

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1965-1966.

4 MEI 1966.

Ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen en van Posterijen, Telegrafie en Telefonie voor het dienstjaar 1966.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET VERKEERSWEZEN EN DE P.T.T. (1)
UITGEBRACHT DOOR DE HH. **MERCHIEERS, STUBBE EN VANDEPUTTE.**

INHOUD.

	Blz.
I. Kredieten Verkeerswezen	2
(Verslaggever : de heer Stubbe).	
A. Internationaal vervoerbeleid	4
B. Spoorwegen	8
C. Openbaar stedelijk vervoer	18
D. Bezoldigd baanvervoer van personen	24
E. Bezoldigd vervoer van goederen langs de weg	26
F. Zeewezen en binnenvaart	30
G. Luchtvaart	35
H. Wegverkeer en verkeersveiligheid	41
II. Kredieten P.T.T.	46
(Verslaggever : de heer Merchiers).	
A. Posterijen	46
B. Telegrafie en Telefonie	63
III. Kredieten Toerisme	75
(Verslaggever : de heer Vandeputte).	
Bijlage : Lattijdig binnengekomen antwoorden	82

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

De heren Merchiers, voorzitter; Akkermans, Billiet, Coppens, Coucke, Félix Cuvellier, De Grauw, Dekeyzer, Demarneffe, Descamps, Henckaerts, Lacroix, Pontus, Reuter, Roelants, Uselding, Vanopbroecke, Verschelden en Stubbe en Vandeputte, verslaggevers.

R. A 7108.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

5-XIV : Ontwerp van wet;
154 : Amendementen.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1965-1966.

4 MAI 1966.

Projet de loi contenant le budget du Ministère des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones pour l'exercice 1966.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES COMMUNICATIONS ET DES P.T.T. (1)
PAR MM. **MERCHIEERS, STUBBE ET VANDEPUTTE.**

TABLE DES MATIERES.

	Page
I. Crédits : Communications	2
(Rapporteur : M. Stubbe).	
A. Politique internationale des transports	4
B. Chemins de fer	8
C. Transports publics urbains	18
D. Transports rémunérés de personnes par la route	24
E. Transports rémunérés de marchandises par la route	26
F. Marine et navigation intérieure	30
G. Aéronautique	35
H. Circulation et sécurité routières	41
II. Crédits : P.T.T.	46
(Rapporteur : M. Merchiers).	
A. Postes	46
B. Télégraphes et Téléphones	63
III. Crédits : Tourisme	75
(Rapporteur : M. Vandeputte).	
Annexe : Réponses reçues tardivement	82

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

MM. Merchiers, président; Akkermans, Billiet, Coppens, Coucke, Félix Cuvellier, De Grauw, Dekeyzer, Demarneffe, Descamps, Henckaerts, Lacroix, Pontus, Reuter, Roelants, Uselding, Vanopbroecke, Verschelden et Stubbe et Vandeputte, rapporteurs.

R. A 7108.

Voir :

Document du Sénat :

5-XIV : Projet de loi;
154 : Amendements.

DAMES EN HEREN,

Zonder rekening te houden met de begrotingen van de instellingen van openbaar nut die voorkomen in Titel III, bedraagt de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen en van Posterijen, Telegrafie en Telefonie voor het dienstjaar 1966 :

— Gewone begroting Verkeerswezen : 6,4 miljard frank, waaronder begrepen de kredieten voor het toerisme en voor de algemene diensten gemeen voor Verkeerswezen en PTT;

— gewone begroting Posterijen, Telegrafie en Telefonie : 6,3 miljard frank;

— buitengewone begroting (vastleggingskredieten) : 4,9 miljard frank;

— buitengewone begroting (ordonnanceringskredieten) : 5,7 miljard frank.

Volgens hun aard evolueerden de gewone uitgavenkredieten voor de dienstjaren 1964 tot 1966 als volgt (in miljard frank) :

Gewone begroting Verkeerswezen :

	1964	1965	1966
	—	—	—
Lonen en sociale lasten	0,4	0,5	0,6
Niet duurzame goederen en diensten	0,1	0,1	0,2
Rente en verliezen	2,4	4,0	3,3
Inkomensoverdrachten	1,4	2,1	2,0
Diversen	0,1	0,1	0,1
	4,6	7,1	6,4

Gewone begroting Posterijen, Telegrafie en Telefonie :

	1964	1965	1966
	—	—	—
Lonen en sociale lasten	4,0	4,9	5,3
Niet duurzame goederen en diensten	0,7	0,8	0,9
Diversen	0,1	0,1	0,1
	4,8	5,9	6,3

In de *buitengewone begroting* worden o.a. volgende ordonnancerings voorzien (in miljard frank) :

— Vermogensoverdrachten	0,7
— Kredietverleningen en deelnemingen	4,7

I. KREDIETEN VERKEERSWEZEN.

De initiale gewone kredieten van 1965 bedroegen 4.593 miljoen. Zij werden bij het aanpassingsfeuilleton gebracht op 7.144 miljoen.

MESDAMES, MESSIEURS,

Abstraction faite des budgets des organismes d'intérêt public figurant au Titre III, le budget du Ministère des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones pour l'exercice 1966 s'établit comme suit :

— budget ordinaire des Communications : 6,4 milliards de francs, y compris les crédits destinés au tourisme et aux services généraux communs aux Communications et aux P.T.T.;

— budget ordinaire des Postes, Télégraphes et Téléphones : 6,3 milliards de francs;

— budget extraordinaire (crédits d'engagement) : 4,9 milliard de francs;

— budget extraordinaire (crédits d'ordonnancement) : 5,7 milliards de francs.

Par catégorie, les crédits de dépenses ordinaires ont évolué de la manière suivante pour les exercices 1964 à 1966 (en milliards de francs) :

Budget ordinaire des Communications :

	1964	1965	1966
	—	—	—
Salaires et charges sociales	0,4	0,5	0,6
Biens non durables et services	0,1	0,1	0,2
Intérêts et pertes	2,4	4,0	3,3
Transferts de revenus	1,4	2,1	2,0
Divers	0,1	0,1	0,1
	4,6	7,1	6,4

Budget ordinaire des Postes, Télégraphes et Téléphones :

	1964	1965	1966
	—	—	—
Salaires et charges sociales	4,0	4,9	5,3
Biens non durables et services	0,7	0,8	0,9
Divers	0,1	0,1	0,1
	4,8	5,9	6,3

Le *budget extraordinaire* prévoit notamment les crédits d'ordonnancement suivants (en milliards de francs) :

— Transferts de capitaux	0,7
— Octrois de crédits et participations	4,7

I. CREDITS : COMMUNICATIONS.

Les crédits ordinaires prévus initialement pour 1965 s'élevaient à 4.593 millions. Le feuilleton d'ajustement les a portés à 7.144 millions.

De vooruitzichten voor 1966 belopen 6.474,8 miljoen (6.383 miljoen voor Verkeerswezen en 91,8 miljoen voor toerisme). Er dient nochtans aan herinnerd dat de uitgaven voortvloeiend uit de sociale programmatie en de stijging van de index gedekt zijn door provisionele kredieten uitgeschreven respectievelijk op de begroting van het Openbaar Ambt en op de begroting van het Ministerie van Financiën voor het dienstjaar 1966.

De globale vermindering van meer dan 600 miljoen is de resultante van verhogingen en verminderingen waarvan de bijzonderste de volgende posten zijn :

- Bezoldiging van het personeel + 60,5 M;
- Beheersuitgaven van de dienst van het rijbewijs + 84,8 M;
- Verhoging van de exploitatie-uitgaven van de lijn Oostende-Dover in functie van de behoeften van de trafiek + 30 M.
- Exploitatie-uitgaven van de Regie der Luchtwezen — 37,5 M.
- Wat de gewone subventies ten gunste van de N.M.B.S. betreft, deze bedragen in 1966, 4.580,1 M. tegen 5.440,5 M. in 1965, zegge een vermindering van 860 miljoen.

De financiële toestand van de N.M.B.S. en de maatregelen tot gezondmaking die hij vereist is het dominerend probleem van het departement van Verkeerswezen.

Een ander probleem dat steeds delicaat wordt is dit van het beheer van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer (zie onder C infra).

Het investeringsprogramma bedraagt voor 1966 :

(in miljard frank)	Vastleggingen	Betalingen
	—	—
<i>Directe investeringen :</i>		
Semi-metro	1,2	0,8
Vernieuwing N.M.B.S.	2,4	2,4
N.M.B.S. — Werken	1,2	1,0
Zeewezen	0,1	0,2
	5,1	4,6
Regie der Luchtwezen	0,3	0,3
Totaal	5,5	5,0
<i>Voorschotten en participaties :</i>		
Fonds van het Zeewezen	0,3	0,3
Lasten tot afschrijving van het vliegend materieel van de SABENA	0,1	0,1
Totaal	0,5	0,5
Algemeen totaal	6,0	5,5

Les prévisions pour 1966 atteignent 6.474,8 millions 6.383 millions pour les Communications et 91,8 millions pour le tourisme). Toutefois il convient de rappeler que les dépenses résultant de la programmation sociale et de la hausse de l'index sont couvertes par des crédits provisionnels inscrits respectivement au budget de la Fonction publique et au budget du Ministère des Finances pour l'exercice 1966.

La diminution globale de plus de 600 millions est la résultante de majorations et de diminutions, dont les plus importantes proviennent des postes suivants :

- Rémunération du personnel + 60,5 M;
- Dépenses de fonctionnement du service du permis de conduire + 84,8 M;
- Augmentation des dépenses d'exploitation de la ligne Ostende-Douvres en fonction des besoins du trafic + 30 M.
- Dépenses d'exploitation de la Régie des Voies aériennes — 37,5 M.
- Les subventions ordinaires en faveur de la S.N.C.B. s'élèvent à 4.580,1 M en 1966 contre 5.440,5 M en 1965, soit une diminution de 860 millions.

La situation financière de la S.N.C.B., et les mesures d'assainissement qu'elle nécessite, constitue le problème essentiel du Département des Communications.

Un autre problème, qui devient chaque jour plus délicat, est celui de la gestion des sociétés de transport en commun (voir C infra).

Le programme d'investissement comporte pour 1966 :

(en milliards de francs)	Engagements	Liquidations
	—	—
<i>Investissements directs :</i>		
Semi-métro	1,2	0,8
Modernisation de la S.N.C.B.	2,4	2,4
Travaux de la S.N.C.B.	1,2	1,0
Marine	0,1	0,2
	5,1	4,6
Régie des Voies aériennes	0,3	0,3
Total	5,5	5,0
<i>Avances et participations :</i>		
Fonds de la Marine	0,3	0,3
Charges d'amortissement du matériel volant de la SABENA	0,1	0,1
Total	0,5	0,5
Total général	6,0	5,5

A. HET INTERNATIONAAL VERVOERBELEID.

Enkele cijfers die door de Minister in Commissie aangehaald werden, tonen de expansie van het internationaal vervoer op ons grondgebied en de betekenis ten opzichte van het nationaal vervoer zeer duidelijk aan. In de Antwerpse haven bij voorbeeld is het goederenvervoer dat per zeeschip wordt aangebracht of afgevoerd van 1961 tot 1964 met 37,5 % gestegen. In dezelfde tijdspanne is de trafiek van de Belgische luchthavens, wat de passagiers betreft, met 43,7 % opgegaan. Het aantal reizigers door de Oostende-Doverlijn vervoerd, nam met 41,5 % toe. Het aandeel van het *internationaal* vervoer in de totale activiteit op het gebied van het goederenvervoer van de N.M.B.S. bedroeg 76 % in 1961 en 79 % in 1964. Wanneer men overweegt dat, ten opzichte van het deficitaire personenvervoer, het de sector van de goederen is die voor de N.M.B.S. de ruggegraat van de exploitatie vormt, dan moet men wel de bedenking maken van welk belang het voor onze spoorwegonderneming blijft een verdere bevordering van de internationale goederenuitwisseling in Europa te zien plaatsgrijpen. Ook in de binnenvaart en het wegvervoer doet zich eenzelfde evolutie voor. Van 1961 tot 1964 nam het internationaal vervoer bij de *binnenvaart* op ons grondgebied, in tonkilometer uitgedrukt, met 18 % toe en steeg het aandeel van de internationale sector in het totaal vervoer van 56,8 % tot 60 %. Voor het wegvervoer, waar betrouwbaar statistisch materiaal in vele gevallen nog ontbreekt, kan het volstaan te wijzen op één treffend cijfer : het doorvoer verkeer per vrachtwagen met overlading in de haven van Antwerpen nam van 1961 tot 1964 met 63 % toe.

Al deze cijfers wijzen derhalve op een evolutie die in eenzelfde richting gaat. Het Belgisch vervoer en bij deductie ook de Belgische vervoerpolitiek kunnen niet meer los beschouwd worden van het internationaal kader. Meer nog, het is het internationaal aspect van het vervoer en van de vervoerproblemen dat de grote dominante geworden is in de wereld van het Belgisch verkeer.

De internationale organisaties, die sinds het einde van de tweede wereldoorlog tot stand gekomen zijn, hebben volgens de Minister een diepe invloed gehad op de Belgische vervoerpolitiek, invloed die echter zeer verschillend is al naargelang de evolutie die deze organisaties hebben gekend. De integratie van het vervoer is volgens de Minister het verst doorgedreven geworden in *Benelux*, waar voor elk van de 3 traditionele vervoertakken, spoor, binnenvaart en weg, het onderling verkeer tussen de drie landen van *Benelux* vrijgegeven is. In de *E.E.G.* daarentegen is de nadruk tot dusver vooral gevallen op het tot elkaar brengen van de zeer uiteenlopende opvattingen die inzake vervoerbeleid door de zes Lid-Staten gevolgd worden. De *Europese Kolen- en Staalgemeenschap* heeft het, volgens de Minister, over een volkomen andere boeg geworpen en heeft zich, zonder zich veel te bekommeren over de theoretische grondslagen van het vervoerbeleid, er vooral mee ingelaten het vervoer zodanig te regelen dat geen storingen ontstaan op de Europese kolen- en staalmarkt uit hoofde van vervoertechnische redenen.

A. LA POLITIQUE INTERNATIONALE DES TRANSPORTS.

Les quelques chiffres cités en Commission par le Ministre reflètent très clairement l'expansion des transports internationaux sur notre territoire et leur importance pour notre trafic intérieur.

Au port d'Anvers, par exemple, les transports de marchandises amenées ou expédiées par navire de mer se sont accrus de 37,5 % entre 1961 et 1964. Durant la même période, le trafic des aéroports belges a augmenté de 43,7 % en ce qui concerne les passagers. Le nombre de voyageurs de la ligne Ostende-Douvres s'est accru de 41,5 %. La part du *trafic international* dans l'activité globale de la S.N.C.B. en ce qui concerne les transports de marchandises est passée de 76 % en 1961 à 79 % en 1964. Si l'on considère qu'étant donné la situation déficitaire des transports de personnes, c'est le secteur marchandises qui constitue l'épine dorsale de l'exploitation pour la S.N.C.B., on devra bien se rendre compte de l'intérêt que nos transports ferroviaires ont toujours à ce que les échanges internationaux de marchandises continuent à se développer en Europe.

La même évolution se manifeste pour la navigation intérieure et les transports routiers. De 1961 à 1964, les transports internationaux par la *navigation intérieure* sur notre territoire, exprimés en tonnes/kilomètres, ont augmenté de 18 % et la part du secteur international dans l'ensemble des transports est passée de 56,8 % à 60 %. En ce qui concerne les transports routiers, secteur pour lequel des statistiques sérieuses font encore souvent défaut, il suffira de citer un chiffre caractéristique : le trafic de transit par camion avec transbordement au port d'Anvers s'est accru de 63 % de 1961 à 1964.

Tous ces chiffres révèlent donc une évolution identique. Les transports belges, et par conséquent la politique belge des transports, ne peuvent plus être détachés de leur contexte international. Mieux encore, c'est l'aspect international des transports et des problèmes qu'ils posent, qui est devenu l'élément majeur dans le domaine des transports belges.

D'après le Ministre, les organismes internationaux créés depuis la fin de la seconde guerre mondiale ont influencé profondément la politique belge des transports, mais cette influence varie beaucoup selon l'évolution de chacun de ces organismes. L'intégration des transports a été le plus poussée dans le *Benelux*, où, pour chacune des trois branches traditionnelles, à savoir la voie ferrée, la navigation intérieure et la route, le trafic interne entre les trois pays a été libéralisé. Par contre, dans le cadre de la *C.E.E.*, l'élément primordial a été jusqu'ici le rapprochement des conceptions très divergentes appliquées par les six Etats-membres à la politique des transports. Selon le Ministre, la *Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier* a adopté une tout autre politique et, sans trop se préoccuper des bases théoriques de la politique des transports, elle s'est attachée surtout à régler les transports de telle manière que le marché européen du charbon et de l'acier ne puisse pas être perturbé pour des raisons ressortissant à la technique des transports.

Vervolgens heeft de Minister een overzicht gegeven van de ontwikkeling gedurende de jongste maanden en van de huidige stand van zaken van de besprekingen :

1. Benelux.

Indien het verkeer tussen de drie landen van Benelux praktisch op geen belemmeringen meer stuit, dan moet niettemin worden toegegeven dat de verdere ontwikkeling van de integratie van het vervoer in Benelux-verband wel enige zorgen wekt ten gevolge van het uitblijven van enige toenadering tussen België en Nederland inzake het fundamenteel probleem van de opvattingen die in beide landen heersen wat betreft het nationaal vervoerbeleid.

In een eerste fase van uitvoering van het Benelux-verdrag werd het wegvervoer voor goederen tussen de drie landen vrijgegeven mits het toepassen van een systeem van margetarieven. Het is vanzelfsprekend dat deze tarieven slechts betekenis hebben indien een voldoende controle gemeenschappelijk kan uitgeoefend worden om de toepassing ervan na te gaan. Een voorlopig controle-apparaat werd ingesteld en een conventie uitgewerkt om tot een definitieve samenwerking tussen de drie landen inzake controle en tuchtregeling te komen.

Anderzijds zijn besprekingen aan de gang om de sinds oktober 1962 ingevoerde tarieven te herzien. Deze herziening is noodzakelijk om de vervoerprijzen aan de evolutie van het algemeen prijsniveau aan te passen; om, rekening houdend met de opgedane ervaring, tot meer sanering van de tarieven te komen al naargelang de aard van de vervoerde goederen en ten slotte om een zekere coördinatie te verwezenlijken met de tarifiering die voor het goederenvervoer ontworpen wordt in een ruimer internationaal kader, nl. in de betrekkingen met Frankrijk en Duitsland.

Het Benelux-verdrag voorziet de verwezenlijking van een tweede fase, waarbij vervoerders van elk van de drie landen, zonder onderscheid van nationaliteit, deel zouden kunnen nemen aan het goederenvervoer met derde landen. Aldus zou b.v. een Belgische vervoerder in Rotterdam een lading kunnen opnemen voor Zwitserland. Het omgekeerde zou vanzelfsprekend gelden voor een Nederlands vervoerder op ons grondgebied. In een derde fase ten slotte zou men tot een volledige eenmaking van de vervoermarkt komen door de vervoerders van de twee andere Benelux-landen de mogelijkheid te geven deel te nemen aan nationaal vervoer in het derde Benelux-land.

Het is duidelijk dat een nauw verband bestaat tussen de verwezenlijking van deze twee fasen die beide een ingrijpen toelaten van de vervoerders van de andere Benelux-landen in een trafiek die tot dusver praktisch uitsluitend aan de nationale vervoerders gereserveerd was. Een dergelijke integratie veronderstelt niet alleen een zekere harmonisatie van de concurrentievoorwaarden, voornamelijk op fiscaal gebied, maar eveneens een toenadering van de opvattingen inzake vervoerbeleid. Het grondig verschil dat bestaat tussen de Bel-

Ensuite, le Ministre a donné un aperçu général de l'évolution des pourparlers au cours des derniers mois et de leur état actuel :

1. Benelux.

Si le trafic entre les trois pays ne rencontre pratiquement plus d'obstacles, il faut cependant dire que les développements ultérieurs de l'intégration des transports dans le cadre du Benelux ne laissent pas de préoccuper, en raison de l'absence de tout rapprochement entre la Belgique et les Pays-Bas sur le problème fondamental des conceptions des deux pays en ce qui concerne la politique nationale des transports.

Au cours d'une première phase d'exécution du traité Benelux, les transports de marchandises par route entre les trois pays ont été libéralisés grâce à l'application d'un système de tarifs à fourchette. Il va de soi que ceux-ci n'ont de sens que si un contrôle suffisant peut être exercé en commun sur leur application. Un mécanisme provisoire de contrôle a été institué et une convention a été élaborée en vue d'arriver à une forme définitive de coopération entre les trois pays dans le domaine du contrôle et de la discipline.

