouwd door de N.M.B.S. zich situeert in een streek bediend door de N.M.V.B. en dus van aard zou kunnen zijn een deel van haar trafiek op te slopen, wordt, voor de uitbating van de nieuwe lijn, eveneens op de N.M.V.B. beroep gedaan. Er wordt evenzo gehandeld ten opzichte van de privé-pachters.

In sommige gevallen wordt gelijktijdig beroep gedaan op de privé-vervoerders en op de N.M.V.B. en wordt de lijn verdeeld.

Deze wijze van verdeling der diensten betracht voor alles een rechtvaardigheidszin te opzichte van de belanghebbenden.

2) Het merendeel der autobustlijnen aan de N.M.B.S. verleend passen in het spoornet en de uurroosters dienen aldus vastgesteld dat de aansluitingen autobus-trein verzekerd zijn.

Wat nu de tarieven betreft, deze verschillen in grote mate van de ene maatschappij tot de andere. De tarieven toepasselijk op de autobusdiensten van de N.M.B.S. die spoordiensten vervangen — en ze maken de meerderheid uit — zijn verreweg de meest voordelige voor alle categorieën abonnees. Er kan geen sprake van zijn ze ineens te verhogen tot op het niveau der tarieven N.M.V.B.

Il n'est donc nullement question d'une libéralisation inconditionnelle comme je l'ai d'ailleurs très formellement souligné au Sénat.

QUESTION :

En ce qui concerne les autorisations de transport par route vers l'Allemagne, le rapport entre la Belgique et les Pays-Bas est de 1 à 3. Ne peut-on y remédier?

RÉPONSE :

Dans les six pays de la Communauté Economique Européenne le transport international par route est réglé par des accords bilatéraux.

Dans le cadre de cette communauté, des études sont en cours afin d'établir ces accords bilatéraux sur une base plus large et commune en vue d'obtenir, un contingent européen.

En attendant le résultat de ces études, j'ai pris contact avec mon collègue allemand pour obtenir une augmentation du contingent attribué actuellement aux transporteurs belges pour leur activité sur le territoire de la République Fédérale.

Ces pourparlers se sont déroulés dans une très bonne atmosphère et on peut s'attendre à un résultat positif à condition que notre Ministre des Finances soit disposé à accorder quelques facilités aux transporteurs allemands, avec réciprocité pour les transports belges sur territoire allemand.

QUESTION :

Le manque de coordination entre les deux Sociétés est réel. Il y aurait cependant une solution en acceptant les principes suivants :

1) la S.N.C.V. a été créée pour compléter le chemin de fer, Lorsque la S.N.C.B. crée un nouveau service d'autobus, il faudrait que l'exploitation en soit confiée à la S.N.C.V. Je comprends qu'il n'est pas possible d'éliminer les exploitants privés, mais il faudrait à toute occasion confier les services à la S.N.C.V.;

2) la S.N.C.B. reste maîtresse des lignes d'autobus exploitées par la S.N.C.V. et c'est elle qui impose les horaires et les tarifs. C'est encore la S.N.C.B. qui contrôle ces lignes. Il y a là une dualité qui peut et doit être évitée, parce qu'elle est préjudiciable à la bonne exploitation des services.

La S.N.C.V. devrait pouvoir exploiter les lignes d'autobus qui lui sont directement confiées.

RÉPONSE :

Les principes de coordination proposés donnent lieu aux considérations suivantes :

1) Cet aspect fut déjà examiné par le prédécesseur de l'actuel Ministre, qui décida qu'en principe l'exploitation des services à créer par la S.N.C.B. serait dorénavant confiée par moitié aux transporteurs privés et par moitié à la S.N.C.V.

Cette règle est observée mais en tenant compte de la situation particulière des uns et des autres. C'est ainsi que si un service projeté par la S.N.C.B. se trouve dans une région desservie par la S.N.C.V. et est de nature à causer un préjudice à cette dernière par l'absorption notamment d'une partie de son trafic, il est fait également appel à ses services pour l'exploitation de la nouvelle ligne.

On agit de même à l'égard des exploitants privés.

En certains cas, il est fait appel simultanément aux transporteurs privés et à la S.N.C.V. et la ligne est divisée.

Ce mode de répartition des services procède avant tout d'un souci d'équité à l'égard des intéressés.

2) La plupart des lignes d'autobus concédées à la S.N.C.B. s'intègrent à son réseau ferroviaire, et les horaires doivent être établis de manière à assurer les correspondances entre trains et autobus.

Quant aux tarifs, ils diffèrent sensiblement d'une société à l'autre. Ceux des services d'autobus de la S.N.C.B. remplaçant des lignes ferrées, et ils sont les plus nombreux, sont de loin les plus avantageux pour toutes les catégories d'abonnés et il ne peut être question de les porter d'un coup au niveau de ceux de la S.N.C.V.

In die omstandigheden is het normaal dat de N.M.B.S. alleen meester blijft van de uurroosters en de tarieven op haar eigen autobuslijnen toe te passen.

VRAAG :

1) Het zeer intens verkeer in de agglomeraties moet er ons toe aanzetten alle aandacht te wijden aan het probleem van het stedelijk gemeenschappelijk vervoer. Dit vervoer moet gemoderniseerd worden, o.m. door het indienststellen van gelede tramrui tuigen.

2) Het wegverkeer in de grote steden moet alle aandacht weerhouden en eist onverwijld oplossingen.

ANTWOORD :

De verkeersspecialisten staan voor ernstige problemen ingevolge het steeds toenemend verkeer in onze grote agglomeraties.

Men moet de zaken zien zoals ze zijn : onze steden staan op de rand van de overbelasting inzake verkeer.

Reeds werd een inspanning gedaan ter bestrijding van de langzame verstikking, die een teruggang van de commerciële activiteit in de stedelijke centra voor gevolg heeft. Talrijke maatregelen werden reeds geëxperimenteerd, gaande van het aanbrengen van aangepaste signalisaties en de beperking van de stationeringstijd tot de uitvoering van grote werken.

Zonder de verbeteringen, die dank zij die maatregelen konden bekomen worden, in twijfel te trekken, meent de Minister nochtans dat men niet met die middelen een definitieve oplossing zal vinden van het verkeersprobleem.

Talrijke deskundigen hebben zich reeds over deze kwestie gebogen en uit hun studies blijkt dat het werkelijk doeltreffende middel slechts kan gevonden worden in de bescherming en de versterking van het openbaar vervoer.

De Minister deelt mede dat een koninklijk besluit de oprichting goedgekeurd heeft van commissies voor de studie en de verbetering van het gemeenschappelijk vervoer.

Regionale commissies zullen belast worden met het bestuderen van de exploitatietechnieken en haar toepassing op lokaal plan, ten einde de kwaliteit en het rendement van het openbaar vervoer te verbeteren en dit vervoer aan te passen aan de huidige behoeften.

Deze commissies zullen haar adviezen en voorstellen voorleggen aan een coördinatiecomité dat, van zijn kant, de studies en onderzoeken van algemene aard zal doen over de rol en de organisatie van het gemeenschappelijk vervoer, zo onder structureel als onder technisch en economisch oogpunt.

Het coördinatiecomité zal bovendien voorstellen uitwerken betreffende de algemene conceptie en de te volgen politiek inzake de organisatie van het gemeenschappelijk vervoer, zo op nationaal als op regionaal plan. Het zal bijgestaan worden door een Technische commissie.

Het dient opgemerkt dat de tramwegnetten hun modernisatie verder doorvoeren.

De Minister verklaart met voldoening vernomen te hebben dat de technische diensten van de Maatschappij voor het Intercommunale vervoer te Brussel, met de medewerking van « La Brugeoise et Nivelles » een ontwerp van gelede tramrui tuigen hebben bestudeerd en op punt gesteld.

Indien de proef voldoening geeft, kan de bouw van andere rui tuigen van dit type overwogen worden.

VRAAG :

Vastgesteld wordt dat het aantal vreemde vervoerders, die onze wegen gebruiken, van dag tot dag toeneemt. Deze stand van zaken verdient alle aandacht.

ANTWOORD :

De vreemde vervoerders worden enkel toegelaten op Belgisch grondgebied vervoer van zaken te verrichten voor zover zij houder zijn van een bijzondere vergunning voor internationaal vervoer, afgegeven overeenkomstig de beschikkingen van artikel 36 van het koninklijk besluit van 22 september 1960, houdende Algemeen Reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding.

Deze vergunningen worden slechts afgegeven volgens een systeem van wederkerigheid en, in de meeste gevallen, binnen de bij bilaterale overeenkomsten vastgestelde perken.

De aangroei van de in België rijdende vreemde vervoerders is normaal wanneer men rekening houdt met de steeds toenemende ontwikkeling van het wegvervoer.

Il est normal dans ces conditions que la S.N.C.B. décide seule des horaires et tarifs à appliquer à ses propres lignes d'autobus.

QUESTION :

1) La circulation très intense dans les agglomérations doit nous inciter à consacrer toute notre attention au problème des transports en commun urbains. Il y a lieu de moderniser ces transports, notamment par la mise en service de tramways articulés.

2) La circulation routière dans les grandes villes doit retenir toute l'attention et exiger des solutions urgentes.

RÉPONSE :

Les spécialistes du trafic se trouvent placés devant de graves problèmes par suite de la circulation croissante dans nos grandes agglomérations.

Il faut regarder les choses en face : nos villes sont menacées par l'encombrement.

On s'est efforcé déjà de combattre cette lente asphyxie qui entraîne une régression de l'activité commerciale des centres urbains. De nombreuses mesures ont été expérimentées : installation de signalisation appropriées, limitation dans le temps du stationnement et exécution de grands travaux.

Sans contester les améliorations résultant de ces mesures, le Ministre croit cependant que ces moyens ne résoudront pas définitivement le problème de la circulation.

De nombreux experts ont déjà examiné ce problème et il résulte de leurs études que le remède vraiment efficace ne peut se trouver que dans la protection et le renforcement des transports publics.

Le Ministre annonce qu'un arrêté royal vient d'approuver la constitution de commissions pour l'étude et l'amélioration des transports en commun.

Des commissions régionales seront chargées d'étudier les techniques d'exploitation et leurs applications à l'échelon local en vue d'améliorer la qualité et le rendement des transports publics et leur adaptation aux besoins actuels.

Ces commissions soumettront leurs avis et propositions à un Comité coordinateur qui de son côté procédera à des études et enquêtes à caractère général sur le rôle et l'organisation des transports en commun tant du point de vue structurel que technique et économique.

Le Comité coordinateur élaborera en outre des propositions relatives à la conception générale et à la politique à suivre en matière d'organisation des transports en commun tant sur le plan national que régional. Ce Comité sera assisté d'une Commission technique.

Il faut souligner que les réseaux de tramways poursuivent leur modernisation.

Le Ministre déclare avoir appris avec satisfaction que les services techniques de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles ont étudié et mis au point avec la collaboration de la « Brugeoise et Nivelles » un projet de motrice de tramway articulé.

Si l'essai est satisfaisant, on pourrait envisager la construction d'autres voitures de ce type.

QUESTION :

Il est constaté que le nombre de transporteurs étrangers circulant sur nos routes augmente de jour en jour. Cette situation réclame toute notre attention.

RÉPONSE :

Les transporteurs étrangers ne sont admis à effectuer des transports de marchandises en territoire belge que sous le couvert d'autorisations spéciales de transport international, conformément aux prescriptions de l'article 36 de l'arrêté royal du 22 décembre 1960 portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles.

Ces autorisations ne sont délivrées qu'en application d'un système de réciprocité et, dans la plupart des cas, dans les limites fixées par des accords bilatéraux.

L'augmentation du nombre de transporteurs étrangers circulant en Belgique est normale si l'on tient compte du développement toujours croissant des transports routiers.

De Belgische vervoerders hebben ten andere een zeer ruim aandeel in de aangroei van het wegvervoer.

VRAAG :

De invoering van de voorrang van rechts heeft tot gevolg gehad dat de bestuurders van autobussen voorzichtiger zijn maar dat zij door dit feit tijd verliezen op de vastgestelde uurregeling. De vraag stelt zich dan ook of er geen reden is de absolute voorrang op de grote wegen te herstellen.