D'autre part, des négociations sont en cours sur la révision des tarifs instaurés depuis octobre 1962. Cette révision est nécessaire pour adapter les prix des transports à l'évolution du niveau général des prix, pour assainir plus radicalement les tarifs, compte tenu de l'expérience acquise et d'après la nature des marchandises transportées et enfin, pour établir une certaine coordination avec la tarification en cours d'élaboration pour le transport des marchandises dans un cadre international plus large, c'est-à-dire dans les relations avec la France et l'Allemagne.

Le traité Benelux prévoit la réalisation d'une deuxième phase, dans laquelle les transporteurs de chacun des trois pays, sans distinction de nationalité, pourraient participer au trafic des marchandises avec les pays tiers. Ainsi, un transporteur belge pourrait prendre à Rotterdam un chargement à destination de la Suisse. Evidemment, la réciprocité serait applicable à un transporteur néerlandais exerçant son activité sur notre territoire. Enfin, au terme d'une troisième phase, on parviendrait à l'unification complète du marché des transports en permettant aux transporteurs des deux autres pays du Benelux de participer au trafic national sur le territoire du troisième.

Il est évident que ces deux phases, qui permettent l'une et l'autre une intervention des transporteurs des Etats-partenaires dans un trafic pratiquement réservé jusqu'ici aux seuls transporteurs nationaux, sont étroitement liées dans leur réalisation. Pareille intégration postule non seulement une certaine harmonisation des conditions concurrentielles, principalement dans le domaine fiscal, mais aussi un rapprochement des conceptions en ce qui concerne la politique des transports. La différence fondamentale entre les réglementations

gische en Nederlandse reglementeringen inzake het toelaten van de vervoerders tot de markt zou fataal, bij een brutale verwezenlijking van de tweede en derde fasen, tot ernstige storingen van de concurrentie en van het marktevenwicht kunnen leiden. Deze gegevens wijzen op de grote moeilijkheden waarvoor de drie Ministers van Verkeer van de betrokken landen staan om de verdere ontwikkeling van de Benelux-vervoermarkt te verwezenlijken zonder beslist onaanvaardbare perturbaties in het leven te roepen. Dat daarbij, zowel van Nederlandse als van Belgische zijde, bezwaren worden gemaakt tegen het verwezenlijken van deze twee fasen zonder het nemen van enige elementaire voorzorgen, waarbij de nadruk voor België valt op de moeilijkheden van de tweede fase en voor Nederland op de moeilijkheden van de derde fase, is volgens de Minister een bewijs ervoor dat de verdere besprekingen slechts een kans op slagen hebben indien gepoogd wordt de basisopvattingen inzake het vervoerbeleid in de Benelux dichter tot elkaar te brengen.

2. De Europese Economische Gemeenschap.

De voorstellen van de E.E.G.-Commissie inzake het gemeenschappelijk vervoerbeleid steunden volgens de Minister op drie basiselementen:

- een geleidelijke vrijmaking van het internationaal wegvervoer door middel van het instellen van een communautair contingent;
- parallel daarmee een organisatie van de markt door het invoeren van een algemene tarifiering;
- een harmonisatie van de concurrentievoorwaarden op sociaal, fiscaal en algemeen economisch gebied.

Uitgaande van deze basiselementen werden volgens de Minister reeds de nodige schikkingen getroffen voor het invoeren van een communautair contingent en voor het doorvoeren van de harmonisatie van de concurrentievoorwaarden. Indien het communautair contingent tot dusver niet tot stand is gekomen, dan ligt de oorzaak daarvan alleen bij het feit dat de parallel in te voeren maatregelen op het gebied van de tarifiering, ingevolge grondige meningsverschillen niet konden verwezenlijkt worden.

Op 22 juni 1965 werd tussen de zes Ministers van Verkeer een basisakkoord bereikt inzake de tarifiering. Dit akkoord voorzag twee vormen van tarieven, nl. enerzijds verplichte tarieven voor bepaalde vormen van vervoer in zekere relaties en anderzijds referentietarieven voor andere vervoervormen, waarbij de vervoerder buiten de vastgestelde margeprijzen kon negocieren, op voorwaarde dat een publicatie van deze prijzen zou plaats grijpen. Het invoeren van het systeem zou verwezenlijkt worden in drie fasen:

- een eerste fase, gaande tot 1968, zou uitsluitend slaan op het internationaal vervoer;
- in een tweede fase (1969-1972) zou het systeem worden uitgebreid tot het nationaal vervoer;

belge et néerlandaise en matière d'admission des transporteurs au marché, provoquerait fatalement, en cas de réalisation brutale des deuxième et troisième phases, de graves perturbations dans la concurrence et l'équilibre du marché. Ces éléments révèlent les graves difficultés auxquelles se heurtent les trois Ministres des Transports des pays intéressés dans la poursuite du développement du marché des transports du Benelux s'ils veulent éviter des perturbations certainement inadmissibles. A cet égard, le fait que tant les autorités néerlandaises que les autorités belges se sont déclarées opposées à ce que ces deux phases soient réalisées sans que quelques précautions élémentaires aient été prises, la Belgique étant surtout attentive aux difficultés de la seconde phase et les Pays-Bas à celles de la troisième, prouve, aux yeux du Ministre, que les négociations ultérieures n'ont une chance d'aboutir que si l'on s'efforce de rapprocher les conceptions fondamentales respectives en ce qui concerne la politique des transports dans le cadre du Benelux.

2. La Communauté Economique Européenne.

D'après le Ministre, les propositions de la Commission de la C.E.E. visant la politique commune des transports s'appuyaient sur trois éléments de base:

- libéralisation progressive des transports internationaux routiers par l'institution d'un contingent communautaire;
- parallèlement, organisation du marché par l'instauration d'une tarification générale;
- harmonisation des conditions concurrentielles sur le plan social, au point de vue fiscal et dans le domaine de l'économie générale.

A partir de ces éléments de base, les dispositions nécessaires ont déjà été prises en vue de l'instauration d'un contingent communautaire et de l'harmonisation des conditions concurrentielles. Si le contingent communautaire n'a pas pu être fixé jusqu'ici, c'est uniquement parce que les mesures à mettre en vigueur parallèlement en matière de tarification n'ont pas pu l'être par suite de divergences de vue sur des points essentiels.

Le 22 juin 1965, les six Ministres des Transports sont parvenus à un accord de principe en ce qui concerne la tarification. Cet accord prévoyait deux sortes de tarifs: d'une part, des tarifs obligatoires applicables à certaines formes de transport dans des relations déterminées et, d'autre part, des tarifs de référence applicables à d'autres formes de transport et permettant aux transporteurs de négocier hors du cadre des prix marginaux fixés, à condition que ces prix soient publiés. L'instauration du système devait se faire en trois phases:

- une première phase, allant jusqu'à 1968, concernait exclusivement les transports internationaux;
- au cours d'une deuxième phase (1969-1972), le système serait étendu aux transports nationaux;

— in een derde fase, na 1972, zou een algemene harmonisatie van de diverse systemen voor de Europese vervoermarkt worden doorgevoerd volgens richtlijnen die nog nader te bepalen blijven.

Tijdens de besprekingen om het basisakkoord van juni 1965 in juridische vorm vast te leggen, is gebleken dat tussen de diverse delegaties nog verschil van opvatting bestaat inzake de toepassingsmogelijkheden van de referentietarieven. Het is volgens de Minister voorbarig zich thans over het verder verloop van deze discussies uit te spreken.

Intussen hebben de werkzaamheden van de E.E.G. op ander vlak volgens de Minister toch enige vooruitgang gemaakt. Op 8 maart 1966 werd een beslissing van de Raad van Ministers gepubliceerd waarbij voorafgaand overleg tussen de Lid-Staten opgelegd wordt inzake investeringen op het gebied van de infrastructuur die van communautair belang zijn. Een grondige studie is eveneens aan de gang inzake de toepassing op de verkeerssector van de regeling met betrekking tot de mededinging, een probleem dat slaat op de afspraken en machtsposities op de verkeersmarkt.

In uitvoering van de beslissing van de Raad van Ministers van 9 maart 1965 met betrekking tot de harmonisatie van de mededingingsvoorwaarden werd bij de discussies tot dusver vooral de nadruk gelegd op de fiscale harmonisatie inzake vervoer, meer bepaald wat betreft het opheffen van de dubbele heffingen op de voertuigen. Ten slotte zij nog vermeld dat in de loop van dit jaar studiedagen over de spoorwegproblemen zullen gehouden worden in uitvoering van een beslissing die daaromtrent door de Raad van Ministers in maart 1965 werd genomen.

3. De Europese Kolen- en Staalgemeenschap.

De Hoge Autoriteit van de E.G.K.S. heeft ingevolge beslissingen van het Internationaal Gerechtshof haar politiek die erin bestond een verplichte tarifiering voor de verschillende vervoerwijzen op te leggen, moeten laten varen. De Hoge Autoriteit is, ingevolge deze beslissingen, teruggevallen op een aanbeveling, gekend onder de naam Aanbeveling 1-61, waarbij aan de nationale regeringen de zorg wordt overgelaten maatregelen te nemen die moeten beletten dat de vervoerreglementering storend zou werken op de kolen- en staalmarkt.

Ingevolge deze Aanbeveling 1-61 heeft de Belgische regering onderhandelingen gevoerd met de Hoge Autoriteit die tot een akkoord leidden inzake het spoorvervoer, om bij het invoeren van het systeem van particuliere contracten zekere modaliteiten te voorzien die de deelnemers aan de kolen- en staalmarkt moeten toelaten een voldoende kennis te hebben van de prijzen. Inzake het wegvervoer bleek de meest eenvoudige en meest praktische wijze van uitvoering van de Aanbeveling 1-61 het instellen van E.G.K.S.-tarieven die zouden gelden voor het ganse nationale vervoer. Onderhandelingen tussen de diverse Lid-Staten blijven nodig om in het internationaal wegvervoer eveneens

— la troisième phase, après 1972, comporterait une harmonisation générale des divers systèmes pour le marché européen des transports, d'après des directives restant à préciser.

Au cours des pourparlers menés en vue de donner une forme juridique à l'accord de base de juin 1965, il est apparu que les diverses délégations avaient encore des conceptions divergentes quant aux possibilités d'application des tarifs de référence. D'après le Ministre, il serait prématuré de prévoir dès à présent l'évolution ultérieure de ces pourparlers.

Dans l'intervalle, les travaux de la C.E.E. ont cependant enregistré quelques progrès sur un autre plan. Le 8 mars 1966 a été publiée une délibération du Conseil de Ministres, rendant obligatoires des consultations préalables entre Etats-membres sur les investissements en matière d'infrastructure qui présentent un intérêt communautaire. Une étude approfondie est également en cours au sujet de l'application de la réglementation relative à la concurrence au secteur des transports, problème qui affecte les ententes et les positions de force sur ce marché.

En exécution de la décision du Conseil des Ministres du 9 mars 1965 concernant l'harmonisation des conditions concurrentielles, les discussions qui ont eu lieu jusqu'à ce jour ont porté principalement sur l'harmonisation fiscale en matière de transport, et plus précisément sur l'abolition de la double taxation des véhicules. Enfin, il faut encore signaler qu'au cours de cette année, des journées d'étude seront consacrées aux problèmes des chemins de fer, en exécution d'une décision prise à ce sujet par le Conseil des Ministres en mars 1965.

3. La Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier.

A la suite de décisions de la Cour internationale de Justice, la Haute Autorité de la C.E.C.A. a dû renoncer à sa politique consistant à imposer une tarification obligatoire pour les divers modes de transport. En conséquence, la Haute Autorité s'est bornée à formuler une recommandation, connue sous l'appellation de « Recommandation 1-61 », qui laisse aux gouvernements nationaux le soin de prendre des mesures pour empêcher que la réglementation des transports n'ait des effets perturbateurs sur le marché du charbon et de l'acier.

En application de cette Recommandation 1-61, le gouvernement belge a engagé avec la Haute Autorité des pourparlers, qui ont abouti à un accord sur les transports par chemins de fer, en ce sens que, lors de l'instauration du système des contrats particuliers, il faudra prévoir certaines modalités en vue de permettre à ceux qui participent au marché du charbon et de l'acier d'avoir une connaissance suffisante des prix. En matière de transports routiers, il s'est avéré que le mode d'exécution le plus simple et le plus pratique de la Recommandation 1-61 était d'instaurer des tarifs C.E.C.A. qui seraient applicables aux transports nationaux dans leur ensemble. Des négociations entre

tot een bevredigende regeling op basis van een tarifiering te komen. Bij de binnenvaart ten slotte stellen zich in het nationaal vervoer geen bijzondere problemen, rekening houdend met de thans geldende reglementering van de DRB. In de internationale binnenvaart daarentegen zijn nog groter moeilijkheden te verwachten, niet alleen ingevolge de problemen die zich in de Rijnvaart stellen, maar eveneens, volgens de Minister, ingevolge het ontbreken van een juridische basis voor het reglementeren van het internationaal binnenvaartvervoer dat op ons grondgebied plaatsgrijpt. Het zal volgens de Minister noodzakelijk zijn nieuwe wetgevende bepalingen te voorzien om gevolg te kunnen geven aan de aanbeveling van de Hoge Autoriteit.

4. De Europese Conferentie van Ministers van Verkeer.

Bewust van het feit dat het ontbreken van een zekere harmonisatie tussen de nationale opvattingen van de diverse Europese landen inzake het vervoerbeleid voor de toekomst zonder enige twijfel de meest ernstige belemmering zal vormen voor een verdere ontwikkeling van het internationaal vervoer, is de aandacht van de E.C.M.V. er gedurende de laatste jaren vooral naar gegaan de basis te leggen van een Europese vervoerpolitiek.

5. De Economische Commissie voor Europa (Genève).

De werkzaamheden van de E.C.E. (afdeling vervoer) situeren zich hoofdzakelijk op een technisch en juridisch plan en spreken derhalve veel minder tot het grote publiek. Ze zijn er echter zeker niet van minder betekenis om dan de verwezenlijkingen van andere internationale organisaties.

Het kan volstaan hier te wijzen op enkele van de problemen die thans door de E.C.E. worden behandeld om de praktische betekenis van de werkzaamheden van deze organisatie te doen uitkomen. Aldus onderzoekt de E.C.E. op het ogenblik de mogelijkheid tot een afschaffing of alleszins tot een vereenvoudiging van de controles en van de douaneformaliteiten te komen bij het goederenvervoer per spoor. Een gelijkaardige vereenvoudiging wordt nagestreefd voor de bijzondere documenten die nog vereist worden van de automobilisten die in het buitenland reizen. Op een meer juridisch plan kan o.m. worden gewezen op het opstellen van een uniform model van vrachtbrief voor het goederenvervoer over de weg of nog op de internationale conventie voor het meten van de vaartuigen bij de binnenvaart.

B. SPOORWEGEN.

De financiële toestand van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor de dienstjaren 1965 en 1966 is, zoals in de andere sectoren van het openbaar leven, gekenmerkt door de opmerkelijke

les divers Etats-membres restent nécessaires pour arriver également dans le domaine des transports internationaux routiers à un arrangement satisfaisant sur la base d'une tarification. Enfin, la navigation intérieure ne pose pas de problèmes particuliers en ce qui concerne les transports nationaux, étant donné la réglementation actuellement en vigueur de l'O.R.N.I. Par contre, pour la navigation intérieure internationale, il faut encore s'attendre à de grandes difficultés, non seulement par suite des problèmes de la navigation rhénane, mais aussi, d'après le Ministre, en raison de l'absence d'une base juridique pour la réglementation des transports de la navigation intérieure internationale qui s'effectuent sur notre territoire. De nouvelles mesures législatives seront nécessaires pour qu'il puisse être donné suite à la Recommandation de la Haute Autorité.

4. La Conférence Européenne des Ministres des Transports.

Consciente du fait que l'absence d'harmonisation entre les conceptions nationales des divers pays européens en matière de politique des transports constituera certainement à l'avenir l'obstacle le plus sérieux à la poursuite du développement du trafic international, la C.E.M.T. s'est attachée avant tout, au cours des dernières années, à définir les bases d'une politique européenne des transports.

5. La Commission Economique Européenne (Genève).

Les travaux de la Commission économique européenne (section des transports) se situent principalement sur un plan technique et juridique et, de ce fait, intéressent assez peu le grand public. Mais ils ne sont certes pas, pour autant, moins importants que les réalisations d'autres organismes internationaux.

Qu'il suffise d'évoquer ici quelques-uns des problèmes examinés actuellement par la Commission économique européenne pour faire ressortir le sens pratique des travaux de cet organisme. Ainsi, elle étudie pour l'instant la possibilité d'abolir, ou du moins de simplifier, les contrôles et les formalités douanières dans le trafic des marchandises par chemin de fer. Elle s'efforce d'arriver à une simplification analogue en ce qui concerne les documents spéciaux qui sont encore requis des automobilistes voyageant à l'étranger. Sur un plan plus juridique, on peut notamment signaler l'élaboration d'une formule uniforme des lettres de voiture pour le transport des marchandises par route, ou encore la Convention internationale pour le jaugeage des bâtiments de la navigation intérieure.

B. CHEMINS DE FER.

Comme dans les autres secteurs publics, la situation financière de la Société Nationale des Chemins de fer belges pour les exercices 1965 et 1966 se caractérise par une augmentation sensible des dépenses. C'est

stijging der uitgaven. Daarom leek het de Minister gepast een overzicht te geven van de evolutie van deze toestand met de oorzaken ervan :

1. De exploitatiebegroting 1965.

Het dienstjaar 1964 was afgesloten geworden met een mali van 119 miljoen frank. De exploitatiebegroting voor het dienstjaar 1965 werd door de Raad van Beheer van de Nationale Maatschappij aangenomen met een voorzien mali dat opliep tot 816 miljoen frank. Dit niet al te bijster bemoedigend resultaat was, in vergelijking met 1964, hoofdzakelijk te wijten aan volgende oorzaken (in miljoen frank) :

— De aanpassing van de bezoldigingen en pensioenen aan de stijging van het indexcijfer der kleinhandelsprijzen op 1 augustus 1964; 12 maanden in 1965 tegenover slechts 5 maanden in 1964 : 165.

— Een nieuwe indexverhoging op 1 januari 1965 : 279.

— Verhoging van de prijs betaald aan de autobus-exploitanten en voor werken toevertrouwd aan de privaattijverheid : 109.

— Een voorziene verhoging van de financiële lasten (nieuwe leningen en hogere lasten verbonden aan leningen die vervallen leningen moesten vernieuwen) : 120.

— Een vermindering van de gewone staatstussenkomsten : 126.

De nieuwe uitgaven hadden het exploitatieverlies in de begroting 1965 moeten brengen op 119 (resultaat van 1964) + 889 = 1.008 miljoen. Doch, mits bezuinigingen voor circa 200 miljoen, kon het te voorzien mali vastgesteld worden op, zoals reeds gezegd, 816 miljoen.

2. De aanpassing van de oorspronkelijke begroting 1965.

Het oorspronkelijk mali van 816 miljoen zou echter in zeer sterke mate beïnvloed worden door een aantal factoren in de loop van het dienstjaar waarvan de bijzonderste posten in miljoen frank de volgende zijn :

— Een terugloop van de verwachte ontvangsten uit het verkeer : 297.

— De uitgaven van het sociaal akkoord dd. 28 oktober 1964 gesloten tussen de regering en de syndicale organisaties : ± 470.

— Een ander gevolg van datzelfde sociaal akkoord : de baremastructuratie van het spoorwegpersoneel met ingang van 1 juli 1965 : 300.

— Een nieuwe verhoging op 1 augustus 1965 der bezoldigingen en pensioenen als indexaanpassing : 116.

— Nieuwe prijsstijging der stoffen en andere oorzaken : 119.

Aldus kwam het verwacht deficit van het dienstjaar 1965 op ongeveer 2.230 miljoen te staan.

pourquoi le Ministre a cru opportun de donner un aperçu de l'évolution de cette situation et d'en analyser les causes.

1. Le budget d'exploitation 1965.

L'exercice 1964 avait été clôturé avec un mali de 119 millions de francs. Le budget d'exploitation relatif à l'exercice 1965 a été approuvé par le Conseil d'Administration de la Société Nationale avec un mali prévu de 816 millions de francs. Ce résultat qui, comparativement à 1964, n'était pas fort encourageant, est dû principalement aux causes suivantes (en millions de francs) :

— L'adaptation des traitements et des pensions à la hausse de l'index des prix de détails au 1^{er} août 1964; 12 mois en 1965 par rapport à 5 mois seulement en 1964 : 165.

— Une nouvelle augmentation de l'index au 1^{er} janvier 1965 : 279.

— Majoration du prix payé aux exploitants d'autobus et du chef de travaux confiés à l'industrie privée : 109.

— Un accroissement prévu des charges financières (emprunts nouveaux et charges plus élevées inhérentes aux emprunts destinés à remplacer des emprunts échus) : 120.

— Une diminution de l'intervention ordinaire de l'Etat : 126.

— Les nouvelles dépenses auraient dû porter les dépenses d'exploitation relative au budget de 1965 à 119 (résultat de 1964) + 889 = 1.008 millions. Mais grâce à des économies de l'ordre de 200 millions, le mali présumé a pu être ramené à 816 millions, ainsi qu'il a été dit plus haut.

2. L'ajustement du budget initial de 1965.

Le mali initial de 816 millions devait cependant être fortement influencé en cours d'exercice par une série de facteurs, dont voici les principaux (en millions de francs) :

— Une régression des recettes du trafic escomptées : 297.

— Les dépenses résultant de l'accord social conclu le 28 octobre 1964 entre le gouvernement et les organisations syndicales : ± 470.

— une autre conséquence du même accord social : la restructuration barémique du personnel des chemins de fer à partir du 1^{er} juillet 1965 : 300.

— Une nouvelle augmentation au 1^{er} août 1965 des traitements et pensions résultant de l'adaptation à l'index : 116.

— une nouvelle majoration du coût des matières et des causes diverses : 119.

De la sorte, le déficit présumé de l'exercice 1965 s'est établi à environ 2.230 millions.

In dit verband deed de Minister opmerken dat, praktisch gezien, de oorzaken die dit bedrag zo hoog deden oplopen, bijna volledig aan de beheersorganen van de Nationale Maatschappij ontsnapten en te wijten waren aan factoren die rechtstreeks of onrechtstreeks hun invloed van buitenuit deden gelden : indexaanpassingen, sociaal akkoord gesloten door de regering, beslissingen van de Ministerraad, prijsstijgingen, enz.

3. De verhogingen van de Staatstussenkomsten voor 1965.

Dergelijke toestand vergde volgens de Minister maatregelen. Ten overstaan van het oorspronkelijk voorzien mali begin 1965 van 816 miljoen, had de Nationale Maatschappij reeds een verzoek ingediend voor een tariefaanpassing van 340 miljoen. Dit verzoek werd echter door de regering toentertijd afgewezen. Na de crisis van juni-juli 1965, bleek weldra dat de aldus ontstane toestand maar kon worden aangezuiverd mits toekenning van de noodzakelijk geachte bijkredieten :

— Te dien einde werd, wat de gewone kredieten betreft, teruggeslagen naar de formules die, ter vergoeding van een aantal lasten van openbare dienst, reeds in 1959 werden toegepast in het kader van het plan tot reconversie van de spoorwegen, maar die in de loop van de daaropvolgende jaren geleidelijkaan vervangen werden door vergoedingen met een forfaitair karakter;

— Bovendien moest het krediet nodig ter bestrijding van de uitgaven voortvloeiend uit het sociaal akkoord van 28 oktober 1964, aan de Nationale Maatschappij worden gestort via de post « bijdrage tot het evenwicht van de exploitatierekening » waarop overigens ook nog wordt uitbetaald een gedeelte van de uitgave die voortkomt uit de revalorisatie van het openbaar ambt per 1 juli 1962; het was ook dringend noodzakelijk geworden de dotatie van het vernieuwingsfonds, die praktisch onveranderd was gebleven sedert 1959, aan te passen om de koopwaarde ervan op peil te houden; ten slotte, om het spoorvervoer op gelijke voet te plaatsen met de concurrentie, diende, in afwachting van een definitieve oplossing, een regeling getroffen te worden voor de verzekering inzake gezondheidszorgen als gevolg van de toepassing bij de N.M.B.S. van de wet van 9 augustus 1963 op de ziekte- en invaliditeitsverzekering. Deze voorlopige regeling bestond erin lasten te begroten van Verkeerswerken, een krediet uit te trekken voldoende om het evenwicht van de Kas der Sociale Werken van de N.M.B.S. te verwezenlijken.

Samengevat kwam men aldus, voor 1965, tot de volgende staatstussenkomsten :

		(in miljoen F)		
		Oorspronkelijke kredieten	Bijkredieten	Totaal
		—	—	—
Gewone Staatstussenkomsten		3.166	1.918	5.084
Kas Sociale Werken		117	240	357
Dotatie voor het Vernieuwingsfonds		1.980	500	2.480
Totaal		5.263	2.658	7.921

A ce sujet, le Ministre a fait observer qu'en pratique, les causes qui sont à l'origine de ce déficit accru échappaient presque totalement aux organes directeurs de la Société nationale et étaient imputables à des facteurs qui, directement ou indirectement, exerçaient leur influence de l'extérieur : adaptations à l'index, accord social conclu par le gouvernement, décisions du Conseil des Ministres, majorations des prix, etc.

3. Majorations des interventions de l'Etat pour 1965.

D'après le Ministre, pareille situation exigeait évidemment des mesures. Eu égard au mali initialement prévu de 816 millions au début de 1965, la Société nationale avait déjà sollicité l'autorisation pour une adaptation des tarifs de 340 millions. Toutefois, cette demande fut rejetée par le gouvernement de l'époque. Après la crise gouvernementale de juin-juillet 1965, il apparut bientôt que la situation ainsi créée ne pourrait être assainie que par l'octroi des crédits supplémentaires jugés indispensables :

— A cet effet, il fut décidé d'en revenir, en ce qui concerne les crédits ordinaires, aux formules déjà appliquées en 1959 dans le cadre du plan de réforme des chemins de fer, en compensation d'un certain nombre de charges de caractère public, mais qui, au cours des années subséquentes, avaient été remplacées progressivement par des subventions de caractère forfaitaire;

— En outre, le crédit nécessaire pour faire face aux dépenses résultant de l'accord social du 28 octobre 1964 devait être versé à la Société Nationale sur le compte « contribution à l'équilibre des frais d'exploitation », qui sert d'ailleurs également au paiement d'une partie des dépenses résultant de la revalorisation de la fonction publique au 1^{er} juillet 1962; en même temps, il était apparu indispensable et urgent d'adapter, en vue du maintien de son pouvoir d'achat, la dotation du fonds de renouvellement, qui était restée pratiquement inchangée depuis 1959; enfin, dans le but de placer le transport ferroviaire sur un plan d'égalité complète avec la concurrence, il importait, dans l'attente d'une solution définitive, de régler l'assurance soins de santé, suite à l'application à la S.N.C.B. de la loi du 9 août 1963 sur l'assurance maladie-invalidité. Ce règlement provisoire consistait à inscrire au budget des Communications, un crédit suffisant pour réaliser l'équilibre de la Caisse des Œuvres Sociales de la S.N.C.B.

En résumé, les interventions de l'Etat pour 1965 se sont donc élevées aux montants suivants :

		(en millions de francs).		
		Crédits initiaux	Crédits supplém.	Total
		—	—	—
Interventions ordinaires de l'Etat		3.166	1.918	5.084
Caisse des Œuvres Sociales		117	240	357
Dotation du Fonds de renouvellement		1.980	500	2.480
Total		5.263	2.658	7.921

Dank zij deze globale regeling, is het dienstjaar 1965 afgesloten geworden met een werkelijk exploitatieverlies van nauwelijks 27 miljoen.

4. De exploitatiebegroting van de N.M.B.S. gevoegd als bijlage aan de begroting van Verkeerswezen van het dienstjaar 1966.

De exploitatiebegroting 1966 van de N.M.B.S. die men, als bijlage aan de begroting van Verkeerswezen (blz. 327) terugvindt, werd opgemaakt in augustus-september van verleden jaar. Zij vertoont een mali van 52 miljoen. In vergelijking met de werkelijke uitslag van 1965, stelt men vast dat de uitgaven andermaal oplopen met circa 850 miljoen, voornamelijk te wijten aan (in miljoen frank) :

— de toepassing gedurende 12 maanden tegenover slechts 5 in 1965, van de indexverhoging op 1 augustus 1965 : 168;

— de uitwerking gedurende 12 maanden tegenover slechts 6 in 1965, van de baremastructuratie op 1 juli 1965 : 330;

— de verhoging van de financiële lasten, de diverse uitgaven, de prijzen der stoffen en andere oorzaken : 160.

Een andere karakteristiek van deze begroting is volgens de Minister, dat er tariefverhogingen worden in opgenomen voor een totaal bedrag van 885 miljoen. Ten slotte dient terzake nog vermeld dat de Staatssuskomsten voor 1966 als volgt werden vastgesteld :

(in miljoenen)	1966	1965
Gewone Staatssuskomsten .	4.750	5.084
Kas der Sociale Werken .	430	357
Dotatie Vernieuwingsfonds .	2.480	2.480
Totaal .	7.660	7.921
Zij :		
— een vermindering van de gewone Staatssuskomsten met .	—	334 M.
— een verhoging van de tussenkomst voor de Kas der Sociale Werken met .	+	73 M.
of een globale vermindering met .		261 M.

5. De exploitatiebegroting 1966 goedgekeurd door de Raad van Beheer van de N.M.B.S.

De begroting, waarvan sprake onder 4, werd opgemaakt in augustus-september 1965. In de loop van de laatste maanden van het jaar deden zich echter twee verschijnselen voor waarmede in augustus-september 1965 nog geen rekening kon worden gehouden. Deze zijn :

— de terugloop van de trafiek met volle wagenladingen, waardoor de aanvankelijk vastgestelde ontvangsten van 5.916 miljoen frank moesten teruggebracht worden tot 5.476 miljoen frank, weze een vermindering van 440 miljoen frank;

Grâce à ce règlement global, l'exercice 1965 a pu être clôturé avec une perte d'exploitation réelle ne dépassant pas 27 millions.

4. Le budget d'exploitation de la S.N.C.B. annexé au budget des Communications de l'exercice 1966.

Le budget d'exploitation 1966 de la S.N.C.B., reproduit en annexe au budget des Communications (p. 327), a été élaboré en août-septembre de l'an dernier. Il accuse un mali de 52 millions. Comparativement aux résultats réels de 1965, on constate que, de nouveau, les dépenses se sont accrues d'environ 850 millions, augmentation qui est due principalement aux causes suivantes (en millions de francs) :

— l'application durant 12 mois, par rapport à 5 seulement en 1965, de la hausse de l'index au 1^{er} août 1965 : 168;

— l'effet de la restructuration barémique au 1^{er} juillet 1965, pendant 12 mois, contre 6 en 1965 : 330;

— l'augmentation des charges financières, des dépenses diverses, des prix des matières et autres : 160.

D'après le Ministre, une autre caractéristique de ce budget est qu'il comporte des majorations de tarif pour un total de 885 millions. Enfin, il convient de signaler que les interventions de l'Etat pour 1966 ont été établies comme suit :

(en millions)	1966	1965
Interventions ordinaires de l'Etat	4.750	5.084
Caisse des Œuvres Sociales	430	357
Dotation du Fonds de renouvellement	2.480	2.480
Total	7.660	7.921
Soit :		
— une diminution des interventions ordinaires de l'Etat de	—	334 M.
— une augmentation de l'intervention en faveur de la Caisse des Œuvres Sociales de	+	73 M.
ou une diminution globale de		261 M.

5. Le budget d'exploitation 1966 approuvé par le Conseil d'Administration de la S.N.C.B.

Le budget dont il vient d'être question au paragraphe 4, a été élaboré en août-septembre 1965. Au cours des derniers mois de l'année, deux phénomènes se sont produits, dont il n'était pas possible de tenir compte en août-septembre 1965. Ce sont :

— la régression du trafic par charges complètes, qui a eu pour effet de ramener les recettes initialement prévues de 5.916 à 5.476 millions, soit une diminution de 440 millions de francs;

— een aanpassing op 1 maart 1966 van de bezoldigingen en pensioenen, andermaal ingevolge de stijging van het indexcijfer der kleinhandelsprijzen : een nieuwe uitgave voor 1966 van 240 miljoen frank.

Zodoende heeft de Raad van Beheer van de Nationale Maatschappij in zijn zitting van einde december 1965 een begroting moeten aannemen die een mali vertoont niet van 52 miljoen, maar van 691 miljoen.

6. De uitvoering van de exploitatiebegroting 1966.

Volgens de Minister dient bij de uitvoering van deze begroting rekening gehouden te worden met de twee volgende elementen :

a) De tariefverhoging per 1 januari 1966.

Ten aanzien van de voortdurende stijging der uitgaven, hadden de verantwoordelijke instanties van de Nationale Maatschappij tariefverhogingen beslist voor een bedrag van 885 miljoen en die, in de exploitatiebegroting 1966 volledig werden opgenomen om ingang te vinden op 1 januari van het dienstjaar. Een aanpassing van de tarieven was inderdaad onvermijdelijk geworden. Het was onmogelijk de verhoging der uitgaven enkel te bestrijden met bezuinigingen. Wanneer men weet dat de jaarlijkse bezuinigingen die de N.M.B.S. met eigen middelen kan verwezenlijken, volgens de Minister, een bedrag bereiken dat schommelt tussen 150 à maximum 200 miljoen en men daartegenover stelt dat één indexverhoging 280 à 300 miljoen kost, dan moet men wel aannemen dat ook de ontvangsten moesten worden aangepast. De verwachte meerontvangst van 885 miljoen was als volgt onderverdeeld (in miljoen frank) :

Gewone biljetten	320
Commerciële abonnementen	67
Sociale abonnementen	162
Schoolabonnementen	46
Bagage	2
Stukgoedzendingen	116
Goederen met wagenladingen	172
	885

De voorgaande Regering heeft deze tariefaanpassingen aanvaard, behalve wat betreft de sociale en de schoolabonnementen. Hierdoor wordt aan de N.M.B.S. een ontvangst ontzegd van 208 miljoen frank voor 1966. De huidige Regering zal moeten oordelen welke oplossing aan dit probleem zal moeten worden gegeven waarvoor de Nationale Maatschappij volgens de Minister niet verantwoordelijk kan worden gesteld.

b) Het sociaal akkoord afgesloten met de syndicale organisaties op 22 december 1965.

Een tweede factor waarmee in de uitvoering van de begroting 1966 rekening moet worden gehouden, is het door de voorgaande Regering, op 22 december

— une adaptation, au 1^{er} mars 1966, des traitements et pensions, en raison de la hausse de l'index des prix de détail : une nouvelle dépense pour 1966 de 240 millions de francs.

De ce fait, le Conseil d'Administration de la Société Nationale s'est vu obligé d'admettre, en sa séance de fin décembre 1965, un budget dont le mali était non pas de 52 millions, mais de 691 millions.

6. L'exécution du budget d'exploitation 1966.

Le Ministre a souligné que, dans l'exécution de ce budget, il y a lieu de tenir compte des deux éléments suivants :

a) La majoration des tarifs au 1^{er} janvier 1966.

En raison de l'augmentation persistante des dépenses, les instances responsables de la Société Nationale avaient décidé des majorations de tarifs pour un montant de 885 millions, qui ont été reprises dans leur totalité au budget d'exploitation de 1966 pour prendre cours le 1^{er} janvier de l'exercice. Une adaptation des tarifs était en effet devenue inévitable. Il était impossible de combattre l'accroissement des dépenses par les seuls assainissements. Lorsqu'on sait que les assainissements annuels que la S.N.C.B. peut réaliser avec ses moyens propres, atteignent, selon le Ministre, un montant qui oscille entre 150 et 200 millions au maximum, et que l'on constate par ailleurs qu'une hausse de l'index coûte de 280 à 300 millions, on doit bien admettre que les dépenses devraient, elles aussi, être adaptées. Le montant des recettes supplémentaires escomptées de 885 millions se décompose comme suit (en millions de francs) :

Billets ordinaires	320
Abonnements commerciaux	67
Abonnements sociaux	162
Abonnements scolaires	46
Bagages	2
Colis de détail	116
Trafic par wagons complets	172
	885

Le Gouvernement précédent a admis ces adaptations de tarifs, sauf en ce qui concerne les abonnements scolaires et sociaux. De ce fait, la S.N.C.B. s'est vue privée d'une recette de 208 millions pour 1966. Il appartient au gouvernement actuel de décider de la solution qu'il conviendra d'apporter à ce problème dont, de l'avis du Ministre, la Société nationale ne peut être tenue pour responsable.

b) L'accord social conclu avec les organisations syndicales le 22 décembre 1965.

Un second facteur dont il importe de tenir compte dans l'exécution du budget, est l'accord social intervenu le 22 décembre 1965 entre le gouvernement pré-

1965, met de syndicale organisaties afgesloten sociaal akkoord voor de jaren 1966 en 1967. De huidige Regering zal dit akkoord gestand doen.

Het sociaal akkoord werd ambtshalve van toepassing gesteld op het spoorwegpersoneel en een deel van het beschikbaar gesteld bedrag zal moeten aangewend worden om de uitgave te dekken die er voor de spoorweg uit voortvloeit. Dit zal gebeuren door overschrijving naar artikel 22.03 « bijdrage tot het evenwicht van de exploitatierekening van de Maatschappij » van de begroting van Verkeerswezen. Deze operatie zal vanzelfsprekend tot gevolg hebben de Staatstussenkomsten in 1966 vooralsnog voorzien voor 7.660 miljoen, te verhogen met het daarmee overeenstemmend bedrag. Met de tot nu toe beschikbare gegevens, die echter nog onvolledig zijn, kan alvast nu reeds worden gezegd dat het voor dit jaar zal gaan over een bedrag van minimum 340 miljoen à 100 %, weze 383 miljoen à 115 % (huidig indexcijfer).

7. Evolutie van de Staatstussenkomsten.

Sprekend over de Staatstussenkomsten wees de Minister op de inspanningen gedaan door de hogere leiding van de N.M.B.S. sedert 1959. Een bedrag van 7.660 miljoen, dat nog zal verhogen met het krediet voor het sociaal akkoord van einde 1965, is zonder twijfel iets dat niet zonder meer kan voorbij worden gegaan. Wanneer men de evolutie van de financiële Staatstussenkomst sedert 1959 — eerste jaar van toepassing van het reconversieplan — nagaat, dan komt men tot volgend overzicht :

	(in miljoen F)	
	1959	1966
<i>Voor de exploitatierekening.</i>		
Gewone kredieten :		
— Ministerie van Verkeerswezen	3.617	4.150
— Openbaar Ambt	—	600
Buitengewone kredieten :		
— Vernieuwingsfonds	1.900	2.480
	5.517	7.230
<i>Voor de Kas der Sociale Werken.</i>		
Krediet op de gewone begroting van Verkeerswezen	—	430
<i>Voor de opslorping van het gecumuleerd deficit.</i>		
Krediet op de buitengewone begroting van Verkeerswezen	300	—
Totaal	5.817	7.660

Nu moet daarbij volgens de Minister worden opgemerkt :

— de verhoging vastgesteld tussen de twee beschouwde jaren bedraagt 1.843 miljoen of 31,7 % ; welnu, dit is heel wat lager dan de toename met onge-

cédent et les organisations syndicales pour les années 1966 et 1967. Le Gouvernement actuel respectera cet accord.

Il a été appliqué d'office au personnel de la S.N.C.B. et une partie de la somme disponible sera affectée à la couverture de la dépense qui en résultera pour les chemins de fer. Il y sera procédé par transfert à l'article 22.03 « contribution à l'équilibre du compte d'exploitation de la Société » du budget des Communications. Par voie de conséquence, les interventions de l'Etat pour l'exercice 1966, dont les prévisions se chiffrent jusqu'à présent à 7.660 millions, se trouveront majorées d'un montant correspondant. Sur base des éléments actuellement disponibles, mais qui sont encore incomplets, on peut affirmer dès à présent qu'il s'agira d'un montant de 340 millions au maximum à 100 %, soit 383 millions à 115 % (taux actuel de l'index).

7. Evolution des interventions de l'Etat.

En ce qui concerne les interventions de l'Etat, le Ministre a souligné les efforts accomplis par les instances supérieures de la S.N.C.B. depuis 1959. Un montant de 7.660 millions, auquel viendra s'ajouter un crédit pour l'accord social de fin 1965, constitue sans aucun doute un élément qu'on ne peut passer sous silence. Lorsqu'on examine l'évolution de l'intervention de l'Etat depuis 1959 — première année d'application du plan de reconversion —, la situation se présente comme suit :

	(en millions de francs)	
	1959	1966
<i>Pour le compte d'exploitation.</i>		
Crédits ordinaires :		
— Ministère des Communications	3.617	4.150
— Fonction publique	—	600
Crédits extraordinaires :		
— Fonds de renouvellement	1.900	2.480
	5.517	7.230
<i>Pour la Caisse des Œuvres Sociales.</i>		
Crédit sur le budget ordinaire des Communications	—	430
<i>Pour la résorption du déficit cumulé.</i>		
Crédit sur le budget extraordinaire des Communications	300	—
Total	5.817	7.660

D'après le Ministre, ce tableau comparatif appelle les remarques suivantes :

— l'augmentation constatée entre les deux années considérées atteint 1.843 millions, soit 31,7 % ; or, ce pourcentage est sensiblement inférieur à l'accroisse-

veer 80 % van de gewone staatsbegroting tussen de twee zelfde jaren..