ANTWOORD :

Het lijkt geen twijfel dat de invoering van de voorrang van rechts ertoe bijgedragen heeft de snelheid der voertuigen, inzonderheid binnen de bebouwde kommen, enigszins te verminderen. Het dient ook toegegeven dat dit feit voordelige gevolgen zal hebben voor de veiligheid van alle weggebruikers.

Dit belet evenwel niet dat afwijkingen op de algemene regel van de voorrang van rechts mogen worden voorzien op belangrijke wegen met een dicht verkeer. Het rondschriften dat op 13 oktober 1961 aan de provinciegouverneurs werd gericht en dat in het bestuursmemoriaal van iedere provincie werd opgenomen, voorziet in deze mogelijkheid.

De aandacht van het achtbaar Lid wordt echter gevestigd op het feit dat dergelijke afwijkingen niet onberaden moeten vermenigvuldigd worden, wil men de uitwerking van de nieuwe bepalingen inzake voorrang op de kruispunten niet ongedaan maken. In dit verband dient men te weten dat de bestuurders zich aan deze bepalingen moeten aanpassen en in zekere zin de nodige reflex verwerven om vooral te letten op de uitmondingen van wegen van rechts en, zo nodig, te vertragen bij het naderen van die uitmondingen. Dit doel dient in acht genomen zowel door de Belgische bestuurders die zich naar het buitenland begeven als door de vreemde automobilisten die ons land bezoeken. Daar de enen en de anderen eenzelfde regel dienen aan te nemen, kunnen op de kruispunten de gevaren voor botsingen slechts verminderen.

Om die redenen moet men de gevallen waarin afwijkingen op de regel van de voorrang van rechts gerechtvaardigd zijn, kunnen vaststellen. Het spreekt nochtans vanzelf dat, gelet op het toenemen van de autobusdiensten binnen de bebouwde kommen, het overdreven zou zijn zich op dit enig element te steunen om te beslissen over te gaan tot afwijkingen op de voorrang van rechts op iedere door die autobussen gevolgde weg.

VRAAG :

Voor het spoorvervoer bestaat er een verplichting « E. G. K. S.-tarieven » vast te stellen en te publiceren. Deze verplichting bestaat nog niet voor het vervoer langs de weg.

Hoe ver staat deze zaak?

ANTWOORD :

Artikel 70, alinea 3, van het Verdrag bepaalt dat de barema's, prijzen en tariefvoorwaarden, die van toepassing zijn op het vervoer van kolen en staal, *binnen elke Lidstaat en tussen de verschillende lidstaten*, gepubliceerd zullen worden of ter kennis gebracht van de Hoge Autoriteit.

In uitvoering van deze bepaling werden rechtstreekse internationale tarieven ingesteld voor het vervoer van kolen en staal *per spoor*. Hier stellen zich dus geen bepaalde problemen.

Even gemakkelijk gaat het nochtans niet ten aanzien van het *wegverkeer*. Wel heeft de Hoge Autoriteit een verordening uitgevaardigd waarbij de tariefvoorwaarden voor het vervoer over de weg, van E. G. K. S.-goederen, dienden gepubliceerd te worden.

Maar deze verordening is op verzet vanwege de Nederlandse en Italiaanse Regeringen gestuit die bij het Hoge Gerechtshof een klacht hebben neergelegd, strekkend tot intrekking van deze bepaling.

Zonder zich over de grond van de zaak uit te spreken heeft het Hoge Gerechtshof deze klacht aanvaard, zodat de Hoge Autoriteit verplicht geweest is naar andere middelen uit te zien om tot ordening van het wegvervoer van E. G. K. S.-produkten te komen.

Zo heeft de Hoge Autoriteit op 1 maart 1961 een recommendatie uitgegeven waarbij de Lidstaten verzocht worden de nodige maatregelen te treffen om, overeenstemmend met de doeleinden van het verdrag, te bereiken dat:

Les transporteurs belges bénéficient d'ailleurs dans une très large mesure de l'accroissement de ce trafic.

QUESTION :

L'instauration de la priorité de droite a eu pour effet que les conducteurs d'autobus sont plus prudents mais que de ce fait ils perdent du temps sur l'horaire fixé. La question se pose, dès lors, s'il n'y a pas lieu de rétablir sur les grandes routes la priorité absolue.

RÉPONSE :

Il est évident que l'instauration de la priorité de droite a contribué à réduire la vitesse des véhicules, notamment à l'intérieur des agglomérations. Ceci aura sans aucun doute d'heureux effets au point de vue de la sécurité pour tous les usagers de la route.

Toutefois, sur des routes importantes à trafic intense, des dérogations à la règle générale de la priorité de droite peuvent être prévues. La circulaire adressée aux Gouverneurs des provinces en date du 13 octobre 1961 et qui a été publiée dans le *mémorial administratif* de chaque province prévoit cette faculté.

L'attention de l'honorable Membre est toutefois attirée sur le fait que de telles dérogations ne doivent pas être multipliées inconsidérément sous peine de rendre inopérantes les nouvelles dispositions en matière de priorité aux carrefours. A cet égard, il faut noter que les conducteurs doivent s'adapter à ces dispositions et acquérir en quelque sorte le réflexe nécessaire de surveiller particulièrement les débouchés à droite et de ralentir, au besoin, à l'approche de ces débouchés. Cette règle doit être observée tant par les conducteurs belges qui se rendent à l'étranger que par les automobilistes étrangers qui visitent notre pays. Les uns et les autres devant se conformer à la même règle, les risques de collisions aux carrefours ne pourront que diminuer.

Pour ces raisons, il y a lieu de déterminer les cas où des dérogations à la règle de la priorité de droite sont justifiées. Il va de soi cependant qu'étant donné la multiplication des services d'autobus à l'intérieur des agglomérations, il serait exagéré de se baser sur ce seul élément pour décider des dérogations à la priorité de droite sur toute voie empruntée par ces autobus.

QUESTION :

Le trafic ferroviaire est tenu d'établir et de publier les « Tarifs C. E. C. A. ». Cette obligation n'existe pas encore pour le trafic routier.

Où en est cette question?

RÉPONSE :

L'article 70, alinéa 3, du Traité prévoit que des barèmes, des prix et tarifs applicables au transport du charbon et de l'acier, *à l'intérieur de chaque Etat Membre et entre les différents états*, seront publiés ou communiqués à la Haute Autorité.

En exécution de cette recommandation, des tarifs internationaux directs ont été établis pour les transports *par chemin de fer* de charbon et de l'acier. Ici il n'y a donc pas de problème.

Le problème n'est pas aussi simple du côté du *transport routier*. Toutefois, la Haute Autorité a publié une ordonnance aux termes de laquelle les tarifs pour le transport par route pour les produits C.E.A.C. doivent être publiés.

Cette ordonnance s'est heurtée chaque fois à des recours introduits auprès de la Haute Cour de Justice, par les Gouvernements hollandais et italien. Ce recours tendait au retrait de cette décision.

Sans se prononcer sur le fond, la Haute Cour de Justice a accueilli le recours. La Haute Autorité devait donc rechercher d'autres moyens pour organiser le transport par route des produits C. E. C. A.

Ainsi la Haute Autorité a publié le 1^{er} mars 1961 une recommandation aux Etats Membres les invitant à prendre les mesures nécessaires pour que conformément aux objectifs du traité:

— vergelijkbaar prijsvoorwaarden aangeboden worden aan de gebruikers die zich in vergelijkbare voorwaarden bevinden;
 — elke discriminatie in de prijs- en vervoervoorwaarden, die gebaseerd zou zijn op het land van herkomst of bestemming van de producten zou uitgeschakeld worden;
 — een harmonisatie van de prijs- en vervoervoorwaarden zou verwezenlijkt worden in de maat waarin dit nodig is voor een goede werking van de kolen- en staalmarkt.

Ook deze recommendatie heeft vanwege de Nederlandse en Italiaanse Regeringen aanleiding gegeven tot een beroep bij het Hoge Gerechtshof, waarover nog geen uitspraak gedaan is.

VRAAG :

Er is een gebrek aan coördinatie tussen de N.M.V.B. en de N.M.B.S. inzake de uitbating der autobuslijnen. Alzo stelt men vast dat de N.M.V.B. zich verzet tegen de uitbreiding der lijnen van de N.M.B.S.

VRAAG :

Het gebrek aan coördinatie dat zou bestaan tussen de N.M.V.B. en de N.M.B.S. inzake de uitbating der autobuslijnen dient niet overdreven.

In gans de mate van het mogelijke wordt deze coördinatie betracht en als bewijs kan gelden de oplossing onlangs gegeven te Emines en te Welkenraedt.

De eerste van deze gemeenten wordt bediend door een publieke autobusdienst Hannut-Geldenaken van de N.M.V.B., de tweede wordt met het gehucht La Bruyère verbonden door de openbare Autobusdienst Verviers-Herbestal door de N.M.B.S.

Er werd aangenomen dat voortaan de dienst Eupen-Herbestal-Welkenraedt van de N.M.B.S. zal verlengd worden tot La Bruyère langs de lijn van de N.M.B.S. en dat in tegenwaarde het bedienen van Emines zal verzekerd worden door de autobuslijn N.M.B.S. Namen-Geldenaken.

VRAAG :

Op de begroting van 1961 was een krediet van 5 miljoen voorzien voor de bouw van schuilhuisjes voor de reizigers langs de autobuslijnen. In het budget 1962 staat de post 61.567 enkel nog voor memorie.

- 1) Welk is de uitgave geweest in 1961 ?
- 2) Welk is het beschikbaar bedrag voor 1962 ?
- 3) Volgens welk criteria zullen deze kredieten worden verleend ?

ANTWOORD :

In 1961 werd geen enkel bedrag uitgegeven ten laste van het budget van het departement van Verkeerswezen voor de bouw van schuilhuisjes aangezien de criteria die moesten dienen als basis voor die bouw niet konden worden vastgesteld.

Het krediet van 5 miljoen hiervoor voorzien op het budget 1961 werd volledig overgebracht naar de begroting 1962.

De behoeften voor gans het Rijk mogen op 20.000 schuilhuisjes worden geschat.

Rekening houdend met deze behoeften is het dringend aangewezen eraan te voldoen en is het eveneens noodzakelijk de verdeling der lasten te bepalen.

In die gedachtenzin heeft mijn Departement een formule uitgewerkt die er, in principe, zou in bestaan 50 % der kosten te laten dragen door de belanghebbende gemeentebesturen. Het saldo zou voor de helft door de uitbaters der diensten en mijn departement (ten laste van voornoemd krediet) worden gedragen.

Het is deze formule die mijn departement zal trachten te doen aannemen.

Anderzijds werd een Commissie samengesteld uit techniciërs van het departement, van de Spoorwegmaatschappijen, van de Tramwegmaatschappijen en van de Stedebouw belast met het uitwerken van een type-schuilhuisje. Deze Commissie zal haar werkzaamheden beëindigen einde der lopende maand en alles laat voorzien dat vanaf de maand Maart zal kunnen overgegaan worden tot een aanbesteding of een beperkte oproep tot de concurrentie.

— des tarifs identiques soient offerts aux usagers se trouvant dans des conditions assimilables;

— soit éliminée dans les prix et conditions de transport toute discrimination basée sur le pays d'origine ou de destination;

— soit réalisée une harmonisation des prix et conditions de transport dans toute la mesure nécessaire au bon fonctionnement du marché du charbon et de l'acier.

Cette recommandation a également provoqué un recours auprès de la Haute Cour de Justice de la part des Gouvernements italien et hollandais, sur lequel la Haute Cour ne s'est pas encore prononcée.

QUESTION :

Il y a manque de coordination entre la S.N.C.B. et la S.N.C.V. en ce qui concerne l'exploitation des lignes d'autobus. C'est ainsi qu'on constate que la S.N.V.B. s'oppose à l'extension de lignes de la S.N.C.B.

RÉPONSE :

Il convient de ne pas exagérer le manque de coordination qui existerait entre la S.N.C.B. et la S.N.C.V. en ce qui concerne l'exploitation des lignes d'autobus.