— van 1959 tot 1966, had de N.M.B.S. het hoofd te bieden aan nieuwe lasten die meer dan 6,5 miljard frank bedragen; maar de Staatstussenkomst verhoogt slechts met 1.843 miljoen en het exploitatieresultaat verergert met 718 miljoen (winst in 1959 : 27 miljoen + voorzien verlies in 1966 : 691 miljoen = 718 miljoen); dat betekent volgens de Minister dat, dank zij de toepassing van het reconversieplan van 1959 en de door de hogere leiding van de Maatschappij gedane inspanningen, deze laatste zelf het hoofd weet te bieden aan nieuwe uitgaven voor ongeveer 4 miljard frank (6.500 miljoen — 1.843 miljoen — 718 miljoen) door verhoging van de ontvangsten en door bezuinigingen. Deze inspanningen worden trouwens bevestigd door de resultaten bekomen inzake modernisatie en rationalisatie van het spoorwegbedrijf en die zich globaal gezien, en om maar één rubriek te vernoemen, best weerspiegelen in de voortdurende daling van het sedert 1958 te werk gesteld personeelseffectief :

1 juli 1958	77.916 man
1 maart 1966	59.595 man
Vermindering	18.321 man

Volgens de Minister is er in ons land geen enkele openbare dienst te vinden die een dergelijke inspanning heeft geleverd.

8. De toekomstige spoorwegpolitiek.

In het belang van 's lands economie — en de leiding van onze Nationale Maatschappij is zich daar volgens de Minister van bewust — dient, met de daarbij noodzakelijke sociale bezorgdheid, de reconversie van de spoorwegexploitatie voltooid te worden zo spoedig als mogelijk en verwezenlijkbaar is, ten einde de kostprijs van het spoorvervoer te drukken en het beroep op de financiële staatstussenkomst aldus te beperken. Vandaar dat in het werkprogramma van de Regering in verband met de spoorwegen, enkele objectieven zijn opgenomen, waarvan de voornaamste is : de versnelling van de modernisatie en de rationalisatie van de spoorweguitbating op alle gebied. De andere, zoals de vermindering van het personeel, de juiste berekening van de kostprijzen en de tariefpolitiek, vloeien normalerwijze uit dit hoofdobjectief voort. Het zal de taak zijn van de Minister van Verkeerswezen, na alle nodige contacten te hebben genomen, vast te leggen hoe dit werkprogramma tot verwezenlijking kan worden gebracht.

Zo de Minister overtuigd is van de noodzakelijkheid van de reconversie der spoorwegexploitatie, dan is hij even affirmatief om te verklaren dat de oplossing van het spoorwegprobleem niet enkel een interne spoorwegaangelegenheid is. Na 7 jaar toepassing van het tienjarenplan van 1959, dat volgens de Minister onbetwistbare resultaten heeft opgeleverd, moet men besluiten dat het spoorwegprobleem ook en vooral een kwestie is die innig verbonden is aan het uitstippelen van een coherente algemene vervoerpolitiek. Op een door concurrentie beheerste vervoermarkt,

sement d'environ 80 % accusé par le budget ordinaire de l'Etat au cours de la même période;

— de 1959 à 1966, la S.N.C.B. a dû faire face à de nouvelles charges qui se chiffrent à plus de 6,5 milliards de francs; mais l'intervention de l'Etat n'augmente que de 1.843 millions et le résultat d'exploitation s'aggrave de 718 millions (bénéfice en 1959: 27 millions + perte prévue en 1966 : 691 millions = 718 millions); d'après le Ministre, il en résulte que, grâce à l'application du plan de reconversion de 1959 ainsi qu'aux efforts accomplis par la direction de la Société, cette dernière a su faire face elle-même à de nouvelles dépenses de l'ordre de 4 milliards de francs (6.500 millions — 1.843 millions — 718 millions) en augmentant ses recettes et en réalisant des économies. Ces efforts sont d'ailleurs confirmés par les résultats obtenus en fait de modernisation et de rationalisation du réseau et qui, vus globalement et pour ne citer qu'une seule rubrique, se reflètent avec le plus de pertinence dans la diminution constante de l'effectif du personnel depuis 1958.

1 ^{er} juillet 1958	77.916 unités
1 ^{er} mars 1966	59.595 unités
Diminution	18.321 unités

Le Ministre s'est déclaré convaincu qu'aucun service public de ce pays n'a fourni pareil effort.

8. La politique ferroviaire future.

Dans l'intérêt de l'économie du pays — et le Ministre estime que la direction de notre Société Nationale en est consciente — il faut, sans tarder et en tenant compte de l'aspect social du problème, parachever la reconversion de l'exploitation des chemins de fer, afin de réduire le prix de revient du transport ferroviaire, et par voie de conséquence, de limiter l'intervention financière de l'Etat. C'est pour cette raison que le programme du Gouvernement comporte quelques objectifs ayant trait aux chemins de fer, dont le principal est *l'accélération de la modernisation et de la rationalisation* de l'exploitation ferroviaire sous tous ses aspects. Les autres points, tels la réduction du personnel, le calcul exact des prix de revient et la politique tarifaire découlent normalement de cet objectif principal. Ce sera la tâche du Ministre des Communications, après avoir pris tous les contacts qui s'imposent, de décider de la façon dont ce programme pourra être réalisé.

Si le Ministre est convaincu de la nécessité de la reconversion de l'exploitation des chemins de fer, il n'en est pas moins affirmatif pour déclarer que la solution du problème ferroviaire n'est pas uniquement une affaire interne des chemins de fer. Après 7 ans d'application du plan décennal de 1959, qui, selon le Ministre, a donné des résultats incontestables, on est obligé de conclure que le problème ferroviaire est également et surtout une question qui est intimement liée à l'établissement d'une politique générale cohérente des transports. Sur un marché des transports dominé par

biedt de spoorweg zich aan in voorwaaren die nog de stempel dragen van de monopolistische periode. Lasten van openbare dienst, wanverhoudingen, ongelijke behandelingen o.m. inzake infrastructuur, die volgens de Minister grotendeels in het nadeel van het spoorwegvervoer uitvallen, zijn niet van aard om evenwichtige toestanden in de hand te werken. De kostprijzen en daarmee in verband de vervoerprijzen, zijn niet afgestemd op de economische waarheid. De vrije keuze van de klant wordt aldus artificieel beïnvloed en de zendingen worden toevertrouwd aan vervoerwegen die ogenschijnlijk de laagste kostprijs en vervoerprijs bieden, maar waarvan de « prijs voor de natie » heel wat hoger komt te liggen. De sanering van een aldus ongeordende vervoermarkt moet, volgens de Minister, dan ook eens krachtadig worden aangepakt. De Minister hoopt in alle betrokken middelen, ook in het Parlement, het nodige begrip te zullen vinden om progressief te verwezenlijken datgene wat als basis voor deze sanering moet worden beschouwd, namelijk het reeds dikwijls vernoemde principe van « egalisatie der vertrekvoorwaarden voor alle vervoerwijzen ».

In dat verband maakte de Minister twee overwegingen :

— Meer bijzonder voor de spoorweg, die lasten draagt van openbare dienst en die hij ook, in de toekomst, principieel wel zal blijven dragen, dient men aan te nemen dat, zo de concurrentie deze lasten niet draagt, hij daarvoor een aangepaste vergoeding moet ontvangen (in dit verband wijst de Minister op het feit dat hij aan de Minister van Financiën het eindverslag heeft gestuurd van de werkgroep die belast werd in 1962 met de studie van de normalisatie der spoorwegrekeningen; dit verslag zal voor publicatie vrijgegeven worden zodra de Ministerraad stelling heeft genomen);

— Een uitzonderlijk complexe en delikate kwestie is het vraagstuk gesteld door de dekking van de infrastructuurlasten. Ook daar moet egalisatie, of althans harmonisatie, bereikt worden.

Op het vlak van de E.E.G. wordt daarover reeds sedert 1961 van gedachten gewisseld. Men gaat zeer voorzichtig en schoorvoetend vooruit en het zal waarschijnlijk, volgens de Minister, nog jaren duren alvorens de eerste tastbare resultaten zullen merkbaar zijn. Ook op nationaal vlak dient volgens de Minister geageerd en zo mogelijk, heel wat vlugger.

9. Diverse vragen in verband met de spoorwegen.

In Uw Commissie werden nog behandeld :

a) *De commerciële aspecten van de spoorwegpolitiek.*

De N.M.B.S. is volgens een commissaris, een voortreffelijke instelling (perfecte technische uitrusting, onderlegd personeel, veiligheid en regelmaat). Het is echter, volgens spreker, niet aan te nemen dat de maatschappij commercieel niet voldoende rendabel is.

la concurrence, le chemin de fer se présente dans les conditions qui portent encore la marque de la période de son monopole. Des charges de service public, des distorsions, des traitements inégaux et autres en fait d'infrastructure, qui, d'après le Ministre, se soldent en grande partie au désavantage du transport ferroviaire, ne sont pas de nature à promouvoir des situations équilibrées. Les prix de revient, et les prix de transport qui s'y rapportent, ne correspondent pas à la réalité économique. Le libre choix du client est donc influencé artificiellement et les envois sont confiés à des modes de transport qui offrent à première vue les prix de revient et de transport les plus bas, mais dont le « prix pour la nation » se situe à un niveau bien supérieur. L'assainissement d'un tel marché des transports désordonné doit, de l'avis du Ministre, être entrepris d'une façon énergique. Le Ministre espère rencontrer en l'occurrence dans tous les milieux intéressés, y compris au Parlement, la compréhension nécessaire pour réaliser progressivement ce qui doit être considéré comme la base de cet assainissement, et notamment le principe déjà si souvent cité de « l'égalisation des conditions de départ pour tous les modes de transport ».

A ce sujet, le Ministre a formulé les deux observations suivantes :

— en ce qui concerne plus particulièrement les chemins de fer, qui supportent les charges d'un service public et qui, en principe, continueront certainement à les supporter à l'avenir, il faut admettre que, si la concurrence ne supporte pas des charges similaires, il y a lieu de leur allouer de ce chef une indemnité convenable (à cet égard, le Ministre signale qu'il a adressé à son collègue des Finances le rapport final du Groupe de travail chargé en 1962 de l'étude de la normalisation des comptes des chemins de fer; ce rapport pourra être publié dès que le Conseil des Ministres aura pris position);

— une question exceptionnellement complexe et délicate est celle de la couverture des charges d'infrastructure. Là aussi, il faut arriver à une égalisation, ou du moins à une harmonisation.

Dans le cadre de la C.E.E., des échanges de vues ont déjà eu lieu à ce sujet depuis 1961. Ils progressent pas à pas et avec beaucoup de circonspection, et le Ministre croit qu'il faudra encore attendre plusieurs années pour obtenir les premiers résultats tangibles. Sur le plan national également, il est nécessaire d'agir et, si possible, beaucoup plus rapidement encore.

9. Questions diverses concernant les chemins de fer.

Votre Commission a également examiné les questions suivantes :

a) *Aspects commerciaux de la politique des chemins de fer.*

Un commissaire a estimé que la S.N.C.B. est une excellente institution (équipement technique parfait, personnel entraîné, sécurité et régularité). Cependant, au point de vue commercial, on ne saurait admettre que la Société ne soit pas suffisamment rentable.

Volgens de Minister mag het commercieel aspect van de spoorwegexploitatie inderdaad niet verwaarloosd worden. De laatste tijd is hierin echter kentering ten gunste vast te stellen en meer bepaald dan omdat door de wet van 3 juli 1964 de N.M.B.S. meer soepelheid heeft gekregen inzake afsluiten van particuliere vervoercontracten. Ook in de organisatie van de verkooptdiensten, werden verschillende initiatieven genomen die de commerciële weerbaarheid ten goede moeten komen. Volgens de Minister zal de N.M.B.S. in de toekomst nog meer rekening moeten houden met de commerciële aspecten der exploitatie.

b) Normalisatie der rekeningen van de N.M.B.S.

Uitgaande van de stelling dat de spoorwegen eerder op bedrijfseconomische leest zouden moeten worden geschoeid dan louter alleen op het openbaar nut te zijn aangewezen, waren leden van mening, dat de bedrijfsvreemde lasten die voortvloeien uit de diensten die de spoorweg moet verstrekken, dienen betaald door diegenen die er om verzoeken en minstens tegen kostprijs.

c) Kostprijs aan de N.M.B.S. van het uitvoeren van werken door de privaattijverheid :

Volgens de Minister vertrouwt de N.M.B.S. de privaattijverheid tot nu toe slechts de uitvoering van werken toe die niet als specifieke spoorwegtaken kunnen worden beschouwd. Het gaat, in hoofdzaak, over de vernieuwingswerken aan de spoorbanen en de schoonmaak van de reizigersrijtuigen. Voor de vernieuwingswerken aan de sporen moet bovendien worden opgemerkt dat het gaat over seizoenwerken, waardoor de N.M.B.S. steeds geplaatst werd voor het alternatief ofwel het daarvoor benuttigde tijdelijk spoorwegpersoneel onproductief tijdens de wintermaanden in dienst houden, ofwel het afdanken. Voor de privaattijverheid stelt zich dit probleem niet zo scherp. Deze heeft immers andere en ruimere mogelijkheden van herbenutting gedurende de maanden dat geen spoorwerken kunnen worden uitgevoerd. Voor het jaar 1965 was het bedrag betaald door de N.M.B.S. aan de privaattijverheid gelijk aan 39 miljoen frank voor de vernieuwing van de spoorbanen en 64 miljoen frank voor de schoonmaak van de reizigersrijtuigen. De bezuiniging die uit deze politiek voortvloeit, is volgens de Minister voor dat jaar gelijk aan 23 % voor de spoorwerken en 15 % voor de schoonmaak van de treinrijtuigen.

d) Spoorwegverbindingen in de streek van Turnhout.

Een lid vroeg welke de bezuinigingen zijn die voortvloeien uit de vervanging van treinen door autobussen op de lijn Turnhout-Herentals.

Volgens de Minister zou het opnieuw inleggen van reizigerstreinen ontegensprekelijk het deficit verhogen door de verhoogde kosten van onderhoud en bediening van de spoorbaan, het aanstellen van stationspersoneel en de hogere kosten per trein-km. in vergelijking met de prijs betaald per autobus-km. Om

Le Ministre a reconnu que l'aspect commercial de l'exploitation des chemins de fer ne peut être négligé. A cet égard, une attitude plus favorable a été adoptée ces derniers temps : la loi du 3 juillet 1964, notamment, donne à la S.N.C.B. plus de souplesse pour conclure des accords particuliers. Dans l'organisation des services de vente également, différentes initiatives ont été prises afin d'augmenter la rentabilité de la Société. Néanmoins, dans l'avenir, la S.N.C.B. devra tenir compte, davantage encore, des aspects commerciaux de l'exploitation.

b) Normalisation des comptes de la S.N.C.B.

Partant du point de vue que les chemins de fer devraient s'orienter vers une économie d'entreprise, plutôt que de tenir compte de l'utilité publique uniquement, des commissaires ont estimé que les charges étrangères à l'exploitation, qui découlent des services dispensés par les chemins de fer, doivent être payées par ceux qui demandent ces services, et ce pour le moins au prix de revient.

c) Coût des travaux exécutés par l'industrie privée.

Le Ministre a déclaré que, jusqu'à présent, la S.N.C.B. ne confie à l'industrie privée que l'exécution de travaux qui ne peuvent pas être considérés comme des tâches spécifiques des chemins de fer. Il s'agit principalement de travaux de renouvellement à effectuer aux voies et du nettoyage des voitures de voyageurs. Encore faut-il remarquer, en ce qui concerne les travaux aux voies, qu'il s'agit de travaux saisonniers, qui placent la S.N.C.B. devant l'alternative soit de laisser improductif pendant les mois d'hiver le personnel temporaire employé à cette fin, soit de le licencier. Pour l'industrie privée, ce problème ne se pose pas de manière si aiguë. En effet, celle-ci dispose d'autres possibilités plus larges de réemploi pendant les mois au cours desquels il n'est pas possible d'effectuer des travaux aux voies. En 1965, le montant payé par la S.N.C.B. à l'industrie privée s'élevait à 39 millions de francs pour le renouvellement des voies, et à 64 millions de francs pour le nettoyage des voitures de voyageurs. Pour la même année, le Ministre a estimé que les économies que cette politique permettrait de réaliser atteindraient 23 % pour les travaux aux voies, et 15 % pour le nettoyage des voitures.

d) Liaisons ferroviaires dans la région de Turnhout.

Un commissaire a demandé quelles sont les économies qui découlent du remplacement des trains par des autobus sur la ligne Turnhout-Herentals.

Selon le Ministre, la remise en circulation de trains de voyageurs augmenterait indiscutablement le déficit, à cause des frais plus élevés d'entretien et de service des voies, de la nomination de personnel de gare, et du coût plus élevé du train/km. par rapport à celui de l'autobus/km.

het probleem van de vervanging van reizigerstreinen door autobussen in zijn juist daglicht te plaatsen, herinnerde de Minister eraan dat de N.M.B.S. deze rationalisatiemaatregel vooralsnog maar heeft doorgevoerd op lijnen met een densiteit van minder dan 2.000 reizigers per dag voor de beide richtingen samen. Deze norm is zeer laag gehouden. Financieel-economisch gezien, is volgens de Minister om de instandhouding van een treindienst te rechtvaardigen, een densiteit van 8.000 reizigers vereist. Welnu, voor de lijn Turnhout-Herentals wordt de norm van 2.000 reizigers niet bereikt. Tellingen, die in 1962 werden uitgevoerd, hebben aangetoond dat in de meest gunstige veronderstelling, er in deze relatie, nog geen 1.400 reizigers zijn. Dit moet niet verwonderen. Turnhout is als uitwijkcentrum veeleer afgestemd op de industriezone van Antwerpen. En nu staat men voor het feit dat deze stad geen rechtstreekse spoorverbinding heeft met de metropool, maar dat men langs Herentals moet omrijden om Antwerpen te bereiken. De N.M.V.B. heeft echter wel, langs de weg, een intense semi-directe of directe autobusdienst en deze heeft succes omdat hij door een kortere afstand — 41 km tegenover 52 km langs het spoor — een lagere kostprijs kan bieden en de ritduur van de sneldiensten niet meer dan 1 u. à 1 u 05 bedraagt.

Het probleem dat zich volgens de Minister voor de streek van Turnhout stelt om principieel een spoor-dienst te rechtvaardigen is dus zeer omvangrijk en complex, omdat het terzelfder tijd een kwestie zou kunnen stellen van een herverdeling van de trafiek met al de gevolgen, zo financiële, als economische en sociale, daaraan verbonden.

c) Sociale abonnements.

De werkgevers zijn wettelijk verplicht tussen te komen in de prijs van de sociale abonnements waarvan hun werknemers houders zijn. Dit is nog niet het geval voor de arbeiders en bedienden die gebruik maken van de diensten van de buurtspoorwegen. Dit werd door sommige commissarissen betreurd.

In zijn antwoord wees de Minister erop dat de wet van 27 juli 1962 niet tot doel heeft de werkgevers te verplichten tot een tussenkomst in de kosten van het vervoer per spoor van hun personeel, maar wel in het verlies dat de N.M.B.S. lijdt ingevolge de aflevering van sociale abonnements tegen zeer lage prijs. Het is slechts om de tussenkomst van de werkgevers in dit verlies te kunnen individualiseren en om de werking van het systeem zo eenvoudig mogelijk te houden, dat het bedrag van de patronale bijdrage in de prijs van het abonnement werd opgenomen en dat aan de abonnent het recht werd verleend zich voor dit bedrag te verhalen op zijn werkgever. Volgens de Minister dient het principe van het ten laste nemen door de werkgever van de vervoerkosten van zijn personeel, door de sociale partners zelf in gemeen overleg, eventueel geregeld te worden.

f) Houten dwarsliggers.

In dat verband verwijst Uw verslaggever naar de Handelingen van de Kamer van Volksvertegenwoordigers d.d. 6 april 1966.

Afin de situer exactement le problème du remplacement des trains de voyageurs par des autobus, le Ministre a rappelé que, jusqu'à présent, la S.N.C.B. n'a appliqué cette mesure de rationalisation qu'aux lignes ayant une densité de moins de 2.000 voyageurs par jour pour les deux directions ensemble. Cette norme est donc maintenue à un niveau très bas. Le Ministre a souligné que, du point de vue économique et financier, une densité de 8.000 voyageurs est nécessaire pour justifier le maintien d'une ligne. Or, la norme de 2.000 voyageurs n'est pas atteinte sur la ligne Turnhout-Herentals. Des comptages effectués en 1962 ont établi que, dans l'hypothèse la plus favorable, il n'y a pas 1.400 voyageurs dans cette relation. Ceci n'a rien de surprenant. Centre où la main-d'œuvre mobile est nombreuse, Turnhout est plutôt orientée vers la zone industrielle d'Anvers. On constate que cette ville n'a aucune liaison ferroviaire directe avec la métropole, et pour atteindre Anvers, le voyageur est obligé de faire un détour par Herentals. La S.N.C.V., en revanche, dispose d'un service intensif d'autobus directs et semi-directs, auquel les voyageurs recourent plus volontiers, en raison, d'une part, de son prix inférieur — rendu possible par la réduction de la distance à 41 km, contre 52 km par fer — et d'autre part, du fait que la durée du trajet par les services rapides n'excède pas 1 h à 1 h 05.

Suivant le Ministre, la question de savoir s'il se justifie, en principe, d'établir une ligne de chemin de fer pour la région de Turnhout constitue donc un problème très vaste et très complexe, puisqu'il serait de nature à soulever en même temps, la question d'une nouvelle répartition du trafic, avec toutes les conséquences qu'elle implique, au point de vue aussi bien financier qu'économique et social.

e) Abonnements sociaux.

Les employeurs sont légalement tenus d'intervenir dans le coût des abonnements sociaux délivrés à leurs travailleurs. En revanche, les ouvriers et les employés qui font usage des transports vicinaux ne bénéficient pas encore d'une telle intervention. Certains commissaires ont déploré cette situation.

Dans sa réponse, le Ministre a souligné que la loi du 27 juillet 1962 n'a pas pour objet d'obliger les employeurs à intervenir dans les frais de transport par chemin de fer de leur personnel, mais plutôt dans les pertes de la S.N.C.B. qui résultent de la délivrance d'abonnements sociaux à prix réduit. Ce n'est que pour pouvoir individualiser l'intervention de chaque employeur dans cette perte et pour pouvoir assurer au système le maintien d'un fonctionnement simple, que le montant de la contribution patronale a été repris dans le prix de l'abonnement et que l'abonné s'est vu octroyer le droit d'exercer un recours contre son employeur pour ce montant. Quant au principe de la prise en charge par l'employeur des frais de transport de son personnel, il doit, le cas échéant, être réglé de commun accord, par les partenaires sociaux eux-mêmes.

f) Traverses de bois.

Sur ce point, votre rapporteur renvoie aux Annales de la Chambre des Représentants du 6 avril 1966.

C. HET OPENBAAR STEDELIJK VERVOER.

1. De vorige regeringen hebben zich herhaaldelijk moeten beraden over de zeer gespannen financiële toestand in de sector van de stedelijke gemeenschappelijke vervoerondernemingen. De oorzaken van het deficit in de laatste jaren kunnen volgens de Minister als volgt samengevat worden :

— De voortdurende vermindering van het aantal reizigers, gelijklopend met de aangroei van het automobielpark;

— De stijgende sociale en fiscale lasten;

— De constante vermindering van de commerciële snelheid voortvloeiend uit de verkeersbelemmeringen.

De meeste van de maatregelen die tot op heden werden getroffen met het oog op het verbeteren van de toestand hebben gaandeweg niet de resultaten afgeworpen die men ervan verwachtte. De vermindering van de dienstfrequentie, de uitbreiding van de éénmanbediening en de achtereenvolgende tariefverhogingen hebben — er dient niet aan getwijfeld — een steeds groter aantal reizigers aangezet het gemeenschappelijk vervoer te verlaten ten gunste van het privé vervoer. Daardoor zijn wij terecht gekomen in een kringloop die we moeten trachten te doorbreken. Men mag inderdaad niet uit het oog verliezen dat het openbaar vervoer, dank zij ondermeer zijn grote vervoerscapaciteit vergeleken met de geringe benuttigde wegenisoppervlakte, een zeer belangrijke rol kan en moet blijven vervullen in het economisch leven van onze grote agglomeraties. Dit gesteld zijnde, spreekt het vanzelf dat de toekomstige politiek moet tot doel hebben aan het gemeenschappelijk vervoer de voordelen terug te geven die het vroeger kon bieden op gebied van regelmatigheid, snelheid en confort. Het is op de verwezenlijking van dit objectief dat de inspanningen van het departement van Verkeerswezen gericht zijn daarbij geholpen door de regionale commissie die in elke agglomeratie zijn opgericht om de bevordering van het gemeenschappelijk vervoer doeltreffend te bestuderen. De restructuratie van de netten, met de scheiding van het openbaar vervoer en het privé verkeer daar waar dit noodzakelijk en mogelijk blijkt, is volgens de Minister het enige middel en ook de enige hoop tot het geleidelijk financieel herstel van de exploitaties voor gemeenschappelijk vervoer. In ieder geval is het duidelijk dat het nog verscheidene jaren zal duren alvorens de thans uitgestippelde politiek al de verwachte resultaten zal kunnen opbrengen. Intussentijd zullen volgens de Minister maatregelen dienen getroffen om de steeds verslechterende financiële toestand van de maatschappijen voor gemeenschappelijk stedelijk vervoer in gans de mate van het mogelijke vlot te houden.

Welke is nu de toestand? Volgens de Minister bedroeg het deficit van de maatschappijen einde 1965 :

M.I.V.B. (Brussel) : 179 miljoen;
M.I.V.A. (Antwerpen) : 26 miljoen;
S.T.I.L. (Luik) : 14 miljoen;
M.I.V.G. (Gent) : 8 miljoen;
S.T.I.C. (Charleroi) : 1 miljoen;
S.T.I.V. (Verviers) : 3 miljoen.

C. TRANSPORTS PUBLICS URBAINS.

1. Les gouvernements précédents ont dû délibérer à maintes reprises sur la situation financière très tendue des entreprises de transports urbains en commun. D'après le Ministre, les causes du déficit des dernières années peuvent être résumées de la manière suivante :

— la diminution constante du nombre des voyageurs, parallèlement à l'accroissement du parc automobile;

— les charges sociales et fiscales croissantes;

— la diminution constante de la vitesse commerciale, résultant des difficultés de circulation.

La plupart de mesures prises jusqu'à présent en vue d'améliorer la situation n'ont pas donné les résultats escomptés. La diminution de la fréquence des convois, l'extension du système de l'agent unique et les majorations tarifaires successives ont incité, sans aucun doute, un nombre toujours croissant de voyageurs à abandonner les transports en commun au profit du transport privé. On aboutit ainsi à un cercle vicieux, qu'il importe de briser. En effet, on ne peut perdre de vue que les transports publics, grâce, notamment, à leur grande capacité de transport par rapport à la superficie réduite qu'ils occupent sur la voie publique, peuvent et doivent continuer à jouer un rôle très important dans la vie économique de nos grandes agglomérations. Dès lors, il va de soi que notre politique future doit avoir pour objet de rendre aux transports en commun les avantages qu'ils pouvaient offrir jadis en matière de régularité, de vitesse et de confort. C'est sur la réalisation de cet objectif que porteront les efforts du département des Communications, épaulé en cela par les commissions régionales qui ont été créées dans chaque agglomération afin d'examiner les possibilités de promotion des transports en commun. D'après le Ministre, la restructuration des réseaux, comportant la séparation des transports publics et de la circulation privée, là où la chose est nécessaire et possible, est le seul moyen, et aussi le seul espoir d'aboutir à un rétablissement financier progressif des exploitations de transport en commun. Il est clair en tout cas que de nombreuses années s'écouleront encore avant que la politique esquissée aujourd'hui pourra donner les résultats escomptés. Entre-temps, des mesures devront être prises afin de renflouer, dans toute la mesure du possible, la situation financière, toujours plus mauvaise, des sociétés urbaines de transport en commun.

Comment la situation se présente-t-elle actuellement? D'après le Ministre, le déficit des sociétés à la fin de 1965 était le suivant :

S.T.I.B. (Bruxelles) : 179 millions;
M.I.V.A. (Anvers) : 26 millions;
S.T.I.L. (Liège) : 14 millions;
M.I.V.G. (Gand) : 8 millions;
S.T.I.C. (Charleroi) : 1 million;
S.T.I.V. (Verviers) : 3 millions.

Zegge in totaal ongeveer 235 miljoen, zonder dan nog te gewagen van het residueel deficit voor 1964. De raming van het tekort voor 1966, na aftrek van de bijkomende ontvangsten uit de gevraagde tariefverhoging (het school- en werkliedenvervoer inbegrepen) gaf volgens de Minister voor de twee dienstjaren 1965 en 1966 samen, een totaal verliescijfer van 502,6 miljoen. Daarom werd beslist :

— Op het aanpassingsblad van de gewone begroting 1965 een krediet in te schrijven ten bedrage van 250 miljoen tot spijzing van de thesauriemogelijkheden van de maatschappijen die ontoereikend geworden waren ingevolge het deficit 1965;

— Op de gewone begroting 1966 een zelfde krediet in te schrijven, hetzij in totaal 500 miljoen voor beide dienstjaren.

De jongste herberekening, op basis van de voor de eerste trimester van dit jaar gekende resultaten, toont volgens de Minister aan dat het samengevoegd tekort, einde 1966, 560 miljoen zal bedragen, zegge ongeveer 60 miljoen méér dan aanvankelijk kon voorzien worden.

Dit hoger verlies moet hoofdzakelijk worden toegeschreven aan de verhoging van de taks op de stookolie, aan de verhoging van de taks op de autobusontvangsten (nu 7 % i.p.v. 6 %) en aan het feit dat het werkelijk rendement van de tariefverhogingen onder het verwachte theoretisch rendement blijft.

Uit dat alles dient volgens de Minister afgeleid dat de maatschappijen hun inspanning tot inkrimping van de uitgaven onverminderd moeten voortzetten, in gans de mate van het mogelijke en het redelijke.

Onze voornaamste bekommernis moet volgens de Minister erin bestaan de tussenkomsten binnen redelijke perken te houden.

2. Volgens de Minister is de herstructuratie van het openbaar stedelijk vervoer het belangrijkste probleem niet alleen voor de toekomst van onze vervoermaatschappijen, maar ook voor de rationele organisatie van het algemeen verkeer en, ten slotte, voor de stedenbouwkundige aanpassing en uitbreiding van onze grote agglomeraties. De Regionale Commissies voor de studie van de verbetering van het stedelijk vervoer die bij koninklijk besluit van 29 januari 1962 werden opgericht in elk van de vijf grote steden van het land, hebben onmiddellijk de hun opgedragen studies aangevat. Een eerste element wordt in aanmerking genomen en wel dit : om het probleem van de verkeersbelemmeringen op te lossen, moet onvermijdelijk beroep worden gedaan op het massa-vervoermiddel. Te Brussel, bijvoorbeeld, heeft een algemene verkeersstudie die op initiatief van het Departement van Verkeerswezen werd uitgevoerd, om als basis te dienen voor het opmaken van projecten tot restructuratie van het gemeenschappelijk vervoernet, het volgende doen blijken :

— Van de actieve inwoners, die mechanische vervoermiddelen gebruiken, om zich naar hun werkzetel te begeven, verplaatsen er zich 180.300 per tram of autobus, tegen 63.000 met de personenauto.

Ce qui représente un total de quelque 235 millions, sans parler du déficit résiduel de 1964. L'estimation du déficit pour 1966, après déduction des recettes supplémentaires provenant de la majoration tarifaire sollicitée (y compris les abonnements scolaires et sociaux), a accusé, pour les deux exercices 1965 et 1966 réunis, une perte totale de 502,6 millions. C'est pourquoï, il a été décidé :

— d'inscrire au feuillet d'ajustement du budget ordinaire pour 1965 un crédit de 250 millions destiné à alimenter les disponibilités de trésorerie des sociétés, qui étaient devenues insuffisantes par suite du déficit de 1965;

— d'inscrire un crédit identique au budget ordinaire de 1966, soit au total 500 millions pour les deux exercices.

La dernière réévaluation, basée sur les résultats connus pour le premier trimestre de cette année, révèle que le déficit cumulé sera de 560 millions à la fin de 1966, soit environ 60 millions de plus qu'on avait pu prévoir initialement.

L'aggravation de cette perte doit être attribuée essentiellement à la majoration de la taxe sur l'essence, à la majoration de la taxe sur les recettes des autobus (actuellement de 7 % au lieu de 6 %) et au fait que le rendement réel des augmentations tarifaires reste inférieur au rendement théorique escompté.

De tout cela, le Ministre croit pouvoir conclure que les sociétés doivent poursuivre sans relâche leur effort de compression des dépenses, dans toute la mesure du possible et du raisonnable.

D'après le Ministre, notre préoccupation majeure doit être de contenir les interventions de l'Etat dans des limites raisonnables.

2. D'après le Ministre, la restructuration des transports urbains publics constitue le problème le plus important, non seulement pour l'avenir de nos sociétés de transport, mais aussi pour l'organisation rationnelle de la circulation en général et enfin, pour l'aménagement urbanistique et l'expansion de nos grandes agglomérations. Les commissions régionales pour l'étude et l'amélioration des transports en commun, créées par l'arrêté royal du 29 janvier 1962 dans chacune des cinq grandes villes du pays, ont immédiatement entamé les études qui leur avaient été confiées. Un premier élément à prendre en considération est celui-ci : pour résoudre le problème des entraves à la circulation, il faudra inévitablement recourir aux moyens de transport de masse. A Bruxelles, par exemple, une étude générale de la circulation, effectuée à l'initiative du Département des Communications afin de servir de base à l'élaboration de projets de restructuration du réseau des transports en commun, a révélé les faits suivants :

— parmi les habitants faisant partie de la population active qui utilisent des moyens de transport mécaniques pour se rendre à leur lieu de travail, 180.300 se déplacent en tram ou en autobus et 63.000 utilisent une voiture particulière.

— Indien men uitsluitend degenen in beschouwing neemt die tewerkgesteld zijn binnen de Kleine Ring, bedragen deze cijfers respectievelijk 75.100 voor het gemeenschappelijk vervoer en 19.000 voor de auto.

— Welnu, de studie betreffende de verkeersvoorzichten laat voorzien dat, van nu tot 1975, het aantal betrekkingen met ongeveer een 30.000 tal zal toenemen in dit centrale gedeelte, terwijl voor het geheel van de agglomeratie de verhoging 147.000 eenheden zou bedragen, deze statistieken tonen duidelijk aan dat het niet denkbaar is alle verplaatsingen van het type « woonplaats-werkzetel » met de privé-wagen te doen.

Een andere vaststelling is volgens de Minister belangrijk bij de keuze van de oplossingen : de verkeersmoeilijkheden veroorzaakt door de ontwikkeling van de individuele vervoermiddelen hebben een vermindering, niet alleen van de snelheid van de autovoertuigen voor gevolg, maar ook van het gemeenschappelijk vervoer, dat, verstrengd in het algemeen verkeer, de weerslag van de opstoppen ondervindt; in dit opzicht dient opgemerkt dat zich in de Maatschappij voor Intercommunaal vervoer te Brussel dagelijks meer dan 1.000 onregelmatigheden voordoen in de diensten, en zulks vindt dan uitdrukking in belangrijke vertragingen, of in de terugkeer naar de standplaats alvorens het eindpunt van de lijn bereikt is; om de afwikkeling van het autoverkeer te bevorderen bouwt men stedelijke autobanen voor het snelverkeer, met een beperkt aantal opritten en met kruispunten die zich op verschillende niveaus bevinden; de aan een dergelijke infrastructuur verbonden voordelen bestaan uit een verhoging van het potentieel debiet, van de snelheid en de veiligheid. Dezelfde overwegingen rechtvaardigen het ter beschikking stellen van het gemeenschappelijk vervoer van voorbehouden wegen, waarop de voertuigen, vrij van elke hinder vanwege de andere vervoermiddelen, sneller en regelmatigere kunnen rijden en die, bovendien, een grotere veiligheid zullen bieden. Hoe moet dit voorbehouden wegennet worden opgevat ? Het spreekt volgens de Minister vanzelf dat niet alle bestaande tramlijnen met een bijzonder infrastructuur kunnen bedeeld worden, daar zulks zou leiden tot onoverkomelijke uitgaven. Om aan deze infrastructuur een optimaal rendement te verzekeren, is het noodzakelijk het net te herstructureren in de zin van de vereenvoudiging en samenbundeling van lijnen. Op deze wijze, is het mogelijk, dank zij hoge debieten tijdens de punturen, goede frequenties te verzekeren, levens door het gebruik van rijtuigen met grote plaatsruimte. De voorbehouden banen kunnen gelegen zijn, ofwel aan de oppervlakte maar dan op stroken die van het algemeen verkeer gescheiden zijn, ofwel op een verschillend vlak, hetzij in viaduct hetzij in tunnel. De geringe breedte van de wegenis in het centrale gedeelte van de grote agglomeraties verplicht, in 't algemeen, het gemeenschappelijk vervoer ondergronds te brengen. Zo komt men uiteindelijk aan de conceptie « ondergrondse tram », die men, op een vrij ongelukkige wijze, de semi-metro heeft genoemd, en die men eerder « pre-metro » zou moeten heten. Inderdaad, dank zij deze conceptie kan men aanvankelijk het tunnelnet beperken tot de kunstwerken die het meest noodzakelijk zijn om tot een oplossing te komen

— si l'on envisage exclusivement ceux qui ont leurs occupations à l'intérieur de la « petite ceinture », ces chiffres sont respectivement de 75.100 pour les transports en commun et 19.000 pour les voitures particulières.

— or, l'étude des prévisions relatives à la circulation permet de prévoir que, d'ici à 1975, le nombre de relations s'accroîtra de quelque 30.000 dans cette zone centrale, tandis que l'augmentation serait de 147.000 unités pour l'ensemble de l'agglomération; ces statistiques montrent clairement que l'on ne saurait imaginer que tous les déplacements du type « domicile-lieu de travail » puissent se faire en voiture particulière.

Autre constatation importante pour le choix des solutions à adopter : les difficultés de la circulation causées par le développement des moyens de transport individuels ont pour effet de réduire la vitesse, non seulement des voitures individuelles, mais aussi des transports en commun, qui, imbriqués dans la circulation générale, subissent le contrecoup des embouteillages; à cet égard, il y a lieu d'observer qu'à la Société des Transports intercommunaux de Bruxelles, il se produit journellement plus de 1.000 irrégularités dans les services, ce qui se traduit par d'importants retards ou par le retour au dépôt avant que le terminus de la ligne n'ait été atteint; pour favoriser l'écoulement de la circulation automobile, on construit des autoroutes urbaines à circulation rapide, pourvues de rampes d'accès en nombre limité et de croisements situés à des niveaux différents; les avantages inhérents à pareille infrastructure sont l'amélioration du débit potentiel, de la vitesse et de la sécurité. Les mêmes considérations justifient la mise à la disposition des transports en commun de sites propres sur lesquels les véhicules, libres de toute entrave de la part des autres moyens de transport, peuvent circuler plus rapidement et plus régulièrement et qui, au surplus, offrent une sécurité accrue. Comment faut-il concevoir ce réseau réservé ? D'après le Ministre, il va de soi que l'on ne saurait donner une infrastructure particulière à toutes les lignes de tramways existantes, car cela entraînerait des dépenses exagérées. Pour donner à cette infrastructure le meilleur rendement possible, il est nécessaire de restructurer le réseau dans le sens de la simplification et de la concentration des lignes. C'est ce qui permettra, grâce à des débits élevés pendant les heures de pointe, d'assurer des fréquences convenables, d'autant plus que l'on utilisera des voitures comptant un grand nombre de places. Les sites propres pourront être aménagés soit en surface, mais alors sur des bandes séparées de la circulation générale, soit sur un plan différent, viaduc ou tunnel. La largeur réduite de la voirie dans le centre des grandes agglomérations oblige généralement à mettre en sous-sol les transports en commun. C'est ainsi que l'on arrive finalement à la conception du « tram souterrain », que l'on a appelé, assez malheureusement, le « semi-métro » et qu'il vaudrait mieux dénommer « pré-métro ». En effet, grâce à cette conception, on pourra à l'origine limiter le réseau des tunnels aux ouvrages d'art les plus indispensables pour résoudre les problèmes qui se posent dans la zone la plus encombrée de la ville. Plus tard, ce système pourra être développé à mesure que les embouteillages s'étendent à d'autres parties de l'agglomération.

van de problemen die zich stellen in het meest belemmerde gedeelte van de stad. Naderhand kan dit systeem worden uitgebreid naarmate de verkeersopstoppen zich uitstrekken tot andere gedeelten van de agglomeratie. De kunstwerken kunnen in gebruik worden genomen per opeenvolgende vakken, dank zij de aanleg van voorlopige, demonteerbare hellingen; de geïnvesteerde kapitalen zullen aldus bijna onmiddellijk productief worden. Wegens de hoge kostprijs van de tunnels dient men, naarmate men zich van het centrum verwijderd, rekening te houden met de bestaande mogelijkheden tot verwezenlijking van eigen beddingen aan de oppervlakte, of, eventueel, van viaducten; de bedoeling is dus de kunstwerken met verschillend niveau te beperken tot die punten waar de lijnen van het gemeenschappelijk vervoer de verkeersaders met groot debiet kruisen. Nochtans moeten in de belangrijke steden de ondergrondse trams beschouwd worden als een overgangsopties, daar in de toekomst de grote steden met een miljoen inwoners en meer, het niet meer zullen kunnen stellen zonder een ondergrondse spoorweg voor het bedienen van de periferie. Hieruit volgt dat de vorm van het ondergrondse tramnet, het tracé van de lijnen en de opvatting van de stations, moeten worden uitgewerkt volgens de methodes aangenomen voor de « metro » spoorwegen. De overgang van de « tram »-exploitatie naar de « metro »-exploitatie moet volgens de Minister geleidelijk kunnen geschieden, zodra op de een of andere lijn de technische en economische voorwaarden aanwezig zijn die de toepassing van het nieuwe systeem rechtvaardigen.