Cette coordination est recherchée dans toute la mesure du possible et ainsi qu'il résulte de la solution prise récemment à Emines et Welkenraedt.

La première commune est desservie par le service public d'autobus Hannut-Jodoigne de la S.N.C.V., la seconde est reliée à son hameau de La Bruyère par le service public d'autobus Verviers-Herbestal de la S.N.C.B.

Il a été admis que désormais le service Eupen-Herbestal-Welkenraedt de la S.N.C.V. serait prolongé jusque La Bruyère le long de la ligne de la S.N.C.B., et qu'en contrepartie la desserte de Emines serait également assurée par le service d'autobus Namur-Jodoigne, de la S.N.C.B.

QUESTION :

Au budget de 1961 figurait un crédit de 5 millions pour la construction d'abris pour voyageurs le long des lignes d'autobus.

Au budget de 1962, l'article 61.567 ne figure plus que pour mémoire.

- 1) Quelle fut la dépense de 1961 ?
- 2) Quel est le montant disponible pour 1962 ?
- 3) Selon quels critères les crédits sont-ils accordés ?

RÉPONSE :

Aucune somme n'a été dépensée en 1961 du chef de constructions d'abris avec intervention du budget du département des Communications, les critères devant servir de base à la construction d'abris n'ayant pu être fixés.

Le crédit de 5 millions de francs prévu à cet effet au budget de 1961 a été reporté intégralement au budget de 1962.

Les besoins peuvent être évalués à 20.000 abris pour l'ensemble du Royaume.

Compte tenu de ces besoins, il est urgent d'y procéder et aussi de fixer la répartition des dépenses.

Dans cet ordre d'idées le Département a élaboré une formule, qui consisterait en principe à faire supporter 50% des frais par des administrations communales intéressées, le restant étant à répartir par moitié entre les exploitants des services et le Département (à charge du crédit précité).

C'est cette formule que le Département s'efforcera de faire accepter.

D'autre part, une Commission composée de techniciens du département, des Sociétés de chemins de fer et de tramways et de l'urbanisme a été chargée d'élaborer un type d'abri. Cette Commission terminera ses travaux vers la fin du mois et tout laisse prévoir que dès le mois de mars on pourra procéder à l'adjudication ou à un appel restreint à la concurrence.

VRAAG :

Voor de autobestuurders van de geconcedeerde openbare autobuslijnen is een eis gesteld voor een verhoging van de lonen met 5%.
Ligt het in de bedoeling deze loonaanpassing te bestrijden met een tariefverhoging?

ANTWOORD :

De vraag om loonsverhoging voor het rijdend personeel der openbare autobusondernemingen werd op 9 februari l.l. onderzocht door de Paritaire Commissie-Autobus.

Een akkoord werd op volgende basis bekomen :

- 1) toepassing van het barema N.M.V.B.;
 - 2) herwaarderling van de functie bestuurder-ontvanger zoals bij de N.M.V.B.;
 - 3) verhoging van de vergoeding « one man car » van 1,50 tot 3 frank.
- Uitwerking : 1 maart 1962.

De kwestie van overloon voor zondagwerk zal door een beperkt comité dat bij de commissie verslag zal uitbrengen, onderzocht worden. In verband hiermede wordt geen tariefverhoging overwogen.

VRAAG :

Het wegvervoer met grote zware vrachtwagens stelt een probleem. De bedekking van de weg wordt immers stuk gereden.
Kan terzake worden opgetreden door b.v. de uren van circulatie te beperken, het gewicht of de lengte te beperken?

ANTWOORD :

Bij de vaststelling van de gewichten en de afmetingen van de voertuigen en van de slepen, heeft de Belgische reglementering rekening gehouden zowel met de bepalingen van het internationaal verdrag van 1949 nopens het wegverkeer als met de overeenkomsten welke nadien gesloten werden.

Deze kwesties zijn echter opnieuw ter studie genomen op het internationale vlak, nl. in de Europese Conferentie van de Ministers van Vervoer, in de Vervoercommissie van de Gemeenschappelijke Markt evenals in Benelux.

België zal te gepasten tijde aansluiten bij de beslissingen welke genomen zullen worden.

Wat nu de eventuele beperking van de uren van circulatie van de zware vrachtwagens betreft, is de Minister van oordeel dat dergelijke maatregel liefst niet zou genomen worden, en wel enerzijds om redenen van economische aard, en anderzijds omdat er een toeneming zou zijn van het verkeer van zware wagens, op de uren dat het toegelaten is. Dit laatste is zeker niet gewenst, vermits het ongetwijfeld een ongunstige weerslag zou hebben op de veiligheid van het verkeer.

VRAAG :

In de streek van Veurne-Diksmuide verplaatsen zich sommige arbeiders, die vergezeld zijn van twee of drie werkmakkers, per auto naar hun werk. De kosten van de verplaatsing worden gezamenlijk gedragen. Tegen de eigenaar van de auto wordt op bepaalde dag proces-verbaal opgemaakt, omdat hij bezoldigd vervoer verricht waarvoor hij geen toelating heeft.

Het gemeenschappelijk vervoer kan niet instaan voor het vervoer van deze arbeiders. Is het dan menselijk de reglementering op dat gebied zonder meer toe te passen?

ANTWOORD :

1) Luidens artikel 1 van de besluitwet van 30 december 1946 mag niemand bezoldigd vervoer van personen over de weg met behulp van automobielen verrichten, zonder een voorafgaande machtiging verkregen te hebben.

2) Deze wetsbeschikking geldt zowel voor voertuigen met een groot als met een gering laadvermogen.

3) Onder oogpunt van de coördinatie der verkeersmiddelen en om verwikkelingen inzake controle van het bezoldigd personenvervoer te weren, is het aangewezen slechts in uitzonderlijke gevallen machti-

QUESTION :

Les conducteurs d'autobus des lignes concédées ont introduit une demande d'augmentation de salaire de 5 %.
A-t-on l'intention de compenser cette augmentation par une augmentation des tarifs?

RÉPONSE :

La demande d'augmentation de salaire du personnel roulant des services publics d'autobus a été examinée par la Commission paritaire pour les autobus le 9 février dernier.

Un accord a été réalisé sur les bases suivantes :

- 1) application du barème S. N. C. V.;
 - 2) revalorisation de la fonction receveur-conducteur comme à la S. N. C. V.;
 - 3) Majoration de l'indemnité « one man car » de 1,50 à 3 francs.
- Date d'application : 1^{er} mars 1962.

La question d'un supplément de salaire pour le travail de dimanche sera examinée par un comité restreint qui fera rapport à la commission. Aucune augmentation de tarifs n'est envisagée à cet effet.

QUESTION :

Le trafic des gros camions lourds pose un problème. Ce trafic est désastreux pour le revêtement.
Peut-on agir en ce domaine, par exemple en limitant les heures de circulation, le poids et la longueur des véhicules?

RÉPONSE :

Pour la fixation des poids et des mesures des véhicules et des remorques, la réglementation belge a tenu compte des dispositions du traité international de 1949 sur la circulation ainsi que des accords conclus ultérieurement.

Sur le plan international ces questions font cependant l'objet de nouvelles études et plus particulièrement à la Conférence des Ministres européens du Transport, à la Commission des Transports du Marché Commun et dans le cadre de Benelux.

La Belgique se ralliera, en temps voulu, aux dispositions qui seront prises.

En ce qui concerne la réduction éventuelle des heures de circulation pour les véhicules lourds, le Ministre estime préférable de ne pas prendre de telles dispositions et ceci pour des raisons d'une part d'ordre économique et d'autre part pour éviter qu'un trafic accru aux heures autorisées n'entrave la circulation en général. Cette mesure n'est certainement pas souhaitable puisqu'elle aurait une répercussion défavorable sur la sécurité routière.

QUESTION :

Dans la région de Furnes-Diksmuide, certains ouvriers se rendent à leur travail en voiture, accompagnés de deux ou trois compagnons de travail. Les intéressés supportent ensemble les frais de transport. Un beau jour, procès-verbal est dressé contre le propriétaire de la voiture, parce qu'il effectue du transport rémunéré, sans autorisation.

Le transport en commun ne peut être invoqué pour le transport de ces ouvriers. Est-il humain, dans ce cas, d'appliquer la réglementation sans plus?

RÉPONSE :

1) Selon l'article 1^{er} de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, nul ne peut effectuer le transport rémunéré de personnes sur route par véhicules automobiles sans autorisation préalable.

2) Cette disposition s'applique aussi bien aux véhicules de faible que de grande capacité.

3) Au point de vue de la coordination des moyens de transport, et pour éviter des complications en matière de contrôle du transport rémunéré de personnes, ce n'est que dans des cas exceptionnels que des

gingen te verlenen om bijzondere werklieden autobuslijnen met personenwagens te exploiteren.

4) Het achtbaar lid wordt verzocht de juiste baanvakken in de streek van Veurne-Diksmuide bekend te maken, waar de openbare personenvervoerdiensten niet volstaan voor het werkliedenvervoer en dit met het doel die toestand te verhelpen.

VRAAG :

1) Wanneer denkt de Minister het rijbewijs in te voeren en onder welke voorwaarden zal dit worden afgeleverd ?

2) Ik dring erop aan dat de artikelen 47 en 86 van de Wegcode van toepassing zouden worden gebracht. Men stelt inderdaad vast dat de invoering van het principe van de voorrang van rechts de autobestuurders ertoe aanzet, bij het naderen van een kruispunt, zich niet alleen van de rand van de baan te verwijderen, maar ook te toeteren.

ANTWOORD :

1) De voorbereiding van de teksten van een wetsontwerp tot invoering van het rijbewijs is aan gang en zal zeer binnenkort beëindigd zijn.

De procedure die het neerleggen op het bureau van het Parlement voorafgaat (onderzoek door de Ministerraad, raadpleging van de Raad van State) zal waarschijnlijk binnenkort kunnen aanvangen.

Wat betreft de voorwaarden voor de aflevering van het rijbewijs, deze worden op de meest eenvoudige wijze opgevat om, zowel voor de aanvragers als voor de diensten van het Bestuur, ingewikkelde formaliteiten te vermijden. Zo het Parlement het wetsontwerp en vooral de bepalingen die voormelde voorwaarden vaststellen, goedkeurt, dan zullen de kandidaten die op de dag van de tenuitvoerlegging van de wet de ouderdom van 21 jaar bereikt hebben, dit document ontvangen op voorlegging van verklaringen betreffende hun kennis van de wegcode en van hun fysieke staat.

Voor de kandidaten die minder dan 21 jaar oud zijn, wordt een examen betreffende de wegcode voorzien. Zij zullen er echter van ontslagen zijn indien zij een bewijs van een erkende rijsschool voorleggen.

Tenslotte zullen de bestuurders van voertuigen dienend voor bezoldigd vervoer van personen aan een praktisch rijexamen en aan een medisch onderzoek onderworpen worden.

De bestuurders van voertuigen of van slepen met een toegelaten gewicht van 10 ton en meer zullen eveneens aan een praktisch rijexamen moeten voldoen.

2) Artikel 47 van de wegcode heeft betrekking op de toestellen tot het geven van geluidsignalen terwijl artikel 86 het drijfwerk en door de voertuigen voortgebracht lawaai en rook betreffen. Die twee artikelen zijn van toepassing.

Bij koninklijk besluit van 6 september 1961 werd echter aan artikel 86 een nieuwe paragraaf toegevoegd om de Koning toe te laten de voorwaarden waaraan de voertuigen met eigen beweegkracht inzake lawaai-voortbrenging en rookuitlaten moeten voldoen, vast te stellen.

Studies en proeven werden zowel in België als in den vreemde ondernomen ten einde redelijke normen en doeltreffende controle-middelen te vinden. Sommige ontwerpen van normen zijn thans reeds aan een openbaar onderzoek onderworpen; andere normen zullen binnenkort daaraan onderworpen worden.

Wanneer die normen officieel zullen geworden zijn en wanneer de beproefde toestellen geldige resultaten zullen gegeven hebben, zullen reglementaire bepalingen getroffen worden ten einde een werkelijke en onmisbare controle van door de voertuigen voortgebracht lawaai en rook toe te laten.