Sprekend over de verkeersstudies die werden georganiseerd in de vijf grote agglomeraties van het land en die tot doel hebben de huidige behoeften te ontdekken en vooruitzichten te maken aangaande de toekomstige verplaatsingsbehoeften in de grote steden, om vervolgens, uitgaande van deze gegevens, vervoersprojecten op te stellen op een rationele basis, verklaarde de Minister dat de door deze onderzoeken gekende uitslagen hebben gediend voor het opmaken van de eerste netschemas en om ondermeer het tracé te rechtvaardigen van de kunstwerken, waarvan de bouw werd besloten in de Brusselse agglomeratie.

In dit verband herinnerde de Minister eraan dat het programma van de werken te Brussel in een eerste fase de verwezenlijking omvat van drie ondergrondse assen : namelijk de « Oost-West »-as, de « Noord-Zuid »-as en de « Kleine Ring », en dat de eerste kunstwerken moeten geëxploiteerd worden in de loop van 1968. Het betreft hier de as Oost-West, gaande van het Jubelpark tot aan het Sint-Katherinaplein en van een vak van de Kleine Ring, gaande van het Queteletplein tot aan de Montoyerstraat. Deze realisatieplannen stoken, volgens de Minister, met deze van het Ministerie van Openbare Werken, die voor hetzelfde tijdstip, de afwerking voorzien van de wegtunnels in de omgeving van het Rond Punt Schuman en de omschakeling tot stedelijke autoweg van de Wetstraat en de Belliardstraat; het is dan ook aangewezen dat de trams op hetzelfde ogenblik ondergronds worden geplaatst in de betrokken sectoren, waar het autoverkeer bijzonder intens zal worden. De begro-

mération. Les ouvrages d'art peuvent être mis en service par tranches successives grâce à l'aménagement de rampes provisoires démontables; les capitaux investis seront donc presque immédiatement productifs. Eu égard au prix de revient élevé des tunnels, il faut tenir compte, à mesure que l'on s'éloigne du centre, des possibilités existantes de réaliser des sites propres en surface ou, éventuellement, des viaducs; il s'agit donc de limiter les ouvrages d'art de niveau différent aux points où les lignes des transports en commun croisent les artères à grand débit. Néanmoins, dans les grandes villes, les trams souterrains doivent être considérés comme une solution transitoire, puisqu'à l'avenir, les grandes villes d'un million d'habitants ou davantage ne pourront plus se priver d'un chemin de fer souterrain desservant la périphérie. Il s'ensuit que la formule du réseau de tramways souterrains, le tracé des lignes et les emplacements des arrêts doivent être conçus selon les méthodes adoptées pour les voies ferrées du type « métro ». Il faut que le passage de l'exploitation « tramway » à l'exploitation « métro » puisse se faire progressivement dès que seront réalisées, sur l'une ou l'autre ligne, les conditions techniques et économiques qui justifient l'application du nouveau système.

Traitant des études de la circulation qui ont été organisées dans les 5 grandes agglomérations du pays en vue d'établir les besoins actuels et de formuler des prévisions concernant les besoins futurs en matière de déplacements dans les grandes villes, pour élaborer ensuite, sur la base de ces données, des projets de transports sur une base rationnelle, le Ministre a déclaré que les résultats de ces études ont servi à l'établissement des premiers schémas de réseaux, et notamment à justifier le tracé des ouvrages d'art dont la construction a été décidée dans l'agglomération bruxelloise.

A ce propos, le Ministre a rappelé que le programme des travaux à exécuter à Bruxelles comprend, dans une première phase, la réalisation de trois axes souterrains: l'axe est-ouest, l'axe nord-midi et la « petite ceinture », et que les premiers ouvrages d'art doivent être mis en exploitation au cours de l'année 1968. Il s'agit en l'espèce de l'axe est-ouest, qui ira du Parc du Cinquante-naire à la Place Ste-Catherine et d'une section de la « petite ceinture », allant de la Place Quetelet à la rue Montoyer. Ces plans sont conformes à ceux du Ministère des Travaux publics, qui prévoient, dans le même délai, l'achèvement des tunnels routiers au voisinage du Rond-Point Schuman et la transformation en autoroutes urbaines de la rue de la Loi et de la rue Belliard; c'est pourquoi il convient que les tramways soient mis en sous-sol à la même époque dans les secteurs intéressés, où la circulation automobile deviendra particulièrement intense. Le budget de 1966 a été établi en conséquence; en effet, sur un total de 1.220 millions de

ting van 1966 werd dienovereenkomstig opgemaakt; inderdaad, op een totaal van 1.220 miljoen vastlegingskredieten, zijn 1.110 miljoen bestemd voor de werken van burgerlijke bouwkunde te Brussel. De Minister herinnerde eraan, dat in 1965, drie belangrijke bouwwerken werden geopend, waarvan twee op de Oost-West-as : de eerste in de nabijheid van het Rond Punt Schuman, in samenwerking met het Ministerie van Openbare Werken, en de andere in het Park van Brussel, waar een bijzonder procédé van tunnelbouw, namelijk de « schildboor »-methode, wordt beproefd. Een andere werf bevindt zich op de Kleine Ring in de nabijheid van het Madouplein. Ondertussen worden de studies met het oog op het aanbesteden van de andere werken, voortgezet door een speciale studiedienst die werd opgericht krachtens een overeenkomst gesloten tussen de Staat en de Maatschappij van het Intercommunaal Vervoer te Brussel (de activiteiten van deze studiedienst worden voortdurend gecontroleerd door het Bestuur van het Vervoer en door de Inspectie van Financiën en geen project, kontrakt of bestelling kan worden goedgekeurd, afgesloten of geplaatst zonder voorafgaandelijk akkoord van de Minister van Verkeerswezen). In de loop van de volgende maanden, zullen de werken aanvangen in de Wetstraat en op het kruispunt van de Wetstraat en de Kleine Ringlaan, alsmede in de onmiddellijke nabijheid van het oude Posthotel waar een station zal gebouwd worden. De laatste overeenkomsten voor de uitvoering van de ruwbouw van de Oost-West-as zullen, volgens de Minister, begin volgend jaar worden afgesloten.

Men heeft zich voorgenomen de toekomst te vrijwaren door de tunnels derwijze te bouwen dat zij later als metro kunnen geëxploiteerd worden. Indien een dergelijke mogelijkheid nog tamelijk veraf schijnt te liggen voor de Noord-Zuid-as en de Kleine Ring, zullen, volgens de Minister, op de Oost-West-as de voorwaarden tot overschakeling naar het « metro »-systeem veel sneller vervuld zijn. De uitslagen van de verkeersstudie tonen inderdaad aan dat, wegens de snelle ontwikkeling van de residentiële zones in de randgemeenten, alsmede wegens de bouw van grote administratieve complexen in de sectoren die deze verkeersas aanbelangen, men zich binnen 10 à 15 jaar aan een snelle toename van het aantal verplaatsingen moet verwachten die, in 1975, 30 % kan bereiken. Een dergelijke verkeersaan groei kan onmogelijk met tramrijtuigen in de tunnels worden verwerkt en het ligt bijgevolg voor de hand dat het gebruik van stellingen met meerdere rijtuigen zal dienen voorzien. Maar om te kunnen overschakelen naar een exploitatie van het type « metro », moeten de tunnels in oostelijke richting verlengd worden, tot voorbij de Grote Ringlaan; de lengte van het vak « Sint-Katherinaplein - Jubelpark » volstaat, volgens de Minister, niet voor een dergelijke exploitatie, omdat quasi de totaliteit van de cliënteel verplicht zou worden van rijtuig te veranderen bij de ingang van de tunnel, met alle bezwaren en tijdverlies hieraan verbonden. De uitvoering van een dergelijk programma zal vanzelfsprekend problemen doen rijzen van budgettaire aard; zij mag nochtans geen vertraging van de uitvoering van de andere assen voor gevolg hebben, waar de verbetering van de

crédits d'engagement, un montant de 1.110 millions est affecté aux travaux du génie civil à Bruxelles. Le Ministre a rappelé qu'en 1965, trois importants ouvrages d'art ont été livrés à la circulation, dont deux sont situés sur l'axe est-ouest : le premier à proximité du Rond-Point Schuman, en coopération avec le Ministère des Travaux publics, et l'autre dans le Parc de Bruxelles, où l'on a expérimenté un procédé spécial de construction des tunnels, à savoir la méthode du « bouclier ». Un autre chantier est établi sur la « petite ceinture », près de la Place Madou.

Entre-temps, les études préalables à l'adjudication des autres sections sont poursuivies par un service d'études spécial, créé en vertu d'une convention entre l'Etat et la Société des Transports intercommunaux de Bruxelles (les activités de ce service sont contrôlées en permanence par l'Administration des Transports et par l'Inspection des Finances, et aucun projet ne peut être approuvé, aucun contrat conclu, aucune commande passée, sans accord préalable du Ministre des Communications). Au cours des prochains mois, on commencera les travaux à la rue de la Loi et au carrefour de la rue de la Loi et des boulevards de la Petite Ceinture, ainsi qu'à proximité immédiate de l'ancien Hôtel des Postes, où une station sera construite. Les derniers contrats pour l'exécution du gros œuvre de l'axe est-ouest seront conclus au début de l'année prochaine.

On s'est préoccupé de préserver l'avenir en construisant les tunnels de telle manière qu'ils puissent être exploités pour le métro plus tard. Si, en ce qui concerne l'axe nord-sud de la Petite Ceinture, une telle possibilité paraît encore assez éloignée, d'après le Ministre, les conditions de passage au système « métro » seront remplies beaucoup plus rapidement pour l'axe est-ouest. En effet, les résultats de l'étude de la circulation font apparaître que, en raison du développement rapide des zones résidentielles dans les communes périphériques, en raison aussi de la construction de grands complexes administratifs dans les secteurs desservis par ces axes, on peut s'attendre à un accroissement rapide du nombre des déplacements durant les dix à quinze années qui viennent, accroissement qui pourra atteindre 30 % en 1975. On ne peut faire face à une telle intensification du trafic en faisant circuler les trams dans les tunnels; dès lors, il est évident qu'il faudra prévoir la mise en service de convois de plusieurs voitures. Cependant, pour pouvoir passer à une exploitation du type « métro », les tunnels doivent être prolongés vers l'est au-delà de la Grande Ceinture; suivant le Ministre, la longueur de la section « Place Ste-Catherine — Parc du Cinquantenaire » est insuffisante pour une telle exploitation, parce que la quasi-totalité des voyageurs serait obligée de changer de voiture à l'entrée du tunnel, avec tous les inconvénients et les pertes de temps que cela entraînerait. Il va de soi que l'exécution de ce programme fera naître des problèmes d'ordre budgétaire; cependant, elle ne peut pas retarder la réalisation des autres axes, sur lesquels il est également urgent d'améliorer l'exploitation des

exploitatie van het gemeenschappelijk vervoer even zo dringend is. Dit geldt trouwens ook voor de andere grote steden waar de grote werken zouden moeten kunnen aangevat worden in de loop van het volgende jaar en doorgezet aan hetzelfde ritme als te Brussel, voor zover, natuurlijk, de nodige financiële middelen ter beschikking kunnen gesteld worden. Op de Oost-West-as doet de verlenging van de tunnels naar het Oosten ook problemen rijzen van coördinatie met het Ministerie van Openbare Werken, dat, op dezelfde reisweg belangrijke ondergrondse doorgangen moet realiseren aan de Tervuurse Poort en het Montgomeryplein. Dit zal vanzelfsprekend tijd vergen. In afwachting zal de as Sint-Katherinaplaats - Jubelpark met het bestaande rollend trammaterieel geëxploiteerd worden; het nieuwe materieel zal maar besteld worden op het ogenblik van de overschakeling op metroexploitatie. Tenslotte, sprak de Minister over de vooruitgang van de studies in de andere steden. Tot nog toe, werden slechts verbeteringen aangebracht aan de oppervlakte, maar de studies van de verwezenlijkingen over langere termijn, die belangrijke infrastructuurkwesties, zoals tunnels en viadukten omvatten, zijn reeds zo ver gevorderd dat men de aanvang van de grote werken begin volgend jaar zou kunnen in overweging nemen. Dit is ondermeer het geval voor Antwerpen, waar de Regionale Commissie een project heeft uitgewerkt voor de aanleg van een tunnelnet van 12 km en de studies gaat aanvangen voor het aanbesteden van de werken die kunnen aangevat worden. Te Luik liggen de projecten voor het centrale gedeelte van de stad ter studie en de eerste verwezenlijkingen zullen moeten ingeschakeld worden in het wederinrichtingsplan van het Sint-Lambertusplein.

3. Op het einde der bespreking over het stedelijk gemeenschappelijk vervoer, werd in uw Commissie een *amendement* ingediend dat luidt als volgt :

TITEL II.

Buitengewone uitgaven.

ART. 81.28. — (vroeger 65.492).

De tekst op blz. 49 na de woorden « met inbegrip van » aan te vullen als volgt :

« — de bouwkosten van een metro in de Brusselse agglomeratie. »

De verantwoording ervan luidde :

« Een semi-metro brengt geen oplossing voor het gemeenschappelijk vervoer in de Brusselse agglomeratie.

» Daarbij blijkt het dat een semi-metro nooit rendend zal zijn en in de toekomst enorme lasten zal meebrengen voor de Schatkist.

» Men begint met een programma voor 19 km semi-metro-lijnen. Dit programma zal evenwel, om min of meer volledig te zijn, moeten uitgroeien tot een dubbel aantal kilometer, terwijl een beperkt en volledig aantal kilometer echte metrolijnen ten slotte minder zal kosten.

transports en commun. Au surplus, ceci vaut également pour les autres villes importantes, où les grands travaux devraient être entrepris dans le courant de l'année prochaine, et poursuivis au même rythme qu'à Bruxelles, pour autant, naturellement, que les moyens financiers nécessaires soient disponibles. Sur l'axe est-ouest, l'allongement des tunnels vers l'est suscite également des problèmes de coordination avec le Ministère des Travaux publics, lequel doit réaliser, sur la même voie, des passages inférieurs importants à la Porte de Tervueren et au Square Montgomery. Il va de soi que ces travaux prendront du temps.

En attendant, l'axe « Place Ste-Catherine-Parc du Cinquantenaire » sera exploité avec le matériel roulant existant; le nouveau matériel ne sera commandé qu'au moment du passage à l'exploitation en métro. Pour terminer, le Ministre a parlé du progrès des études entreprises dans les autres villes. Jusqu'à présent, des aménagements ont été effectués en surface, mais les études des réalisations à long terme — comprenant d'importants ouvrages d'art d'infrastructure, notamment des tunnels et des viaducs — sont déjà poussées au point de pouvoir envisager l'exécution des grands travaux au début de l'année prochaine. C'est le cas notamment à Anvers, où la Commission régionale a élaboré un projet pour l'établissement d'un réseau de tunnels de 12 km, et s'apprête à entreprendre les études préalables à l'adjudication des travaux qui peuvent être commencés. A Liège, les projets concernant le centre de la ville sont à l'étude; les premières réalisations devront être intégrées dans le plan d'aménagement de la Place St-Lambert.

3. A la fin de la discussion sur les transports en commun urbain, un *amendement*, dont le texte suit, a été déposé en Commission.

TITRE II.

Dépenses extraordinaires.

ART. 81.28. — (ancien art. 65.492).

A la page 48, après les mots « y compris », insérer le texte suivant :

« — les frais de construction d'un métro dans l'agglomération bruxelloise. »

Cet amendement était justifié comme suit :

« La création d'un semi-métro ne permettrait pas de résoudre valablement le problème des transports en commun dans l'agglomération bruxelloise.

» De plus, il apparaît qu'un semi-métro ne sera jamais rentable et qu'à l'avenir il imposera des charges énormes au Trésor.

» Au début, le programme ne comporte que 19 km de lignes de semi-métro. Mais si l'on veut que le réseau soit plus ou moins complet, il faudra doubler ce kilométrage, tandis que la construction d'un métro véritable d'un kilométrage limité serait finalement moins onéreuse.

» Daar een echte metro zeker meer zal renderen op financieel en verkeerstechnisch gebied, moet men logischerwijze de semi-metro laten varen en van den beginne af een echte metro bouwen. »

Nadat de Minister verklaard had dat, na lange besprekingen tussen de betrokken Departementen, de keuze gevallen was op de semi-metro, werd het amendement eenparig verworpen.

D. BEZOLDIGD BAANVERVOER VAN PERSONEN.

1. Openbare autobusdiensten.

Deze sector is nog in expansie voornamelijk onder invloed van de reconversie- en rationalisatiepolitiek die verder wordt gevoerd door de N.M.V.B. en door de N.M.B.S. Daar waar de buurtspoorwegen doorgaans een eigen park aanleggen om hun autobusdiensten in eigen beheer te exploiteren, doet de N.M.B.S. beroep op pachters die haar diensten verzekeren volgens een formule van vooraf bepaalde kostprijs. Met dit verpachtingssysteem wordt gestreefd naar gelijkmatige verdeling tussen de privé-autobusexploitanten en de N.M.V.B. ten einde derwijze naar billijkheid een zo productief mogelijk rendement van het globaal autobuspark te bekomen. Dergelijk systeem heeft volgens de Minister voldoende bewijzen geleverd van zijn doelmatigheid ook, en niet in het minst, ten opzichte van zijn soepelheid, om te dienen als een volwaardig instrument ter ondersteuning van de economische reconversie van bepaalde gebieden in zoverre die reconversie de regelmatige aan- en afvoer van arbeidskrachten behoeft.

2. Bijzondere Autobusdiensten.

Deze komen hoofdzakelijk tot stand op initiatief van bepaalde bedrijven die in ploegenstelsel werken en die bijgevolg komen te staan voor problemen van arbeidersvervoer waarvoor de reizen en- of de uurregelingen van de openbare autobusdiensten niet altijd passende uitkomsten bieden. In bepaalde opzichten kunnen deze diensten uiteraard worden beschouwd als « nevenproducten » van de autocarbedrijven om reden dat deze diensten, ofwel de mogelijkheid bieden het autocarmaterieel aanvullend te benutten buiten het toeristisch seizoen, ofwel nog omdat wegens de lengte van de ritten autocarmaterieel (uitsluitend zitplaatsen) vereist is.

3. Leerlingenvervoer.

Dit vervoer wordt beheerst door de wet van 26 april 1962. Voor het schooljaar 1963-1964 werden een duizendtal speciale schooldiensten gemachtigd. Voor het schooljaar 1964-1965 hebben de bevoegde instanties ongeveer 1300 aanvragen om het organiseren van ophaaldiensten van leerlingen behandeld. De sector van het leerlingenvervoer neemt dus nog steeds in belang toe. Bij aanvraag om hernieuwing van een machtiging wordt telkens een nieuw onderzoek ingesteld, omdat de bouw van nieuwe scholen, de oprichting van nieuwe afdelingen, de voortdurende wissering van de schoolbevolking en van haar geografische

» Puisqu'un véritable métro serait certainement plus rentable, tant au point de vue financier qu'en ce qui concerne la technique de la circulation, il ne serait que logique de renoncer au semi-métro et d'entreprendre dès l'abord la construction d'un véritable métro. »

Le Ministre ayant déclaré qu'après de longues discussions entre les Départements intéressés, le choix s'était porté sur le semi-métro, l'amendement a été rejeté à l'unanimité.

D. TRANSPORT REMUNERE DE PERSONNES PAR ROUTE.

1. Services publics d'autobus.

Ce secteur se trouve toujours en expansion, essentiellement grâce à la politique de reconversion et de rationalisation poursuivie par la S.N.C.V. et par la S.N.C.B. Alors que les chemins de fer vicinaux se constituent en général un parc propre afin d'exploiter leurs services d'autobus en régie, la S.N.C.B. fait appel à des fermiers qui assurent leurs services selon une formule de prix de revient préétabli. Ce système d'affermage vise à une répartition équilibrée entre les exploitants d'autobus particuliers et la S.N.C.V. afin d'obtenir ainsi, en toute équité, un rendement aussi productif que possible du parc d'autobus dans son ensemble. D'après le Ministre, pareil système a suffisamment démontré l'efficacité de son rendement, notamment en ce qui concerne la souplesse du système en tant qu'instrument valable et de fondement de la reconversion économique de certaines régions, dans la mesure où cette reconversion requiert le transport régulier de main-d'œuvre.