VRAAG :

Zou uw Departement de oprichting niet kunnen bestuderen hetzij door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen hetzij door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen of een private firma, van een dienst (autobus- of autocar) over de reisweg Namen-Leuven, via Leuze-Eghezée, enz.

Een uurregeling werd reeds opgemaakt : vóór enkele jaren kon de rit afgelegd worden in 51 minuten.

Zou die studie niet opnieuw kunnen ter hand genomen worden ? Mocht dit onmogelijk blijken, welke zijn er dan de redenen van ?

autorisation peuvent être délivrées pour l'exploitation, au moyen de voitures automobiles, de services spéciaux d'autobus pour ouvriers.

4) L'honorable membre est prié de signaler les sections dans la région de Furnes-Dixmude, où les services de transport de personnes ne suffisent pas au transport des ouvriers, ceci en vue de remédier éventuellement à cette situation.

QUESTION :

1) Quand le Ministre compte-t-il instaurer le permis de conduire et à quelles conditions ce permis sera-t-il subordonné ?

2) J'insiste pour que les articles 47 et 86 du Code de la route soient mis en vigueur. On constate, en effet, que l'instauration du principe de la priorité de droite incite les conducteurs de voitures à un croisement de s'écarter du bord de la route, mais également à claxonner.

RÉPONSE :

1) La mise au point des textes d'un projet de loi tachant à instaurer le permis de conduire est en cours et sera terminée très prochainement.

La procédure préalable au dépôt sur le bureau du Parlement (examen en Conseil des Ministres, consultation du Conseil d'Etat) pourra vraisemblablement être engagée dans un avenir rapproché.

Quant aux conditions de la délivrance du permis de conduire, elles sont conçues de la manière la plus simple afin d'éviter des formalités compliquées tant pour les demandeurs que pour les services de l'Administration. Si le Parlement approuve le projet de loi et particulièrement les dispositions qui fixent les conditions susdites, les candidats ayant atteint l'âge de 21 ans à la date de la mise en vigueur de la loi, recevront le document sur présentation de déclarations relatives à leur connaissance du Code de la route et à leur état physique.

Pour les candidats âgés de moins de 21 ans, un examen portant sur le Code de la route est prévu. Ils en seront toutefois dispensés s'ils produisent un certificat d'une école-auto agréée.

Enfin, pour les conducteurs de véhicules affectés au transport rémunéré de personnes, ils seront soumis à un examen pratique de conduite et à un examen médical.

Les conducteurs de véhicules ou trains de véhicules d'un poids autorisé de 10 tonnes et plus devront également subir un examen pratique de conduite.

2) L'article 47 du Code de la route a trait aux avertisseurs sonores tandis que l'article 86 concerne les organes moteurs, les bruits et fumées produits par les véhicules. Ces deux articles sont en vigueur.

Toutefois, par un arrêté royal du 6 septembre 1961, un paragraphe nouveau a été ajouté à l'article 86 afin de permettre au Roi de déterminer les conditions auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles au point de vue production de bruit et émission de fumée.

Des études et des expériences ont été entreprises tant en Belgique qu'à l'étranger en vue de trouver des normes raisonnables et des moyens de contrôle efficaces. Certains projets de normes sont déjà, et d'autres le seront prochainement, soumis à une enquête publique.

Dès que ces normes seront devenues officielles et que les appareils expérimentaux auront donné des résultats valables, des dispositions réglementaires pourront être arrêtées en vue de permettre un contrôle réel et indispensable des bruits et fumées produits par les véhicules.

QUESTION :

Votre Département ne pourrait-il étudier la création d'un service (autobus ou autocar) soit de la S.N.C.B. ou S.N.C.V. ou firme privée, pour le trajet Namur-Louvain par Leuze-Eghezée, etc.

Un horaire a déjà été établi : il y a quelques années le trajet pouvait être parcouru en 51 minutes.

Ne pourrait-on reprendre cette étude ? Si cela se révèle impossible, quelles en sont les raisons ?

ANTWOORD :

De Minister denkt het achtbaar lid te moeten laten opmerken dat hem, ter gelegenheid van de bespreking van de begroting 1960, geantwoord werd dat de betrekking Namen-Leuven behoorlijk verzekerd was door de elektrische spoorlijnen Namen-Ottignies en Ottignies-Leuven en dat het, om gemakkelijk te begrijpen redenen, niet aangewezen was door een autobusdienst spoorlijnen te ontdebellen, voor de elektrificatie waarvan het investeren van belangrijke kapitalen vereist werd.

Daar zich sedertdien in deze zaak geen enkel nieuw element heeft voorgedaan kan de Minister slechts zijn standpunt bevestigen.

Wat de inwoners van de tussenliggende gemeenten betreft, zoals Leuze, Eghezée, enz., deze kunnen Leuven bereiken per autobus en per spoor via Tienen.

VRAAG :

In het Bestuur van het Vervoer, sector spoorvervoer - technische dienst, zijn er slechts twee ambtenaren, beiden behorende tot de Nederlandse taalrol.

Door hun functies zijn zij zeer dikwijls verplicht zich naar het Waalse landsgedeelte te begeven voor onderzoeken en andere bezoeken die hen in contact brengen met de cliënte.

Vindt u dit normaal, des te meer daar men eist dat de ambtenaren die zich in het Vlaams landsgedeelte begeven, tot de Nederlandse taalrol zouden behoren?

ANTWOORD :

In het Bestuur van het Vervoer, sector spoor - technische dienst, zijn er :

- een hoofdingenieur-directeur van de Franse taalrol;
- twee eerstaanwezende ingenieurs-diensthoofden waarvan één van de Franse en één van de Nederlandse taalrol;
- een ingenieur van de Nederlandse taalrol;
- een eerstaanwendig technisch inspecteur van de Franse taalrol (met verlof zonder wedde wegens zending in het buitenland);
- een technicus, waarnemend technisch inspecteur, van de Franse taalrol;
- een technicus van de Nederlandse taalrol.

Dit is, voor het aanwezige personeel, drie ambtenaren of beambten van de Franse taalrol en drie van de Nederlandse taalrol, die hun opdrachten in het land vervullen volgens de noodwendigheden van de dienst.

III. — Luchtvaart.

VRAAG :

Ik ga akkoord dat de vlieghaven van Deurne zou worden afgeschaft, op twee voorwaarden :

- 1) de vlieghaven mag niet worden afgeschaft zolang er geen deeglijke autosnelweg is in de verbinding Antwerpen met Brussel-Nationaal;
- 2) in het centrum van Antwerpen moet een helihaven worden opgericht, om dit centrum te verbinden met Brussel-Nationaal.

ANTWOORD :

De Minister is het volledig eens met dit verzoek en verklaart reeds besloten te hebben de luchthaven van Deurne niet af te schaffen zolang geen rechtstreekse baanverbinding tussen Antwerpen en de Nationale Luchthaven is tot stand gekomen.

Zolang de luchthaven behouden blijft is het om exploitatieredenen ook aangewezen er de helihaven te behouden.

Het spreekt vanzelf dat nadien een nieuwe landingsplaats voor helikopters zal moeten aangelegd worden. In de mate dat de veiligheid zulks toelaat, zal daartoe een plaats worden uitgekozen die zo dicht mogelijk bij het stadscentrum is gelegen.

RÉPONSE :

Le Ministre croit devoir faire observer à l'honorable membre qu'à l'occasion de la discussion du budget 1960 il lui a été répondu que la relation Namur-Louvain était convenablement assurée par les lignes ferrées électriques Namur-Ottignies et Ottignies-Louvain et que pour des raisons faciles à comprendre il n'y avait pas lieu de doubler par un service d'autobus des lignes ferrées dont l'électrification a exigé l'investissement de capitaux très importants.

Aucun élément nouveau n'étant intervenu depuis lors, le Ministre ne peut que confirmer son point de vue.

Pour ce qui concerne les habitants des localités intermédiaires telles que Leuze, Eghezée, etc., ils peuvent se rendre à Louvain par autobus et ligne ferrée via Tirlemont.

QUESTION :

A l'Administration des Transports, secteur des transports par rail-service technique, il n'y a que deux fonctionnaires, tous deux du rôle flamand.

Leurs fonctions les amènent très souvent à se rendre dans la partie wallonne du pays pour des enquêtes et visites les mettant en contact avec la clientèle.

Trouvez-vous cela normal d'autant plus qu'on exige que les fonctionnaires qui se rendent dans la partie flamande, appartiennent au rôle flamand?

RÉPONSE :

A l'Administration des Transports, au secteur des transports par rail - Service technique, il y a :

- un ingénieur en chef-directeur, du rôle français;
- deux ingénieurs principaux- chefs de service dont un du rôle français et un du rôle flamand;
- un ingénieur du rôle flamand;
- un inspecteur technique principal du rôle français (en congé sans traitement pour mission à l'étranger);
- un technicien, faisant fonction d'inspecteur technique, du rôle français;
- un technicien du rôle flamand.

Soit pour le personnel présent trois fonctionnaires ou agents du rôle français et trois du rôle flamand, qui effectuent leurs missions dans le pays selon les nécessités du service.

III. — Voies aériennes.

QUESTION :

Je suis d'accord pour la suppression de l'aérodrome de Deurne, aux deux conditions suivantes :

- 1) l'aérodrome ne peut être supprimé aussi longtemps qu'une autoroute convenable ne relie la ville d'Anvers à Bruxelles-National;
- 2) au centre d'Anvers, un héliport doit être construit pour relier ce centre à Bruxelles-National.

RÉPONSE :

Le Ministre est entièrement d'accord et déclare avoir décidé de ne pas supprimer Deurne aussi longtemps qu'une liaison directe par la route ne soit créée entre Anvers et l'aérodrome national.

Aussi longtemps que l'aérodrome sera maintenu, il y a lieu d'y maintenir également l'héliport, pour des raisons d'exploitation.

Il est évident qu'après un nouveau terrain d'atterrissage pour hélicoptères devra être construit. Dans la mesure où la sécurité le permet, on choisira à cet effet un terrain situé le plus près possible du centre de la ville.

VRAAG :

Betreffende de afwerking van het luchthavengebouw Brussel-Nationaal wens ik te vernemen :

- 1) Welke werke moeten nog worden uitgevoerd ?
- 2) Welke zal de uiteindelijke kostprijs zijn ?

ANTWOORD :

1) Het gedeelte van de werken dat aan de Sabena werd opgedragen nadert zijn voltooiing. De toegang tot de zuidelijke finger zal in de loop der volgende maand voor het publiek toegankelijk worden gesteld. Men werkt ook volop aan de afwerking van de binneninrichting van de grote hall en van de winkels. In het gebouw zelf zal ook een kapel worden ingericht.

De vleugel van de garages en de daarbij horende burelen alsmede het ondergronds spoorwegstation zijn bijna voltooid.

Beslist werd aan de opdracht van de Sabena een einde te stellen op 30 juni e.k., met uitzondering van de uitbreiding van het vrachtgebouw, waarvan het voorontwerp eerstdaags zal worden goedgekeurd. Het eerste voorontwerp moet gewijzigd worden ingevolge de evolutie van de methodes die bij het behandelen van de vracht sedert korte tijd is ingetreden.

Op 30 juni e.k. zullen de volgende werken nog moeten uitgevoerd worden :

- het aanleggen van een definitieve toegang van de fingers naar de vliegtuigen. Dit probleem ligt momenteel ter studie en een beslissing zal nog voor het einde dezer maand getroffen worden;
- het afwerken van de parkings. Deze werken zullen in de loop der maand april in aanbesteding worden gesteld;
- het bouwen van een ere-paviljoen. De verwezenlijking hiervan heeft vertraging ondergaan omdat de aanvankelijk opgestelde plannen te groots waren opgevat en dienvolgens moesten herzien worden.

2) a) De totale kostprijs van het luchthavengebouw, zoals het aanvankelijk werd gepland, werd op 1.340 miljoen frank geraamd.

Dit bedrag omvat :

1.110.000.000 fr. voor het uitvoeren van de werken die aan de Sabena werden opgedragen;
80.000.000 fr. voor het herstellen van de brandschade;
150.000.000 fr. voor de werken waarvan sprake onder 1 die buiten de opdracht van de Sabena vallen.

b) Tot nu toe werden op de begroting van de Regie der Luchtweegen voor 1.330.000.000 frank kredieten uitgetrokken.

c) De werken die door de Sabena worden uitgevoerd zullen in totaal 1.200.000.000 frank belopen. De verhoging van 30 miljoen frank is te wijten aan onvoorziene werken en aan de wettelijke herzieningen van wedden en lonen. Dit bedrag van 1.220 miljoen frank omvat een post van 57.080.000 frank voor de uitbreiding van het vrachtgebouw, taak die door de Regie der Luchtweegen zal worden overgenomen.

d) Rekening houdende met de noodzakelijkheid tegemoet te komen aan de steeds groeiende behoeften van het vrachtverkeer, mag de totale kostprijs van het nieuwe vrachtgebouw op 80 miljoen frank worden geraamd.

Het aanleggen van loopbruggen van de fingers naar het vliegtuig wordt op 15.000.000 frank geraamd, het afwerken van de parkings op 60.000.000 frank en het bouwen van het ere-paviljoen op 7.000.000 frank.

e) In totaal zal de kostprijs dienvolgens bedragen :

— voor de opdracht van de Sabena	fr. 1.162.920.000
— vrachtgebouw	80.000.000
— loopbruggen	15.000.000
— parkings	60.000.000
— ere-paviljoen	7.000.000
	fr. 1.324.920.000

VRAAG :

De oprichting van Air Union is een goede zaak. Kan de Minister echter aan de Commissie geen mededeling geven van het voorontwerp van conventie ?

QUESTION :

En ce qui concerne l'achèvement de l'aérogare de Bruxelles-National, je désire apprendre :

- 1) Quels travaux doivent être encore exécutés ?
- 2) Quel en sera le coût final ?

RÉPONSE :

1) La partie des travaux confiés à la Sabena est en voie d'achèvement. L'accès au finger sud sera mis en service au courant du mois prochain. On s'occupe actuellement du parachèvement intérieur du grand hall et des boutiques. Le bâtiment abritera également une chapelle.

L'aile des garages et des bureaux ainsi que la gare de chemin de fer souterraine sont presque terminés.

Il a été décidé de mettre fin à la mission de la Sabena le 30 juin prochain, à l'exception des travaux relatifs à l'extension du bâtiment fret dont l'avant-projet sera approuvé prochainement. Le premier avant-projet a dû être modifié par suite de l'évolution des méthodes pratiquées depuis peu pour la manutention du fret.

Le 30 juin prochain les travaux suivants devront encore être exécutés :

- l'aménagement d'une liaison entre les fingers et les avions. Ce problème est actuellement à l'étude et une décision en ce qui concerne l'exécution de ces travaux pourra être prise à la fin de ce mois;
- l'achèvement des parkings. Ces travaux seront mis en adjudication au cours du mois d'avril;
- la construction d'un pavillon d'honneur. Cette réalisation a été retardée parce que les plans établis initialement avaient trait à une construction très vaste et ont dû être revus en conséquence.

2) a) Le coût total de l'aérogare, conformément aux plans initiaux, avait été estimé à 1.340 millions de francs.

Ce montant comprend :

1.110.000.000 fr. pour l'exécution de travaux confiés à la Sabena;
80.000.000 fr. pour la restauration de l'incendie;
150.000.000 fr. pour les travaux prévus sub 1 et qui n'incombent pas à la Sabena.

b) Jusqu'à présent, le budget de la R.V.A. a prévu des crédits pour un montant de 1.330 millions.

c) Les travaux effectués par la Sabena s'élèveront à 1.220 millions de francs. L'augmentation de 30 millions par rapport aux estimations est due à des travaux imprévus et aux révisions légales des salaires et des matériaux. Ce montant de 1.220 millions comprend un poste de 57.080.000 francs pour l'extension du bâtiment fret, tâche qui sera reprise par la R.V.A.

d) Compte tenu de la nécessité de faire face aux besoins de plus en plus grands du trafic fret, le coût total du nouveau bâtiment fret est estimé à 80 millions de francs.

L'aménagement de passerelles des fingers à l'avion s'élèvera à 15 millions de francs, l'achèvement des parkings à 60 millions et la construction du pavillon d'honneur à 7 millions de francs.

e) Au total, le coût sera de :

— pour la mission Sabena	fr. 1.162.920.000
— bâtiment fret	80.000.000
— passerelles	15.000.000
— parkings	60.000.000
— pavillon d'honneur	7.000.000
	fr. 1.324.920.000

QUESTION :

La création d'Air Union est une bonne chose. Le Ministre ne peut-il communiquer à la Commission l'avant-projet de la Convention ?

ANTWOORD :

De oprichting van Air Union zal voor de betrokken Europese maatschappijen een uitstekend middel zijn om het financieel rendement van hun exploitatie te verbeteren.

De onderhandelingen tussen de vier Maatschappijen — Air France, Alitalia, Deutsche Lufthansa en Sabena — hebben op het vlak van de maatschappijen tot een volledig akkoord geleid.

Op het vlak van de regeringen wordt een ontwerp van internationale conventie onderzocht die het oprichten van dit nieuw organisme moet mogelijk maken.

Op verzoek van de Franse regering moeten aan dit ontwerp nog enkele kleine verbeteringen worden toegebracht.

Uit hoofde van de grote belangstelling die het oprichten van Air Union wekt buiten de betrokken regeringskringen werd door deze laatste overeengekomen dat de documenten niet zouden bekend gemaakt worden vóór de conferentie van de gevolmachtigde ministers die de conventie zullen paraferen. Nadien zal de conventie aan de goedkeuring van de parlementen worden onderworpen.

VRAAG :

De politiek van de Sabena is een zuivere prestige politiek.

In plaats van intercontinentale lijnen uit te baten, zou de Sabena er veel beter aan doen kortere lijnen uit te baten en de speciale vluchten te bevorderen.

ANTWOORD :

De Sabena verklaart dat zij nooit een prestige politiek heeft gevoerd. Binnen het kader van de luchtvaartrechten die aan ons land werden toegekend, streeft zij er integendeel naar slechts economisch interessante lijnen uit te baten.

Van dit standpunt uit bekeken zijn de intercontinentale lijnen voordeliger dan de korte afstandsvluchten omdat deze laatste over een voldoende aantal kilometers de afschrijvingen niet toelaten van de landingstaksen en de grondkosten aan de beide uiteinden van de lijn.

De geografische ligging van België is in dit opzicht niet gunstig omdat de afstand tussen Brussel en de overige steden van Europa niet groot genoeg is. Men kan zich echter niet indenken dat de toekomstige hoofdstad van de gemeenschappelijke markt verbonden zou zijn met de hoofdsteden van ons vasteland. De kleinere lijnen zijn dienvolgens altijd meer deficitair geweest dan de lange afstandslijnen alhoewel zij in veel gevallen ook onontbeerlijk waren voor het aanbrengen der passagiers voor de grotere lijnen.

De Sabena heeft verder, meer dan het voor de andere Europese maatschappijen het geval is, systematisch een bevrachtingspolitiek gevoerd. Op dit stuk zal haar aanbod van 10 miljoen ton/km in 1961, dit jaar gebracht worden op 14 miljoen ton/km.

De bevrachtingsbeurs is momenteel echter overbezet door de massale terugtrekking van de vliegtuigen met zuigermotoren uit de regelmatige diensten.

Het is niet aangewezen het luchtvaartnet van de Sabena in te krimpen in de huidige omstandigheden.

VRAAG :

Ik betreur dat de post « Comité voor Luchtvaartpropaganda » niet meer voorkomt op de begroting van het Departement van Verkeerswezen en dat het overgebracht werd naar dat van Nationale Opvoeding. Dit Comité is nochtans zeer nuttig voor de opvoeding van de jeugd.

ANTWOORD :

Het « Secretariaat voor Luchtvaartpropaganda » dat opgericht werd in 1925 en hervormd in 1935 tot « Nationaal Comité voor Luchtvaartpropaganda » heeft belangrijke toelagen ontvangen (9.925.000 frank sedert 1946), ten einde het Bestuur der Luchtvaart te helpen in het verwezenlijken van zijn opdracht inzake propaganda.

Het doel dat, een kwart eeuw geleden, nagestreefd werd was, in hoofdzaak, het publiek attent te maken op het luchtvervoermiddel dat zou geroepen zijn om invloed uit te oefenen op de ontwikkeling van het economisch leven en een luchtvaartmentaliteit te scheppen vooral onder de studerende jeugd.

Zolang het scheppen en het bevorderen van een luchtvaartmentaliteit nuttig en nodig bleek kon de toekenning van toelagen zich volkomen

RÉPONSE :

La création d'Air Union sera pour les compagnies européennes intéressées un excellent moyen pour améliorer le rendement financier de leur exploitation.

Les pourparlers entre les quatre sociétés Air-France, Alitalia, Deutsche Lufthansa et Sabena ont abouti à un accord complet à l'échelon des sociétés.

À l'échelon des gouvernements, une convention internationale permettant la création de cet organisme nouveau est à l'étude.

Quelques retouches doivent encore être apportées à cette Convention, à la demande du Gouvernement français.

En raison du grand intérêt que la constitution d'Air Union suscite au dehors des milieux gouvernementaux, ceux-ci ont décidé qu'aucune communication des documents ne serait faite avant la réunion d'une conférence des ministres plénipotentiaires appelés à parapher la convention, qui sera ensuite soumise aux parlements.

QUESTION :

La Sabena pratique une politique de prestige.

Au lieu d'exploiter des lignes intercontinentales, la Sabena ferait mieux d'exploiter des lignes courtes et de promouvoir les vols spéciaux.

RÉPONSE :

La Sabena s'est toujours défendue de pratiquer une politique de prestige. Elle s'efforce, au contraire, dans le cadre des droits aériens accordés à notre pays, de n'exploiter que des routes intéressantes économiquement.

À cet égard, les lignes intercontinentales sont plus favorables que les lignes courtes qui ne permettent pas d'amortir sur un nombre suffisant de kilomètres les taxes d'atterrissage et les frais terrestres aux deux bouts.

La situation géographique centrale qu'occupe la Belgique constitue un handicap du fait précisément de la distance moyenne insuffisante qui sépare Bruxelles des autres villes de l'Europe. Néanmoins, on ne peut concevoir que la future capitale du Marché Commun ne soit pas reliée à toutes les capitales du continent. Les lignes courtes de la Sabena se sont toujours révélées beaucoup plus déficitaires que son réseau long courrier bien qu'elles aient été, dans beaucoup de cas, indispensables pour amener des passagers au réseau long courrier.

La Sabena a systématiquement développé — proportionnellement plus que les autres compagnies régulières européennes — une politique de vols d'affrètement. L'offre dans ce domaine a atteint en 1961 10 millions de tonnes/km et sera portée en 1962 à 14 millions de tonnes/km.

Le marché de l'affrètement est cependant encombré à l'heure actuelle du fait que beaucoup d'avions à piston ont été retirés des lignes régulières.

Il n'est pas souhaitable, dans les circonstances actuelles, de réduire le réseau de la Sabena.

QUESTION :

Je regrette que le poste « Comité de Propagande Aéronautique » ne figure plus au budget des Communications, et qu'il a été transféré à l'Éducation Nationale. Ce comité était très utile pour la formation de la jeunesse.

RÉPONSE :

Le Secrétariat de Propagande Aéronautique dont la création remonte à 1925 et qui fut reformé en 1935 pour devenir le « Comité National de Propagande Aéronautique », a bénéficié de subventions importantes (9.925.000 francs depuis 1946), en vue d'aider l'Administration de l'Aéronautique dans la réalisation de sa mission de propagande.

Le but, il y a un quart de siècle, était essentiellement d'attirer l'attention du public sur l'influence que le moyen de transport aérien serait appelé à exercer sur le développement de la vie économique et de créer un esprit aéronautique, particulièrement parmi la jeunesse estudiantine.