2. Services spéciaux d'autobus.

Ceux-ci s'établissent en ordre principal à l'initiative de certaines exploitations travaillant par équipes et qui, par conséquent, se trouvent confrontées avec des problèmes de transport d'ouvriers auxquels les services publics d'autobus ne parviennent pas toujours à trouver une solution adéquate pour une question de parcours et/ou d'horaires. Sous certains aspects, ces services peuvent être considérés essentiellement comme « sous-produits » des entreprises d'autocars en raison du fait que ces services permettent de se servir des autobus comme matériel de complément, en dehors de la raison touristique, soit que la longueur du parcours exige l'emploi d'autocars (comportant exclusivement des places assises).

3. Transport d'élèves.

Ce transport est régi par la loi du 26 avril 1962. Pour l'année scolaire 1963-1964, un millier de services scolaires spéciaux ont été autorisés. Pour l'année scolaire 1964-1965, les instances compétentes ont examiné quelque 1.300 demandes d'organisation de services de ramassage d'élèves. Le secteur du transport scolaire continue donc de se développer. La demande de renouvellement de l'autorisation fait l'objet d'une nouvelle enquête en raison du fait que la construction d'écoles nouvelles, la création de nouvelles sections, l'évolution constante de la population scolaire et l'étalement géographique de cette population sont

spreiding veelal aanmerkelijke wijzigingen van de gemachtigde diensten met zich brengen. Na vier jaar ervaring moet volgens de Minister worden vastgesteld dat de procedure zoals zij in toepassing van de wet van 26 april 1962 werd ingesteld, omslachtig en tijdrovend is. Hoe dan ook, deze ervaring doet tal van nuttige gegevens aan de hand om de herziening van de wet op het leerlingenvervoer, te richten naar meer doelmatigheid, zowel in de conceptie als in de toewijzing van de diensten, als in de te volgen procedure.

4. De autocars.

Het autopark telt voor het ogenblik 2.761 toerwagens, wat er op wijst dat dit park de laatste jaren praktisch maar matig is aangegroeid. Niettemin wordt nog steeds een zeer sterke concurrentie tussen de autocarbedrijven onderling waargenomen. Deze concurrentie toont zich vooral in het onderbieden van de vervoerprijzen, wat maakt dat, mede door de concurrentie van buitenlandse autocaristen, onze autocarexploitaties veelal met ernstige financiële moeilijkheden te kampen hebben. Om te trachten de nadelige evolutie van deze toestand tegen te gaan, hadden een paar jaar terug, de autocarexploitanten in bepaalde provincies — o.m. Limburg en West-Vlaanderen — het initiatief genomen om, bij onderlinge afspraak, vaste prijzen in acht te nemen. Het volstond dat enkele autocaristen zich niet hielden aan de vrijelijk bedongen afspraak om gans het systeem van een geordende tarifiering in het gedrang te brengen. Vandaar dat uiteindelijk, bij monde van de Nationale Federatie, sterk werd aangedrongen bij het departement van Verkeerswezen om, van overheidswege, verplichte prijzen voor gans het autocarwezen vast te stellen en te doen naleven. Het departement van Verkeerswezen is daarop ingegaan, heeft de werkgroep « Autocar » aan het werk gesteld om die verplichte tarificatie (met minimum en maximumprijzen volgens de capaciteit van de voertuigen) af te stemmen op de elementen van de kostprijs. In de maand oktober 1965 werd het resultaat van gans deze studie ter goedkeuring voorgelegd aan het departement van Economische Zaken. De Minister van Verkeerswegen neemt zich voor deze zaak opnieuw in studie te nemen en overleg te plegen met zijn collega van Economische Zaken, derwijze dat, met het oog op het komend seizoen, de kwestie van de vervoerprijzen in de sector van de autocardiensdiensten zoniet een definitieve, dan toch een beter georiënteerde oplossing moge krijgen.

5. Verpachting der autobuslijnen.

De verpachting door de N.M.B.S. en N.M.V.B. ondermeer van openbare autobusdiensten geschiedt, overeenkomstig artikel 21 van de besluitwet van 30 december 1946, buiten toedoen van de Minister van Verkeerswezen. In deze wordt nochtans rekening gehouden met de algemene en bijzondere voorwaarden voorgeschreven bij koninklijk en ministerieel besluit. Elke maatschappij weerhoudt in de aangegeene overeenkomst de gegevens die overeenstemmen met het eigen karakter van haar bedrijf :

généralement la cause des modifications importantes dans les services autorisés. Le Ministre a déclaré qu'après quatre ans d'expérience, la procédure instaurée en application de la loi du 26 avril 1962 s'est avérée compliquée et fastidieuse. Quoi qu'il en soit, cette expérience a permis de recueillir bon nombre d'éléments utiles qui permettront d'orienter la révision de la loi sur les transports scolaires dans le sens d'une plus grande efficacité tant en matière de conception qu'en ce qui concerne l'attribution des services et la procédure à suivre.

4. Les autocars.

Le parc automobile compte actuellement 2.661 véhicules de tourisme. Autant dire qu'il n'a connu qu'une expansion modérée au cours des dernières années. La concurrence entre les diverses entreprises d'autocars n'en reste pas moins très forte. Elle se reflète surtout dans le bradage des prix de transport, ce qui fait que nos exploitations, qui ont en outre à faire face à la concurrence des autocaristes étrangers, sont très souvent confrontées avec d'énormes difficultés financières. Afin de pallier cette évolution néfaste de la situation, les exploitants d'autocars de certaines provinces, notamment du Limbourg et de la Flandre Occidentale, avaient naguère pris l'initiative de respecter, après accord préalable, un système de tarifs forfaitaires. Il suffisait que quelques autocaristes ne se tiennent pas à la convention librement établie pour compromettre tout le système prévu. C'est la raison pour laquelle finalement, par la voix de la Fédération nationale, il a été instamment demandé au département des Communications de fixer d'autorité des prix obligatoires pour l'ensemble des services d'autocars et de veiller à leur stricte observation. Le département des Communications a accueilli cette demande et vient de créer en son sein un groupe de travail « Autocar » chargé d'axer cette tarification obligatoire (comportant des prix minimum et maximum selon la capacité des véhicules) sur les éléments constitutifs du prix de revient. Au mois d'octobre 1965, les résultats de l'ensemble de ces études ont été soumis pour approbation au Département des Affaires Economiques. Le Ministre des Communications se propose de reprendre l'étude de cette affaire et de prendre contact avec son collègue des Affaires Economiques afin que, pour la prochaine saison, la question du prix de transport dans le secteur des autocars puisse, sinon recevoir une solution définitive, du moins obtenir une solution mieux orientée.

5. Affermage des lignes d'autobus.

Conformément à l'article 21 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, l'affermage par la S.N.C.B. et la S.N.C.V., notamment de services publics d'autobus, a lieu sans intervention du Ministre des Communications. La dite loi tient cependant compte des conditions générales et particulières prescrites par arrêté royal ou ministériel. Chaque société fait inscrire dans le contrat qu'elle passe les éléments correspondant au caractère spécifique de son exploitation.

*Duur van de contracten :**N.M.B.S. en N.M.V.B.*

Al de aan de N.M.B.S. en de N.M.B.V. verleende definitieve machtigingen en dus ook de verpachtingscontracten voor het exploiteren van openbare autobusdiensten zullen op 31 december 1971 vervallen. Daarna zullen nieuwe machtigingen worden afgeleverd voor de diensten waarvan het behoud gerechtvaardigd zal blijken te zijn. Bepaalde diensten zijn evenwel voorlopig gemachtigd, in principe voor 9 maanden; indien de autobusdiensten na 31 december 1971 of na 9 maanden in bedrijf worden gehouden in dezelfde normen en dezelfde voorwaarden, bezit de pachter die volledige bevrediging heeft geschonken een voorkeurrecht tegenover iedere andere exploitant. Behoudens bijzondere omstandigheden, wordt voor elke autobus een normale afschrijving gewaarborgd.

*Hoe kan aan het contract een einde worden gesteld ?**N.M.B.S. en N.M.V.B.*

Het contract neemt ambtshalve een einde :

- bij de vervaldag of indien een maatschappij aan de dienst verzaakt;
- wanneer de machtiging van de betrokken autobusdienst wordt ingetrokken;
- wanneer de ondernemer in de onmogelijkheid verkeert persoonlijk de exploitatie van de dienst voort te zetten.

Elke partij mag bovendien aan de overeenkomst een einde stellen. De ondernemer kan van al zijn rechten vervallen verklaard worden in de gevallen voorzien bij artikel 19 van de « algemene voorwaarden » gevoegd bij het besluit van de Regent van 20 september 1947.

*Rechten der exploitanten op het gebied van overgave van lijnen.**N.M.B.S.*

De pachter mag zijn contract noch geheel noch gedeeltelijk aan een derde overdragen zonder schriftelijke toestemming van de N.M.B.S. op wier naam de machtiging is toegekend.

N.M.V.B.

Ingeval van aanvraag tot contractoverdracht behoudt de N.M.V.B. haar vrijheid van handelen t.a.v.

- ofwel het al dan niet exploiteren in eigen beheer;
- ofwel het al dan niet overdragen van de oorspronkelijke voorwaarden van het contract, zo zij tot verdere inhuurgeving mocht toestemmen.

E. BEZOLDIGD VERVOER VAN GOEDEREN LANGS DE WEG.

Het departement volgt van zeer nabij de snelle evolutie die zich thans in deze sector ontwikkelt. Het bezoldigd goederenvervoer heeft met talrijke problemen te kampen en het is zeker niet overdreven te gewagen van een « malaise ». Die malaise kwam trou-

*Durée des contrats :**S.N.C.B. et S.N.C.V.*

Toutes les concessions définitives octroyées à la S.N.C.B. et à la S.N.C.V. et, par conséquent, les contrats d'affermage pour l'exploitation de services publics d'autobus, viendront à échéance le 31 décembre 1971. Après cette date, de nouvelles concessions seront accordées pour les services dont le maintien apparaîtra justifié. Toutefois, certains services sont concédés à titre provisoire, soit en principe pour neuf mois; si, après le 31 décembre 1971 ou après neuf mois, il est décidé de poursuivre l'exploitation des services d'autobus suivant les mêmes normes et aux mêmes conditions, le concessionnaire qui aura donné entière satisfaction bénéficiera d'une priorité sur tout autre exploitant. Sauf circonstances spéciales, un amortissement normal est garanti pour chaque autobus.

*Comment peut-il être mis fin au contrat ?**S.N.C.B. et S.N.C.V.*

Le contrat prend fin d'office :

- le jour de l'échéance ou si la Société renonce au service;
- si la concession du service d'autobus intéressé est retirée;
- si l'entrepreneur se trouve dans l'impossibilité de poursuivre personnellement l'exploitation du service.

De plus, chacune des parties a la faculté de mettre fin au contrat. L'entrepreneur peut être déclaré déchu de tous ses droits dans les cas prévus par l'article 19 des « Conditions générales » annexées à l'arrêté du Régent du 20 septembre 1947.

*Droits des exploitants en ce qui concerne les cessions de lignes.**S.N.C.B.*

Le concessionnaire ne peut céder son contrat à un tiers, en tout ou en partie, sans l'autorisation écrite de la S.N.C.B., au nom de laquelle la concession a été octroyée.

S.N.C.V.

En cas de demande de cession du contrat, la S.N.C.V. garde sa liberté d'action en ce qui concerne les options suivantes :

- l'exploitation en régie ou non;
- la cession ou non des conditions initiales du contrat, au cas où elle donnerait son accord à une prolongation de l'affermage.

E. TRANSPORT REMUNERE DE MARCHANDISES PAR ROUTE.

Le département suit très attentivement l'évolution rapide de ce secteur. Les transports rémunérés de marchandises doivent faire face à de nombreux problèmes et il n'est pas exagéré de parler de véritable « malaise ». Ce malaise s'est d'ailleurs clairement manifesté tant

wens zeer duidelijk tot uiting zowel in protestmoties als tijdens de protestbetogingen in diverse steden van het land op touw gezet, als tijdens de stakingen van de kipwagenvervoerders op diverse grote werven voor de aanleg van nieuwe autosnelwegen. Volgens de Minister mag betreurd worden dat de bedrijfsmiddelen zulkdanig ongeduld aan de dag leggen dat zij uit het oog verliezen dat de uitbouw van een gezonde vervoerpolitiek de daadwerkelijke medewerking vereist van diverse andere departementen en dat, indien het Ministerie van Verkeerswezen passende initiatieven kan en moet nemen, de uiteindelijke gezondmaking van de sector van het baanvervoer, uiteraard en overwegend een regeringsprobleem geworden is.

Ongetwijfeld heeft de wet van 1 augustus 1960 een gevoelige toename van het gemachtigd wagenpark in de hand gewerkt. Na de « numerus clausus » en de subjectieve criteria die dateerden van 1936, heeft deze wet nochtans het grote voordeel objectieve normen voor de toegang tot het nationaal en zelfs het internationaal vervoer in te stellen. De auteurs van de wet waren er zich wel van bewust dat deze nieuwe wet niet geroepen was om ongewijzigd het baantransport van goederen, gedurende ettelijke jaren te beheersen. De wet van 1 augustus 1960 gold destijds veel meer als een middel om ons vervoerapparaat aan te passen aan de eisen en mogelijkheden van de verruimde Europese markt, maar thans komt men tot de vaststelling dat de in de laatste jaren fel toegenomen uitbreiding van ons vrachtwagenpark, mede onder invloed van niet altijd gelukkig te noemen praktijken van verkopers en ook van te brede kredietfaciliteiten, het evenwicht tussen vraag en aanbod op de vervoermarkt heeft verstoord.

Wat werd tot dusver gedaan om te trachten de toestand te verbeteren?

1. De tarieven.

Voor het baantransport in het algemeen noteren wij de installatie van de Tarievencommissie belast de Minister advies te verstrekken over de prijzen en voorwaarden der vervoeropdrachten en dit in uitvoering van de wet van 1 augustus 1960. Deze commissie is op haar uur gekomen. Men kent nu reeds een verplichtend intra-Benelux tarief. In het kader van de aanbeveling n° 1-61 van 1 maart 1961 van de Hoge Autoriteit zal, volgens de Minister, eerlang ook het vervoer van E.G.K.S.-goederen over een afstand van meer dan 50 km aan verplichte Vork-Tarieven onderworpen worden. Ook de studies voor een algemene internationale tarifiering voor Duitsland, Frankrijk en Luxemburg vorderen en dit gelijktijdig met een tarificatie van vervoeropdrachten tussen Nederland en genoemde landen. Terloops zij vermeld dat ook het Benelux-Tarief aan de fluctuaties der vaste en veranderlijke kosten moet worden aangepast. Desbetreffend zijn besprekingen aan gang. Tenslotte lijkt het dat men uiteindelijk — zij het geleidelijk — eveneens voor het algemeen nationaal vervoer, tarieven zal moeten vastleggen en dit hoofdzakelijk indien men wil komen tot een gezonde mededinging tussen de diverse transportmiddelen : weg, spoor, water.

à l'occasion de motions de protestation et des manifestations revendicatives organisées dans plusieurs villes du pays que durant les grèves des transporteurs par camions à benne basculante sur divers grands chantiers de construction de nouvelles autoroutes.

Le Ministre estime qu'il est regrettable de voir les milieux professionnels manifester une impatience telle qu'ils semblent oublier que l'élaboration d'une saine politique de transport exige la collaboration effective de divers autres départements et qui si le Ministère des Communications a le droit et le devoir de prendre des initiatives appropriées, l'assainissement du secteur des transports routiers est en définitive essentiellement affaire de gouvernement.

La loi du 1^{er} août 1960 a incontestablement contribué à l'accroissement sensible du parc de véhicules autorisé. Après le « numerus clausus » et les critères subjectifs datant de 1936, cette loi a incontestablement eu le grand mérite de fixer des normes objectives pour l'instauration de l'accès au transport national, voire international. Les auteurs de la loi n'étaient pas sans savoir que cette nouvelle loi régissant les transports routiers de marchandises était appelée à subir des modifications au bout de quelques années. La loi du 1^{er} août 1960 permettait à l'époque d'adapter notre appareil de transport aux conditions et aux possibilités du marché élargi, mais actuellement on constate que l'extension considérable que notre parc de véhicules de transport a connu ces dernières années — sous l'influence notamment de pratiques pas toujours heureuses de vendeurs ainsi que de facilités de crédit trop larges — a rompu l'équilibre entre l'offre et la demande sur le marché des transports.

Qu'a-t-on fait jusqu'à présent en vue d'améliorer cette situation ?

1. Les tarifs.

Dans le domaine des transports routiers en général, nous notons l'installation d'une Commission de Tarifs chargée de donner son avis au Ministre concernant les prix et les conditions des commandes de transport et ce, en exécution de la loi du 1^{er} août 1960. Cette commission est arrivée à son heure. Il existe déjà un tarif intra-Benelux obligatoire. Le Ministre estime que, dans le cadre de la recommandation n° 1-61 du 1^{er} mars 1961 de la Haute Autorité, le transport de marchandises C.E.C.A. sur une distance de plus de 50 km sera également soumis à une tarification à fourchettes obligatoire. Les études portant sur l'instauration d'une tarification internationale englobant l'Allemagne, la France et le Luxembourg se poursuivent parallèlement à la tarification des commandes de transport entre les Pays-Bas et les pays précités. Notons en passant que le tarif Benelux doit, à son tour, être adapté aux fluctuations des frais fixes et mobiles. Des négociations sont en cours à ce sujet. Enfin il semble qu'on devra en arriver finalement, même si la chose doit se réaliser par étapes, à établir une tarification pour les transports nationaux en général, et ce surtout si l'on veut établir une saine concurrence entre les divers moyens de transport : la route, le rail, les voies navigables.

2. De reglementering.

Volgens de Minister moet men ook zo spoedig mogelijk komen tot een aanpassing van het koninklijk besluit van 22 september 1960 houdende algemeen reglement op het bezoldigd vervoer van goederen en dan meer bepaald om nieuwe normen vast te leggen voor :

- het probleem van het in huur geven of nemen van opleggers, tractoren en vrachtwagens;
- het probleem van de overdracht der vergunningen;
- de criteria voor overgang van lokaal vervoer (25 km) naar nationaal vervoer.

Volgens de Minister eist de gezondmaking van de sector bovendien dringend een statuut voor de transportbemiddelaar. De economische rol van dit beroep neemt toe naar gelang het nationaal en vooral het internationaal vervoer uitbreiding neemt. Het in overleg met de beroepsmilieus en de andere betrokken departementen uitgewerkt statuut werd door de Ministerraad goedgekeurd en zal in het Parlement neergelegd worden zodra het advies van de Raad van State en van de E.E.G.-instanties zal ingewonnen zijn.

3. De vakbekwaamheid.

De wet van 1 augustus 1960 biedt de mogelijkheid de vakbekwaamheid voor internationaal transport in te stellen. Besprekingen met het departement van Middenstand hebben geleid tot een compromis dat voorziet dat het departement van Verkeerswezen terzake alleen zal optreden om de zaak te regelen. Ter uitvoering van dat compromis en op grond van de reeds bestudeerde teksten, leggen de diensten van het departement de laatste hand aan de praktische schikkingen die de vakbekwaamheid in internationaal vervoer tot werkelijkheid zullen maken.

Voor de vakbekwaamheid in nationaal transport is de herziening van de wet van 1 augustus 1960 nodig. Ook hieraan wordt door de diensten van het departement met bekwame spoed gewerkt.

4. De controle.

De Minister stelt nochtans vast dat, zo de tarificatie, de vakbekwaamheid, het statuut van de tussenpersoon, alsmede de aanpassing van de vigerende wetteksten de essentiële punten zijn van het urgentieprogramma van de Nationale Federatie om de sector te saneren, al deze kwesties gelijklopend de systematische uitbouw van een degelijke en doeltreffende controle noodzakelijk maken. Daar het kader van het Bestuur van het Vervoer slechts 27 controleurs voorziet daar waar men in Nederland b.v. een staf van ongeveer 110 man heeft, zullen kaderuitbreidingen met inachtneming van de terzake geldende beschikkingen dus moeten overwogen worden en dienaangaande zal overleg worden gepleegd met het Openbaar Ambt. Trouwens de taken die de administratie te vervullen heeft, moeten worden herdacht in het

2. La réglementation.

Par ailleurs, le Ministre déclare qu'il est urgent de procéder à une adaptation de l'arrêté royal du 22 septembre 1960 portant le règlement général sur les transports rémunérés de marchandises, notamment en vue d'établir de nouvelles normes pour :

- le problème du louage de semi-remorques, tracteurs et camions;
- le problème de la cession des autorisations;
- les critères du passage du transport local (25 km) au transport national.