L'octroi de subventions pouvait donc parfaitement être justifié aussi longtemps que la création et le développement d'une mentalité aéro-

rechtvaardigen. Het is duidelijk dat dit doel thans in ruime mate bereikt is en dat zulks niet moet bewezen worden.

Het publiek beschikt nu inderdaad over inlichtingsbronnen die oneindig vlugger en verscheidener zijn dan voorheen. De luchtvaartmaatschappijen hebben sedert lang hun eigen publiciteit georganiseerd met al de doeltreffendheid die ze kenmerkt.

Het Departement spant zich in om binnen het kader van de aan het Bestuur der Luchtvaart toegekende bevoegdheden, geschikte methodes toe te passen om de beoefening van de luchtvaart te bevorderen door het verhogen van de faciliteiten die verleend worden aan de jongelui die zich met de besturingstechniek wensen vertrouwd te maken. Wat onder meer het zweefvliegen betreft, bewijzen de resultaten van de laatste jaren dat de jeugd voortaan gewonnen is voor de luchtvaart.

Diensvolgens vinden de toelagen aan het Comité, gezien van uit het standpunt der burgerlijke luchtvaart, niet meer de vereiste verantwoording.

VRAAG :

Wat de luchtvaartpolitiek betreft moeten wij vooral de veiligheid op het oog hebben. In deze gedachtengang dring ik er op aan dat zowel bij de R. L. W. als bij Eurocontrol slechts bevoegde personen zouden worden benoemd.

ANTWOORD :

De Minister is het volledig eens met het achtbaar lid.

Wat de R. L. W. betreft zal hij er zelf de hand aan houden opdat het verzekeren van de veiligheid in bevoegde handen berust en hij kan op dit punt de verzekering geven dat alles wordt in het werk gesteld om de standing van het personeel steeds aan te passen en te verhogen.

Naar het oordeel van de Minister is de R. L. W. aan deze taak niet tekort geschoten.

Wat Eurocontrol betreft, vestigt de Minister er de aandacht op dat dit organisme autonoom werkt zoals de E. E. G., de E. G. K. S., enz.

Binnen de perken van de door zijn beheerraad goedgekeurde kredieten werft dit organisme diensvolgens zelf zijn personeel aan. Het houdt hierbij stellig rekening met de individuele waarde van de kandidaten.

Vanwege de Raad van Beheer, die voorgezeten wordt door de Belgische Directeur General van de burgerlijke luchtvaart, wordt er enkel over gewaakt dat een zeker evenwicht tussen de vertegenwoordiging van al de betrokken nationaliteiten wordt in acht genomen.

De voormelde ambtenaar is een waarborg voor het naleven van de principes die door het achtbaar lid worden voorgestaan.

IV. — Havenpolitiek.

VRAAG :

1) Hoever staat het met de coördinatie van het havenbeleid? Men moet aan dit probleem eindelijk eens een komaf maken. Het stemt immers tot nadenken, wanneer men verneemt dat in Rotterdam onlangs een schip is binnengelopen van 72.000 ton, dan wanneer de Antwerpse haven slechts toegankelijk is voor schepen van 42.000 ton.

2) De gecoördineerde havenpolitiek is een absolute noodzakelijkheid; wat betreft ons land moet immers eens en voor altijd worden uitgemaakt of wij onze haven moeten gaan toegankelijk maken voor schepen met grotere tonnemaat.

3) De havenpolitiek moet geordend worden. Welk is de rol van de toekomstige directie van de havens, die de Minister zich voorneemt op te richten? Zal het privaat initiatief er in betrokken worden?

ANTWOORD :

Zoals hij reeds bij vroegere gelegenheden heeft beklemtoond streeft de Minister naar een gezonde coördinatie van de havenpolitiek.

Daartoe besliste bij de oprichting van een havendirectie in de schoot van al het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart.

Het privaat initiatief kan vanzelfsprekend niet in een Staatsbestuur worden ingeschakeld, maar men mag er zeker van zijn dat de privé-sector in ruime mate zal ingeschakeld worden bij het bestuderen van alle grote havenproblemen en bij het bepalen van de te volgen politiek.

Definitieve voorstellen betreffende de opvatting en de bevoegdheid van voornoemde havendirectie zullen trouwens nog in de loop van volgende maand aan de Ministerraad worden voorgelegd.

nautique était utile et nécessaire. Il est évident que ce but est largement atteint aujourd'hui et qu'il est à peine besoin de le démontrer.

En effet, le public dispose actuellement de moyens d'information infiniment plus rapides et variés qu'autrefois. Les transporteurs aériens ont, depuis longtemps, organisé leur publicité propre avec toute l'efficacité que l'on connaît.

Le Département s'emploie dans le cadre des attributions dévolues à l'Administration de l'Aéronautique, à mettre en œuvre des méthodes appropriées pour favoriser le trafic de l'aviation, à multiplier les facilités accordées aux jeunes gens désirant se familiariser avec la technique de pilotage. Dans le domaine du vol à voile notamment, les résultats obtenus au cours des dernières années montrent à suffisance que la jeunesse est désormais acquise à l'aéronautique.

C'est ainsi que du point de vue de l'aviation civile, les subventions accordées au Comité ne trouvent plus de contrepartie suffisante.

QUESTION :

Dans le domaine de l'aviation, la sécurité doit être l'objectif principal de notre politique. A ce propos, j'insiste pour que, tant à la R. V. A. qu'à Eurocontrol, ne soient nommées que des personnes compétentes.

RÉPONSE :

Le Ministre partage entièrement l'opinion de l'honorable membre.

En ce qui concerne la R. V. A., il veillera personnellement à ce que la sécurité soit confiée à des personnes compétentes et il peut donner l'assurance que sous ce rapport tout est mis en œuvre en vue de l'adaptation et de l'amélioration constantes du standing du personnel.

A la connaissance du Ministre, la R. V. A. n'a pas failli à sa tâche.

En ce qui concerne Eurocontrol, le Ministre attire l'attention sur le fait que cet organisme fonctionne d'une manière autonome comme la C. E. E., la C. E. C. A., etc.

Dans les limites des crédits approuvés par son Conseil de Gestion, cet organisme recrute lui-même son personnel. A cette occasion il est certainement tenu compte de la valeur individuelle des candidats.

Le Conseil de Gestion, présidé par le directeur général belge de l'aviation civile, ne veille qu'à assurer un certain équilibre entre les diverses représentations nationales.

La présence du fonctionnaire précité garantit l'observation des principes préconisés par l'honorable membre.

IV. — Politique portuaire.

QUESTION :

1) Où en est la coordination de la politique portuaire? Il faut que l'on s'occupe enfin de ce problème. La nouvelle de la récente entrée dans le port de Rotterdam d'un navire de 72.000 tonnes doit nous inciter à la réflexion, surtout que le port d'Anvers n'est accessible qu'à des navires de 42.000 tonnes.

2) La coordination de la politique portuaire est absolument nécessaire; il faut décider, une fois pour toutes, si nous allons rendre les ports de notre pays accessibles à des navires à plus grand tonnage.

3) La politique portuaire doit être coordonnée. Quel est le rôle de la future direction des ports, que le Ministre envisage de créer? L'initiative privée y sera-t-elle associée?

RÉPONSE :

Comme il l'a déjà déclaré précédemment, le Ministre s'applique à réaliser une saine coordination de la politique portuaire.

A cet effet, il a décidé la création d'une direction des ports au sein de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure.

Il va de soi que l'initiative privée ne peut être intégrée dans une Administration de l'Etat, mais on peut être rassuré que le secteur privé sera largement associé à l'étude de tous les grands problèmes portuaires et à l'élaboration de la politique à suivre.

Des propositions définitives concernant la conception et la compétence de cette direction des ports seront d'ailleurs soumises au Conseil des Ministres dans le courant du mois prochain.

V. — Zeewezen. — Oostende-Dover. —
Zeevaartonderwijs.

VRAAG :

Sedert meer dan drie jaar houdt men ons voor dat voor de Oostende-Doverlijn een autonome dienst zou worden opgericht. Wanneer zal dat eindelijk gebeuren?

ANTWOORD :

Met het doel een gedetailleerde studie omtrent de mogelijkheden van autonome uitbating van de Oostende-Doverlijn te bekomen werd in de loop van verleden jaar een speciale commissie opgericht.

Deze commissie kreeg tot opdracht uiterlijk tegen 15 september 1961 een uitvoering verslag aan de Minister over te maken. Dit verslag kwam tijdig toe.

Daaruit blijkt de gewenstheid van een autonome uitbating. Door de onderscheiden diensten van het departement wordt op dit ogenblik de laatste hand gelegd aan het verder onderzoek omtrent de juridische vorm die aan de nieuwe autonome dienst zou moeten gegeven worden.

De Minister hoopt in een zeer nabije toekomst in de gelegenheid te zijn definitieve voorstellen bij het Parlement in te dienen.

VRAAG :

1) Ik dring andermaal aan opdat eindelijk sommige personeelsleden, zoals de pursers, marconisten als varend personeel zouden worden geklasseerd.

2) Aan het personeel van de tijdseindiensten zou het loon van matroos moeten worden toegekend.

ANTWOORD :

1) De bedoeling is ongetwijfeld de diensten van de betrokkenen als « actieve » te zien aanrekenen voor het pensioen.

Het Departement van Verkeerswezen is het hiermede eens en heeft reeds meermaals aangedrongen opdat de wet op de burgerlijke en geestelijke pensioenen in die zin zou aangepast worden. De herziening dezer wet valt in de bevoegdheid van het Departement van Financiën, dat telkens geantwoord heeft dat de kwestie zal geregeld worden ter gelegenheid van een algemene herziening van gezegde pensioenwet.

2) Wat het personeel van de tijdseindiensten betreft, schijnt men enkele jaren tot een hervorming te zijn overgegaan waarbij sommige personeelsleden, gewezen matrozen, zouden benadeeld zijn. Deze toestand wordt onderzocht.

VRAAG :

Er heerst een verregaande tuchteloosheid in de zeevaartschool te Oostende. De leerlingen folteren elkaar. Wanneer gaat daar eens een ernstig onderzoek plaats hebben?

Ontspanningsmiddelen ontbreken er. Gezonde ontspanning zou wellicht helpen om er de geest te wijzigen.

Waarom houdt men er nog altijd vast aan het verplicht internaat? Is dat nu nog nodig? Mij dunkt dat een regime van halfinternaat ook het gewenste resultaat zou opbrengen.

Een ander middel is de leerlingen die 's zaterdags niet moeten varen reeds de vrijdagavond naar huis te laten vertrekken. De taak van schoonmaak waarmede zij 's zaterdags nog belast worden kan evengoed 's vrijdags gebeuren, dat vergt immers maar een uur.

ANTWOORD :

De klacht die werd geuit over de verregaande tuchteloosheid in de zeevaartschool te Oostende lijkt ernstig. Daaromtrent zal een grondig onderzoek worden ingesteld. Het ware echter aangewezen dat het achtbaarslid opgave zou doen van de presieze feiten die hem bekend zijn.

De kwestie der ontspanningsmiddelen in deze school zal eveneens worden onderzocht.

V. — Marine. — Ostende-Douvres. —
Enseignement maritime.

QUESTION :

Depuis plus de trois ans, on nous assure qu'un service autonome sera créé pour la ligne Ostende-Douvres. Quand cela se fera-t-il enfin?

RÉPONSE :

Afin d'obtenir une étude détaillée des possibilités d'une exploitation autonome de la ligne Ostende-Douvres, une commission spéciale a été créée au cours de l'année dernière.

Cette commission avait été chargée de remettre au Ministre un rapport détaillé pour le 15 décembre 1961 au plus tard. Ce rapport m'est parvenu en temps opportun.

Il résulte de ce rapport que l'exploitation autonome se révèle souhaitable. Les divers services du département mettent actuellement la dernière main à l'examen complémentaire au sujet de la forme juridique à donner au nouveau service autonome.

Le Ministre espère avoir l'occasion, dans un très proche avenir, de soumettre au Parlement des propositions définitives.

QUESTION :

1) J'insiste une fois de plus pour que certains membres du personnel, tels que les commissaires de bord et les radiotélégraphistes soient classés parmi le personnel navigant.

2) Il y aurait lieu d'octroyer au personnel des services de signalisation la rémunération de matelot.

RÉPONSE :

1) Il s'agit, sans doute, de considérer les services des intéressés comme « services actifs » au point de vue de la pension.

Le Département des Communications est d'accord à ce sujet et il a insisté, à diverses reprises, pour que la loi sur les pensions civiles et ecclésiastiques soit adoptée dans ce sens. La révision de cette loi est de la compétence du département des Finances, qui a répondu chaque fois que cette question sera réglée à l'occasion d'une révision générale de ladite loi de pension.

2) Il semble qu'en ce qui concerne le personnel des services de signalisation, on ait, il y a quelques années, procédé à une réforme préjudiciable à certains membres du personnel, anciens matelots. Cette question fait actuellement l'objet d'un examen.

QUESTION :

A l'école maritime d'Ostende la discipline laisse fort à désirer. On signale même des tortures. Quand procédera-t-on enfin à une enquête sérieuse?

Les moyens de distraction y font défaut. Une saine distraction contribuerait sans doute à modifier l'état d'esprit.

Pourquoi s'en tient-on encore au régime d'internat obligatoire?

Est-ce encore nécessaire? Il me semble qu'un régime de semi-internat donnerait également le résultat désiré.

Un autre moyen consisterait à laisser rentrer chez eux, dès le vendredi soir, les élèves qui ne doivent pas naviguer le samedi. Les corvées de nettoyage dont ils sont chargés le samedi pourraient tout aussi bien se faire le vendredi; elles nécessitent une heure tout au plus.

RÉPONSE :

La plainte formulée au sujet de l'indiscipline excessive qui règne à l'école maritime d'Ostende semble présenter un caractère sérieux. Il sera procédé à ce sujet à une enquête approfondie. Il conviendrait toutefois que l'honorable membre fasse connaître les faits précis dont il aurait eu connaissance.

La question des moyens de détente existant dans cette école sera également examinée.

Gelet op de leeftijd van de leerlingen en het speciaal karakter van de school heeft de commissie die destijds de principes heeft besproken, welke aan de basis liggen van het koninklijk besluit van 7 februari 1958 tot inrichting van het zeevaartonderwijs van de Staat, de Minister van Verkeerswezen geadviseerd om te Oostende uitsluitend het regime van het internaat in te voeren. De Minister is wel bereid deze kwestie eventueel te herzien. De suggestie van het achtbaarlid zal ter advies aan de Raad tot Verbetering van het Zeevaartonderwijs worden voorgelegd.

De regeling van de lesuren op zaterdagmorgen is thans reeds in onderzoek.

VRAAG :

1) Het uit de vaart nemen van de MERCATOR heeft ontstemming gebracht. Er is nu immers gebrek aan een opleidingsschip. De kadetten worden opgeleid aan boord van cargos. Geeft dit het gewenste resultaat? Zo neen, wat met een nieuw opleidingsschip?

2) De opleiding van kadetten aan boord van cargos schijnt niet het gewenste resultaat te hebben megebracht.

Wat gaat men dan doen? Gaat men een schip speciaal met de opleiding gelasten? Of overgaan tot de bouw van een nieuw zeilschip?

ANTWOORD :

De Minister verklaart dat het probleem betreffende de vervanging van het o/s MERCATOR door zijn voorgangers langdurig en grondig werd bestudeerd.

Een paar jaar terug werd besloten over te gaan tot een voorlopige formule van geleide amarinage.

Pas na het opdoen van de noodzakelijke ondervinding zal tot een definitieve beslissing worden overgegaan.

Enkele weken terug werden aan de administratie onderrichtingen gegeven om aan de Minister de nodige verslagen te bezorgen die hem zullen toelaten aan het einde van huidig schooljaar een definitieve beslissing te treffen.

VI. — Koopvaardij.

VRAAG :

Eindelijk komt er schot in onze maritieme politiek. Een grote inspanning blijft echter nog te doen. Ons aandeel in de trafiek van de haven van Antwerpen zou uiteindelijk 15 à 20 % moeten bereiken in de plaats van 7 à 8 %.

In deze gedachtengang, en naar het voorbeeld van Duitsland en Nederland, ware het aangewezen nieuwe lijnen te bestuderen die zouden worden uitgebaat bij middel van kleine cargos.

ANTWOORD :

De ontwikkeling of het totstandkomen van nieuwe regelmatige belgische lijnen is voorzeker gewenst. Deze taak dient vervuld door de rederijen: de diensten van Buitenlandse Handel kunnen op dat gebied hen alle inlichtingen verstrekken omtrent de Belgische internationale handel.

VRAAG :

Kan ons een vergelijkende staat worden verstrekt van de ontwikkeling van de Koopvaardij? Welke toekomstmogelijkheden zijn er terzake?

Is het juist dat de hogere personeelskosten in België zo zijn dat zij 30 tot 35 % hoger liggen dan in de naburige landen. Welke maatregelen overweegt men desbetreffend?

Mijns inziens moet alle mogelijke steun worden gegeven aan de bestaande rederijen, vooral als zij bouwen in België. Bovendien zou het geniep of openlijk verzet van financiële groepen tegen nieuwe initiatieven moeten worden tegengegaan.

Het is te betreuren dat inzake amortisatie de wet van 1959 op de economische expansie niet in aanmerking komt voor de scheepvaart, de visserij en ook voor het hotelwezen.

Etant donné l'âge des élèves et le caractère particulier de l'école, la commission qui a jadis examiné les principes qui sont à la base de l'arrêté royal du 7 février 1958 portant organisation de l'enseignement maritime de l'Etat, avait conseillé au Ministre des Communications, d'instaurer à Ostende exclusivement le régime d'internat. Le Ministre est tout disposé à revoir éventuellement cette question. La suggestion de l'honorable membre sera soumise, pour avis, au Conseil de Promotion de l'Enseignement maritime.

On examine actuellement l'horaire des leçons du samedi matin.

QUESTION :

1) La mise hors service du MERCATOR a créé du mécontentement. On ressent en effet l'absence d'un navire-école. Les cadets reçoivent leur entraînement à bord de cargos. Cette méthode donnera-t-elle les résultats escomptés? Dans la négative, construira-t-on un nouveau navire-école?

2) La formation des cadets à bord de cargos ne paraît pas avoir donné les résultats escomptés.

Que va-t-on faire? Va-t-on affecter un navire à leur formation ou construira-t-on un nouveau voilier?

RÉPONSE :

Le Ministre déclare que ses prédécesseurs ont étudié longuement et d'une manière approfondie le problème du remplacement du navire-école MERCATOR.

Il y a deux ans, on a opté pour la formule provisoire de l'amarinage dirigé.

Ce n'est qu'après avoir acquis l'expérience nécessaire qu'une décision définitive pourra être prise.

Il y a quelques semaines, l'administration a été invitée à soumettre au Ministre les rapports nécessaires afin de lui permettre de prendre une décision définitive à la fin de l'année scolaire en cours.

VI. — Marine marchande.

QUESTION :

Notre politique maritime commence enfin à se dessiner ferme. Un grand effort reste cependant à faire. Notre participation au trafic du port d'Anvers devrait, en fin de compte, atteindre 15 à 20 %, au lieu de 7 à 8 %.

À ce propos, il y aurait lieu, à l'exemple de l'Allemagne et des Pays-Bas, de mettre à l'étude des lignes nouvelles, qui seraient exploitées au moyen de petits cargos.

RÉPONSE :

Sans doute est-il souhaitable de développer et de créer de nouvelles lignes maritimes régulières belges. Cette tâche incombe aux armements: les services du Commerce Extérieur sont, à cet égard, en mesure de leur fournir tous les renseignements relatifs au commerce international belge.

QUESTION :

Peut-on nous fournir un tableau comparatif du développement de la marine marchande? Quelles sont, en ce domaine, les perspectives d'avenir?

Est-il exact que les frais de personnel sont, en Belgique, de 30 à 35 % supérieurs à ceux des pays voisins? Quelles mesures envisage-t-on à ce sujet?

Il y a lieu, à mon avis, d'accorder toute l'aide possible aux armements existants, surtout s'ils construisent en Belgique. Il conviendrait, en outre, de briser l'opposition, tant déguisée qu'ouverte, des groupes financiers aux initiatives nouvelles.

Il est regrettable que la loi de 1959 relative à l'expansion économique ne s'applique pas, en matière d'amortissements, à la navigation, à la marine marchande, et à l'industrie hôtelière.

ANTWOORD :

Motorschepen Motor-ships	Stoomschepen Vapeurs	
	Algemeen totaal	
	Total général	
1938	76	266.344
1948	42	203.881
1950	48	204.623
1952	43	206.732
1954	39	191.005
1956	32	221.033
1958	34	248.906
1960	31	259.513
1961	27	282.816
1962	22	229.441

De maritieme exploitatie maakt de laatste jaren een van haar langdurigste en diepste crisissen door.

In deze omstandigheden zijn de toekomstmogelijkheden moeilijk zonet onmogelijk te preciseren. Wanneer men in dit verband de vakbladen consultiert vindt men zowel optimistische als pessimistische voorspellingen.

Het is juist dat de Belgische personeelskosten hoger liggen dan in de naburige landen. Door een rationele exploitatie en een verdere modernisatie en specialisatie der Belgische vloot — welke een der jongste van de maritieme mogendheden is — trachten onze reders deze handicap te overbruggen.

Bovendien dient vermeld dat, waar deze hogere personeelskosten bijzonder drukken op kleine vaartuigen, crisisvoorschotten aan rederijen, welke schepen tot 2.000 B.R.T., exploiteren, toegekend worden.

Het departement van Verkeerswezen onderzoekt tevens met de meeste welwillendheid alle krediet aanvragen en steunt deze daadwerkelijk.

De toepassing van de wet van 1959 valt in de bevoegdheid van de heer Minister van Financiën met welke reeds herhaaldelijk contacten werden genomen ten tijde van de besprekingen van het ontwerp van wet.

VII. — Zeevisserij.

VRAAG :

De ongevallen, die de laatste tijd met zeevisserijboten hebben plaats gehad, stelt het probleem van de te treffen veiligheidsmaatregelen. Er is wellicht een gebrek aan geschoold personeel. Doch kan ook niet overwogen worden het bestendig laten varen van een wachtschip en de inschakeling van de helikopters van de Zeemacht voor het vervullen van wachttopdrachten?

135 zeevisserijboten zijn meer dan 30 jaar oud. Wanneer men vaststelt dat 6 schepen vergaan zijn in de laatste tijd, moet men tot het besluit komen dat er iets hapert aan de zeewaardigheid. Men stelt zelfs vast dat sommige schippers bevreemd zijn om zee te kiezen met schepen gebouwd in 1946, 1947, wanneer het slecht weer is.

Ik wil dan ook ter overweging geven de slooppremie toe te kennen, wanneer de schepen minder dan 30 jaar oud zijn, doch waarvan de herstellingen te groot worden, zelfs dan wanneer de economische rentabiliteit van het schip nog verzekerd is.

ANTWOORD :

Van de zware rampen die de jongste tijd de vissersvloot hebben getroffen, zijn er twee te wijten aan een stranding, twee door het vastslaan van de korre, drie door aanvaring en twee door zware storm.

Het toeval en de menselijke tekortkomingen en niet zozeer het gebrek aan zeewaardigheid schijnen hier een grote rol te hebben gespeeld. Aan de visserij scholen werden onlangs instructies gegeven om, bij elke gelegenheid, de toekomstige schippers en motoristen meer verantwoordelijkheidsbesef bij te brengen. Door de Onderzoeksraad voor de Zeevaart werd inderdaad reeds dikwijls vastgesteld dat heel wat ongevallen en scheepsverliezen hun oorsprong vinden in het totaal ontbreken van verantwoordelijkheidszin bij sommige vissers.

Reeds sedert jaren bezoekt een wachtschip van de Zeemacht de bijzonderste visgronden. Zodra een alarmerend bericht over een Belgisch vissersvaartuig bij één der waterschoutambten binnenkomt wordt gans het reddingsapparaat, waaromtrent sedert vele jaren een akkoord tussen de verschillende Diensten bestaat, in werking gesteld, dat o. m. beroep doet op het leger voor het zenden van vliegtuigen en helikopters en dat in enge samenwerking functionneert, naargelang de laatste gekende positie van het in nood verkerend schip, met de Britse, Franse, Nederlandse en Duitse reddingsdiensten.

RÉPONSE :

Jaren		Aantal		B. R. T.	
Années		Nombre		R. T. B.	
Aantal	B. R. T.	Aantal	B. R. T.	Aantal	B. R. T.
Nombre	R. T. B.	Nombre	R. T. B.	Nombre	R. T. B.
16	79.979	92	346.323		
31	146.100	73	349.981		
46	204.156	94	408.779		
47	223.844	90	430.576		
51	229.130	90	420.135		
50	229.544	82	450.577		
57	282.281	91	531.187		
67	369.512	98	629.025		
70	393.975	97	676.791		
69	396.326	91	625.767		

Depuis quelques années, l'exploitation maritime traverse une de ses crises les plus longues et les plus profondes.

Dans ces circonstances, il est difficile, voire impossible, de préciser les possibilités futures. Les journaux spécialisés font à ce sujet, aussi bien des prédictions optimistes que pessimistes.

Le coût du personnel belge se révèle supérieur à celui des pays voisins. Nos armateurs tentent de surmonter ce handicap par une exploitation rationnelle et une modernisation et spécialisation plus poussées de la flotte belge — notre pays étant une des plus jeunes puissances maritimes.

Signalons en outre que, dans les cas où ces frais de personnel ont une répercussion particulièrement lourde sur les petits bâtiments, des avances de crise sont accordées aux armements qui exploitent des navires d'un tonnage jusqu'à 2.000 RTB.

Le département des Communications examine toutes les demandes de crédit avec la plus grande bienveillance et les appuie effectivement.

L'application de la loi de 1959 est de la compétence de M. le Ministre des Finances, avec lequel des contacts ont été établis à diverses reprises lors de la discussion du projet de loi.

VII. — Pêche maritime.

QUESTION :

Les malheurs qui ont frappé les bateaux de pêche maritime au cours de ces dernières années posent le problème des mesures de sécurité. Le personnel qualifié serait-il trop peu nombreux? Ne peut-on également envisager de faire patrouiller en permanence un navire de surveillance et d'associer les hélicoptères de la Force navale aux missions de surveillance?

Cent trente-cinq bateaux de pêche maritime ont plus de 30 ans. Si l'on se rappelle que 6 bâtiments ont sombré récemment, on doit conclure que leur navigabilité n'est plus parfaite. On constate que, par mauvais temps, certains capitaines craignent de prendre la mer avec des bâtiments construits en 1946 ou 1947.

Je voudrais, dès lors, que l'on envisage l'octroi d'une prime de démolition pour les bâtiments de moins de 30 ans mais dont les réparations deviennent trop onéreuses, même si la rentabilité économique du bâtiment est encore assurée.

RÉPONSE :

Deux des catastrophes qui ont touché la flotte de pêche ces derniers temps sont dues à un échouement, deux au blocage de la drague, trois à des collisions, et deux aux tempêtes.

Le hasard et les défaillances humaines semblent entrer plus en ligne de compte ici que le manque de navigabilité. Les écoles de pêche ont récemment reçu des instructions leur prescrivant d'inculquer, à chaque occasion, un plus grand sens de responsabilités aux futurs bateliers et motoristes. Le Conseil d'enquête maritime a en effet souvent constaté que le manque total de sentiment de responsabilité chez certains pêcheurs est à l'origine d'un grand nombre d'accidents et de naufrages.

Un navire de surveillance de la Force navale visite déjà depuis de nombreuses années les lieux de pêche les plus éloignés. Dès qu'un des commissariats maritimes reçoit une nouvelle alarmante au sujet d'un bâtiment de pêche belge, tout le dispositif de sauvetage — au sujet duquel un accord entre les divers services est réalisé depuis des années — entre en action; ce service fait notamment appel à l'armée pour l'envoi d'avions et d'hélicoptères et, se basant sur la dernière position connue du bâtiment en difficulté, il agit en étroite collaboration avec les services de sauvetage britanniques, français, hollandais et allemands.

Het koninklijk besluit van 29 november 1961 houdende toekenning van een premie voor het slopen van vissersvaartuigen, werd opgemaakt na consultatie van de betrokken bedrijfsmiddelen, en in 't bijzonder van de Bedrijfsraad voor de Visserij. De Minister geeft de verzekering dat de toepassing van het besluit met een geest van begrip en realiteitszin zal geschieden.

VIII. — Binnenscheepvaart.

VRAAG :

Sedert jaren spreekt men van een wijziging van het Statuut van de D.R.B. in de zin van een versoepeling van de regelen die de binnenscheepvaart beheersen. Heeft de Minister de bedoeling het Regentsbesluit terzake aan te passen, en zo ja, welke principes zullen hieraan ten grondslag liggen?

ANTWOORD :

De Minister verklaart dat inderdaad in zijn bedoeling ligt de huidige wetgeving te vervangen door een nieuwe wetgeving voor het vervoer langs de binnenwateren. Daartoe zal een kaderwet worden opgesteld. De bestaande reglementering zal niet onmiddellijk volledig en op een revolutionaire wijze gewijzigd worden. Dit is overigens niet wenselijk. Degelijk werk kan op dit gebied trouwens slechts verricht worden indien progressief en te gepasten tijde gehandeld wordt.

De principes die de nieuwe wetgeving inspireren kunnen onmogelijk thans reeds volledig gelicht worden.

— Op het internationaal plan moet de kaderwet alleszins de mogelijkheid scheppen tot het naleven van de huidige en toekomstige verplichtingen voortspruitende uit de internationale conventies (E. G. K. S., E. E. G., enz.).

— Op het nationaal plan moeten zij een versoepeling betekenen van de bestaande regelen, inzonderheid op het gebied van de vaststelling van de vrachtprijzen en de wijze van bevrachting (b.v. de beurtrol). Deze doelstellingen zullen geleidelijk — eventueel in twee of drie fazen — verwezenlijkt worden.

VRAAG :

De D.R.B. werd in 1944 opgericht als een tijdelijke dienst. Die dienst was toen wel nuttig, doch heeft, in alle geval, nadelen meegebracht voor de haven van Antwerpen (verlies van graantrafiek).

Een nieuwe kaderwet is in uitzicht gesteld. Welke zijn de principes van die kaderwet?

ANTWOORD :

Het ligt inderdaad in de bedoeling van de Minister de huidige wetgeving te vervangen door een nieuwe wetgeving voor het vervoer langs de binnenwateren. Daartoe zal een kaderwet worden opgesteld. De bestaande reglementering zal niet onmiddellijk volledig en op een revolutionaire wijze gewijzigd worden. Dit is overigens slechts verricht worden indien progressief en te gepasten tijde gehandeld wordt.

De principes die de nieuwe wetgeving inspireren kan ik onmogelijk thans reeds volledig toelichten.

— Op het internationaal plan moet de kaderwet alleszins de mogelijkheid scheppen tot het naleven van de huidige en toekomstige verplichtingen voortspruitende uit de internationale conventies (E. G. K. S., E. E. G., enz.).

— Op het nationaal plan moet zij een versoepeling betekenen van de bestaande regelen, inzonderheid op het gebied van de vaststelling van de vrachtprijzen en de wijze van bevrachting (b.v. de beurtrol). Deze doelstellingen zullen geleidelijk — eventueel in twee of drie fazen — verwezenlijkt worden.

L'arrêté royal du 29 novembre 1961, concernant l'octroi d'une prime pour la démolition de bâtiments de pêche, a été élaboré après consultation des milieux professionnels intéressés, et en particulier du Conseil professionnel de la Pêche. Le Ministre donne l'assurance que cet arrêté sera appliqué avec compréhension et en tenant compte des réalités.

VIII. — Navigation intérieure.

QUESTION :

Depuis des années, il est question d'une modification des Statuts de l'O.R.N.I. dans le sens d'un assouplissement des règles qui régissent la navigation intérieure. Le Ministre a-t-il l'intention d'adapter l'arrêté du Régent en la matière, et, dans l'affirmative, quels principes serviront de base?

RÉPONSE :

Le Ministre déclare qu'il compte en effet remplacer la législation sur la navigation intérieure. A cet effet, une loi de cadre sera élaborée. La réglementation actuelle ne sera pas immédiatement modifiée complètement et d'une manière révolutionnaire, ce qui ne serait d'ailleurs pas souhaitable. Aucun travail sérieux ne peut être accompli dans ce domaine qu'en procédant par étapes et au moment opportun.

Les principes qui inspireront la nouvelle législation ne peuvent pas encore être fournis actuellement.

— Sur le plan international, la loi de cadre doit en tous cas permettre l'observation des obligations actuelles et futures qui résultent des conventions internationales (C. E. C. A., C. E. E., etc.).

— Sur le plan national, elle doit apporter un assouplissement des règles en vigueur, notamment en ce qui concerne la fixation des frets et le mode d'affrètement (p. ex. le service fluvial régulier). Ces objectifs seront réalisés progressivement, éventuellement en deux ou trois phases.

QUESTION :

L'O.R.N.I. a été créé en 1944 comme service temporaire. A cette époque, cet office avait son utilité, mais il a en tout cas été préjudiciable au port d'Anvers (perte de trafic de céréales).

Une nouvelle loi de cadre est annoncée. Quels en sont les principes?

RÉPONSE :

Le Ministre déclare qu'il compte en effet de remplacer la législation sur la navigation intérieure. A cet effet, une loi de cadre sera élaborée. La réglementation actuelle ne sera pas immédiatement modifiée complètement et d'une manière révolutionnaire, ce qui ne serait d'ailleurs pas souhaitable. Aucun travail sérieux ne peut être accompli dans ce domaine qu'en procédant par étapes et au moment opportun.

Les principes qui inspireront la nouvelle législation ne peuvent pas encore être fournis actuellement.

— Sur le plan international, la loi de cadre doit en tous cas permettre l'observation des obligations actuelles et futures qui résultent des conventions internationales (C. E. C. A., C. E. E., etc.).

— Sur le plan national, elle doit apporter un assouplissement des règles en vigueur, notamment en ce qui concerne la fixation des frets et le mode d'affrètement (p. ex. le service fluvial régulier). Ces objectifs seront réalisés progressivement, éventuellement en deux ou trois phases.

IX. — Toerisme.

VRAAG :

In 1961 werd een krediet voor toeristische uitrusting van 1.500.000 frank toegekend aan de provincie Namen.

Ik zou willen weten :

- 1) Hoe dit krediet werd verdeeld?
- 2) Of deze verdeling gebeurde op initiatief van de Minister van Verkeerswezen?
- 3) Zonen, door wie dan?

ANTWOORD :

1) In 1961 werd het krediet van 1.000.000 frank (en niet 1.500.000 frank) voor de toeristische uitrusting van de provincie Namen volledig besteed aan de afwerking van het Ontspanningscentrum van Profondeville (3^e schijf) : 1.000.000 frank.

2) Deze toekenning gebeurde niet door de Minister van Verkeerswezen.

3) De toekenning werd voorgesteld door het Provinciaal Bestuur en gesteund door het Commissariaat-Generaal voor Toerisme.

IX. — Tourisme.

QUESTION :

En 1961, un crédit de 1.500.000 francs a été octroyé à la province de Namur pour l'équipement touristique.

Je voudrais savoir :

- 1) Comment ce crédit a été réparti?
- 2) S'il a été réparti à l'initiative du Ministre des Communications?
- 3) Dans la négative, par qui?

RÉPONSE :

1) En 1961, le crédit de 1.000.000 de francs (et pas 1.500.000 francs) pour l'équipement touristique de la province de Namur a été affecté entièrement à l'achèvement du Centre de délassement (3^e tranche) de Profondeville : 1.000.000 de francs.

2) Cette répartition n'a pas été faite par le Ministre des Communications.

Elle a été proposée par le Gouvernement provincial et appuyée par le Commissariat Général au Tourisme.