Il est d'avis que l'assainissement du secteur exige en outre l'établissement urgent d'un statut de l'intermédiaire de transport. Le rôle économique de cette profession s'accroît à mesure de l'extension du transport national et surtout international. Le statut élaboré de commun accord avec les milieux professionnels et les autres départements intéressés a été approuvé par le Conseil des Ministres et sera soumis au Parlement dès que le Conseil d'Etat et les instances de la C.E.E. auront émis leur avis.

3. La compétence professionnelle.

La loi du 1^{er} août 1960 permet d'instaurer la compétence professionnelle pour le transport international. Des pourparlers avec le département des Classes Moyennes ont abouti à un compromis selon lequel le département des Communications n'interviendra en la matière que pour régler la question. En exécution de ce compromis et sur la base des textes ayant déjà fait l'objet d'une étude, les services du Département mettent au point les dispositions pratiques permettant l'instauration effective de la compétence professionnelle en matière de transport international.

La compétence professionnelle en matière de transport national nécessite la révision de la loi du 1^{er} août 1960. Les services du département s'occupent également de cette question en y mettant toute la diligence requise.

4. Contrôle.

Le Ministre constate cependant que si la tarification, la compétence professionnelle, le statut de l'intermédiaire ainsi que l'adaptation des textes légaux en vigueur forment les points essentiels du programme d'urgence de la Fédération nationale pour assainir le secteur, toutes ces questions nécessitent, parallèlement, la mise sur pied systématique d'un contrôle sérieux et efficace. Comme le cadre de l'Administration des Transports ne prévoit que 27 contrôleurs alors que les Pays-Bas, par exemple, disposent d'un état-major de quelque 110 unités, il faudra envisager une extension de cadre, en tenant compte des dispositions appliquées en la matière, et consulter à cet effet la Fonction Publique. D'ailleurs, les tâches imparties à l'Administration doivent être repensées à la lumière de ce qui appartient effectivement à la gestion publique, de sorte que les tra-

licht van wat werkelijk onder het overheidsbeleid thuis hoort, zodat meer specifiek studiewerk, alsmede het bijhouden van statistieken, tarificatieonderzoek, het inrichten van vakbekwaamheidscursussen, enz. kan worden overgelaten aan een gespecialiseerd orgaan, geleid door vertegenwoordigers van de administratie en van de privé-sector. Hierbij gaat de keuze van de Minister naar een V.Z.W.D. waarvan de statuten zopas werden vastgelegd zodat de oprichting erlang zal kunnen doorgaan.

5. De bilaterale contingenten.

— Duitsland.

Na lange en moeizame besprekingen, kon het departement het contingent van 300 machtigingen begin 1961 opvoeren tot 675 einde 1965 (de Nederlanders beschikken nog steeds over 1050 machtigingen). Het huidig contingent is nochtans onvoldoende en de Duitse autoriteiten maken verdere besprekingen afhankelijk van een financieel akkoord houdende o.m. de afschaffing der dubbele taksatie.

— Frankrijk.

De Frans-Belgische gemengde Commissie kwam voor het laatst samen in september 1965. Voor de « Lange Afstand » d.i. gans Frankrijk, ging men van 63 vergunningen in 1963 naar 83 in 1965. Voor de « Korte Afstand » dit zijn 26 departementen, ging men van 313 vergunningen in 1963 naar 361 in 1965. Het aantal vergunningen per reis steeg van 37.770 in 1963 tot 44.000 in 1965.

Verder stemden de Franse Autoriteiten in met een verhoging der transitmachtigingen.

— Italië.

Het contingent dat maar 50 vergunningen telde in februari 1964 kon opgevoerd worden tot 110.

Andere landen.

Voor Oostenrijk, Roemenië, en de Scandinavische Landen zijn de contingenten thans volgens de Minister voldoende. In 1965 werden volgende nieuwe bilaterale akkoorden afgesloten : met Denemarken — 200 permanente vergunningen; met Roemenië — 5 permanente vergunningen en 50 reisvergunningen; met Spanje — 150 reisvergunningen.

Het Spaanse contingent dat ook het eigen-vervoer moet dekken is veel te laag. Verder weigeren de Spaanse Autoriteiten het leeg binnenrijden terwijl de retour-vrachten slechts mogen gezocht worden in een bepaalde kring rond de losplaats. Na talrijke briefwisseling heeft het departement bekomen dat begin mei 1966 te Madrid nieuwe besprekingen kunnen worden aangevat.

vaux d'étude spécifiques, de même que la mise à jour des statistiques, l'étude tarifaire, l'organisation de cours d'aptitude professionnelle, etc., puissent être confiés à un organe spécialisé, dirigé par des représentants de l'Administration et du secteur privé. En l'occurrence, le Ministre a opté pour une A.S.B.L. dont les statuts viennent d'être établis et qui pourra être créée prochainement.

5. Les contingents bilatéraux.

Allemagne.

Après de longues et pénibles discussions, le département a pu porter le nombre d'autorisations de 300 au début de 1964 à 675 fin 1965. (Les Hollandais disposent toujours de 1.050 autorisations). Le contingent actuel est toutefois insuffisant et les autorités allemandes subordonnent la poursuite des pourparlers à un accord financier comportant la suppression de la double taxation.

France.

La dernière réunion de la Commission mixte franco-belge a eu lieu en septembre 1965. Pour la « Grande distance », c'est-à-dire toute la France, le nombre d'autorisations est passé de 63 en 1963 à 83 en 1965. Pour la « Petite distance », c'est-à-dire 26 départements, le nombre d'autorisations est passé de 313 en 1963 à 361 en 1965. Le nombre d'autorisations par voyage est passé de 37.770 en 1963 à 44.000 en 1965.

En outre, les autorités françaises ont admis une augmentation des autorisations de transit.

Italie.

Le contingent qui ne comptait que 50 autorisations en février 1964, a pu être porté à 110.

Autres pays.

Le Ministre est d'avis que pour l'Autriche, la Roumanie et les Pays Scandinaves, les contingents sont suffisants. En 1965, de nouveaux accords bilatéraux ont été conclus : avec le Danemark : 200 autorisations permanentes, avec la Roumanie : 5 autorisations permanentes et 5 autorisations de voyage, avec l'Espagne : 450 autorisations de voyage.

Le contingent espagnol, qui couvre également le transport pour compte propre, est réellement insuffisant. Par ailleurs, les autorités espagnoles refusent l'entrée à vide tandis que les frets de retour ne peuvent être effectués que dans un cercle déterminé autour du lieu de déchargement. Grâce à un long échange de lettres, le département a obtenu que de nouveaux pourparlers seront entamés à Madrid au début du mois de mai 1966.

F. ZEEWEZEN EN BINNENVAART.**1. Oostende-Doverlijn.**

In 1965 werd met de pakketboten het vervoer verzekerd van o.m. 1.378.143 passagiers. Dit vervoer werd verzekerd door 6 pakketboten die elk 1.600 à 1.700 passagiers kunnen vervoeren. Ten overstaan van 1964 nam het reizigersverkeer met de pakketboten toe met 8 %. Het aantal enkele overvaarten evolueerde trouwens als volgt sedert de laatste wereldoorlog :

1950 : 1.276;

1965 : 2.274.

Wat de carferrydienst betreft beschikt de lijn thans over 4 carferries, waarvan 3 een laadvermogen hebben van 160 voertuigen en 1 ruimte biedt aan 100 wagens. Deze verzekerden, naargelang de noodwendigheden, 1 tot 6 overvaarten in elke richting per dag. Vanaf 1966 zullen 1 tot 8 overvaarten in elke richting worden verzorgd. Overwogen wordt, vanaf de winter 66/67 minstens 2 overvaarten per dag te doen en in elke richting. Het aantal enkele overvaarten evolueerde als volgt :

1950 : 127;

1965 : 1.905.

In 1965 werden vervoerd o.m. 558.851 reizigers en 180.283 auto's.

Voor 1965 bedroeg de gemiddelde stijging van de trafiek 15 % voor de reizigers en 17 % voor de auto's. Aldus werden in 1965 in totaal voor de pakketboten en de carferries 1.936.994 passagiers vervoerd. De totale reizigerstrafiek evolueerde als volgt :

1950 : 393.040;

1965 : 1.936.994.

Wat de economische exploitatie van de dienst betreft — waarvan met een zekere trots kan worden gezegd dat het een winstgevende staatsexploitatie is — dient vooral de aandacht gevestigd op het feit dat het de afdeling carferry van de Oostende-Doverlijn is die veruit de meest rendabele is, misschien zelfs de enige die rendabel is. Op een globaal bedrag bruto-ontvangsten van ca 600 miljoen frank in 1964, werd de helft door de carferries opgebracht en dit met 50 % minder materieel waarvan bovendien iedere eenheid 15 % minder kost dan de pakketboten die voor het vervoer van passagiers zorgen. Met andere woorden, 486.000 reizigers die 156.000 auto's en enkele andere voertuigen begeleidden, hebben in 1964 evenveel ontvangsten opgeleverd als de 1.272.000 reizigers die met de pakketboten vervoerd werden en dit met carferries die, in frank uitgedrukt, slechts 30 % van de totale investeringen van de lijn, in vlottend materieel, vertegenwoordigen. Het is nu juist de afschrijving van het vlottend materieel dat veruit de grootste uitgavepost is van gelijk welke rederij. Dit geeft volgens de Minister een idee van het gevaar dat kan verbonden zijn aan het tot stand komen van andere zeevaartrijnen tussen Dover en een Belgische haven, vooral wanneer deze zich specialiseren in het vervoer van autovoertuigen

F. NAVIGATION INTERIEURE.**1. Ligne Ostende-Douvres.**

Au cours de l'exercice 1965, les paquebots ont notamment assuré le transport de 1.378.143 passagers. Ce transport fut assuré par 6 paquebots pouvant transporter chacun de 1.600 à 1.700 passagers. Par rapport à 1964, le transport de passagers par les paquebots a augmenté de 8 %. Depuis la dernière guerre mondiale, le nombre des traversées simples a évolué comme suit :

1950 : 1.276.

1965 : 2.274.

En ce qui concerne le service de carferries, la ligne possède actuellement 4 carferries, dont 3 peuvent transporter 160 voitures et le 4^e 100. Ils assurent, selon les nécessités, une à six traversées par jour dans chaque sens. A partir de 1966, 1 à 8 traversées seront assurées dans chaque sens. Il est pris en considération de faire au moins deux traversées par jour en chaque sens, à partir de l'hiver 1966-1967. Le nombre de traversées simples a évolué comme suit :

1950 : 127.

1965 : 1.905.

En 1965, les carferries ont transporté notamment 558.851 passagers et 180.283 voitures privées.

Pour 1965, l'augmentation du trafic était de 15 % pour les passagers et de 17 % pour les voitures. Au total, les paquebots et carferries ont donc transporté en 1965, 1.936.994 passagers. Les chiffres totaux du trafic voyageurs ont évolué comme suit :

1950 : 393.040.

1965 : 1.936.994.

Quant à l'exploitation économique de cette entreprise d'Etat, dont on peut souligner avec fierté les résultats bénéficiaires, l'accent doit être mis sur le fait que la section carferry de la ligne est de loin la plus rentable, sinon la seule, puisque sur un montant total de recettes brutes de 600 millions de francs en 1964, la moitié est redevable aux carferries, et cela avec un matériel moitié moindre et coûtant de surcroît par unité 15 % de moins que celui affecté au transport des passagers par paquebots. En d'autres termes, 486.000 passagers accompagnant 156.000 autos et quelques autres véhicules ont produit en 1964 autant de recettes que les 1.272.000 passagers transportés par les paquebots, et cela avec un matériel ne représentant en francs que 30 % des investissements totaux, en matériel flottant, de la ligne. Or, on sait que l'amortissement de ce matériel est de loin le plus gros poste de dépenses d'un armement maritime, quel qu'il soit. De l'avis du Ministre, ceci donne une idée du danger qui peut résulter de l'instauration d'autres lignes maritimes entre Douvres et un autre port belge, surtout si ces lignes étaient spécialisées dans le transport de voitures privées et n'étaient pas tenues aux obligations de « service public » qui caractérisent la ligne Ostende-Douvres. La concurrence de ces nouveaux services pourrait

en niet gebonden zijn door de verplichtingen van « openbare dienst » die uiteraard het kenmerk zijn van de Oostende-Doverlijn. Het inleggen van dergelijke bijkomende diensten kan dus een belangrijke weerslag hebben op het renderend gedeelte van onze exploitatie, waardoor mettertijd het geheel deficitair zou kunnen worden. De Minister heeft bij deze gelegenheid ook de aandacht gevestigd op het feit dat de Staat in de Oostende-Doverlijn investeringen heeft gedaan voor een totale waarde van meer dan 2 miljard om maar alleen van het vlottend materieel te spreken, terwijl in de zomerperiode tot 1.000 personeelsleden bij die dienst betrokken zijn en in de werkhuizen een 50 -tal personen instaan voor het onderhoud van de schepen. In verband met de Oostende-Doverlijn werd een voorstel uitgewerkt om zo spoedig mogelijk tot de bestelling over te gaan van een bijkomende carferry, speciaal opgevat voor het vervoer van geladen camions. Het tijdstip waarop de bestelling zal worden toegewezen, hangt af van de beslissing die nog moet genomen worden t.a.v. de budgetaire aspecten. Zo mocht blijken dat de begroting voor 1966 niet kan worden aangepast, zal het desbetreffend krediet (circa 275 miljoen) voorzien worden op de begroting voor 1967.

2. De koopvaardijvloot.

Het investeren van Belgisch kapitaal in de zeevaart-uitrusting geschiedde gedurende ettelijke jaren op eerder karige wijze. Het gebrek aan belangstelling vanwege sommige Belgische financiële privé-middelen voor de zeevaartondernemingen kan volgens de Ministers worden gezien als één van de voornaamste oorzaken van de ontoereikendheid van onze koopvaardij ten opzichte van de ontwikkeling van onze nijverheid en van onze handel.

Deze, voor onze koopvaardij, nadelige toestand zou zich volgens de Minister, minder voordelig hebben ontwikkeld indien de Staat in gebreke was gebleven om het tekort aan privé-kapitaal aan te vullen met ruime kredietmogelijkheden. Tot einde 1965 werden in totaal 7.927.822.350 frank kredieten verleend, die in ruime mate hebben bijgedragen tot de uitbouw en de modernisering van onze Belgische vloot. Op 31 december 1965 was deze samengesteld uit 97 eenheden met in totaal 760.502 BRT, terwijl voor rekening van Belgische rederijen op datzelfde ogenblik zes schepen in aanbouw waren met in totaal 208.690 ton. Onze vloot heeft gemiddeld een opvallend lage ouderdom. Inderdaad, terwijl bij de wereldvloot 27,5 % van de tonnage jonger is dan 5 jaar, bedraagt dezelfde verhouding van onze handelsvloot 42,5 % hetgeen meteen sprekend is voor het hoog technisch peil dat zij verworven heeft. De economische exploitatie stelt echter ook zeer scherpe problemen voor onze rederijen. Tegenover de traditionele vrije concurrentie die steeds aan de basis heeft gelegen van elke gevestigde maritieme bedrijvigheid stelt zich de laatste jaren een steeds verder doorgedreven protectionisme vanwege sommige grote en kleine zeevaartlanden, terwijl alle jonge onafhankelijke staten een eigen handelsvloot willen opbouwen, met als gevolg een te snel groeiende vervoercapaciteit met de bezwarende omstandigheid dat die landen daarenboven aan vlagdiscriminatie doen.

done avoir, dès le début, une répercussion défavorable sur la rentabilité de l'exploitation et, à plus longue échéance, à la rendre déficitaire. A ce propos, le Ministre a souligné le fait que l'Etat a investi plus de 2 milliards dans la ligne Ostende-Douvres, pour ne parler que du matériel flottant, tandis que quelque 1.000 personnes sont occupées à bord des bateaux et que, dans les ateliers, une cinquantaine de personnes s'occupent de l'entretien des navires. En ce qui concerne cette ligne, il a été élaboré une proposition tendant à commander aussitôt que possible un nouveau carferry conçu spécialement pour le transport de camions chargés. Le moment auquel la commande pourra se faire dépend de la décision à prendre sur le plan budgétaire. Au cas où le budget de 1966 ne le permettrait pas, le crédit nécessaire ($\pm$ 275 millions) sera inscrit au budget de 1967.

2. La marine marchande.

L'intervention des capitaux belges dans l'armement maritime n'a généralement rencontré que peu d'empressement. D'après le Ministre, le manque d'intérêt manifesté par certains milieux de la finance privée belge pour les entreprises maritimes peut être considéré comme une des causes fondamentales de l'insuffisance de notre marine marchande par rapport au développement de notre industrie et de notre commerce.

Il estime que cette situation désavantageuse pour notre marine marchande aurait évolué moins avantageusement si l'Etat était resté en défaut pour remédier par d'importants crédits à la carence des capitaux privés. Jusqu'à fin 1965, des crédits ont été accordés pour un montant de 7.927.822.350 francs, qui ont été affectés en ordre principal à l'expansion et à la modernisation de la flotte belge. Au 31 décembre 1965, cette flotte était composée de 97 unités totalisant 760.502 tonnes tandis qu'à la même date, 6 bateaux d'un total de 208.690 tonnes étaient en construction pour compte d'armements belges. L'âge moyen de notre flotte est particulièrement bas. En effet, alors que, dans la flotte mondiale, 27,5 % seulement du tonnage n'atteint pas 5 ans, cette proportion est de 42,5 % dans la flotte belge, ce qui prouve en même temps son niveau technique élevé. L'exploitation économique pose également de grands problèmes aux armateurs. En face de la libre concurrence qui a toujours été à la base de toute activité, on constate au cours des dernières années un protectionisme toujours plus poussé aussi bien de la part de petits pays que de certains grands pays maritimes, tandis que tous les pays qui viennent d'accéder à l'indépendance veulent à tout prix construire une flotte commerciale qui leur soit propre; d'où un accroissement trop accéléré de la capacité des moyens de transports alors que ces pays appliquent au surplus la discrimination du pavillon.

Er zijn, volgens de Minister, nog andere bedreigingen die uitgaan van de landen die beheerd worden volgens economische principes die anders zijn dan de onze, en alhoewel we deze bedreigingen dienen te herleiden tot de — ondanks alles — bescheiden omvang van de Belgische vloot, is deze laatste er toch niettemin aan blootgesteld.

3. De kustvaart.

Hoewel zij deel uitmaakt van onze gezamenlijke koopvaardij, vertoont onze kustvaart zeer aparte kenmerken. Nog in veel sterkere mate dan onze koopvaardij is onze kustvaartvloot, in vergelijking met de naburige landen, volgens de Minister, ontoereikend en dat kan een ernstige handicap blijken te zijn in het kader van de Gemeenschappelijke Markt, vooral dan met de mogelijke toetreding van Groot-Brittannië. Gelet op de in dat perspectief geziene uitbreidingsmogelijkheden, is de vrees niet denkbeeldig dat wij, nog meer dan vroeger, de moeilijkheden en nadelen van de zwakke positie van onze kustvaartvloot zullen ondervinden. Hierbij herinnert de Minister aan het feit dat, enkele jaren terug, de geringe rol van de Belgische kustvaart reeds tot gevolg had dat onze rederijen niet vertegenwoordigd waren op de Conferentie betreffende de vrachtprijzen « European Tramping Schedule », met als resultaat, dat de vrachtprijzen voor Antwerpen vastgesteld werden op een hoger bedrag dan voor Rotterdam en Hamburg. Aldus wordt, volgens de Minister, duidelijk aangetoond dat een vloot van voldoende omvang onontbeerlijk is tot behoud — in de vrachtprijzenconferenties — van het principe van de toepassing in onze havens van dezelfde tarieven als die welke toegepast worden in de concurrerende havens.

4. De zeevisserij.

Onze visserijvloot was de laatste jaren vooral gekenmerkt door haar ouderdom. Een gedurfde modernisering van de vloot drong zich, volgens de Minister, op wilden wij in de toekomst het hoofd kunnen bieden aan de buitenlandse concurrentie.

Verjongen van de vloot was noodzakelijk doch stond niet. Het waren niet alleen de schepen zelf doch ook de visserijmethodes, die dienden verjongd. Wanneer wij de evolutie van onze visserijvloot nagaan, dan stellen wij vast dat de gemiddelde ouderdom van de schepen in 1961 21 jaar en 2 maanden bedroeg, en in 1965 19 jaar en 3 maanden. Dit betekent dat het laatste jaar zich duidelijk een gunstige kentering heeft voorgedaan die voorzeker in hoofdzaak gesteund is op de bij koninklijk besluit van 29 november 1961 ingevoerde slooppremie die 5.000 frank per brutoton kan bedragen, voor elk gesloopt schip, op voorwaarde dat het 30 jaar oud is of dat de onvoldoende economische rendabiliteit ervan bewezen is, maar als uitdrukkelijke voorwaarde geldt tevens het aanbouwen en in de vaart brengen van een nieuw schip onder Belgische vlag. Sedert het verschijnen van het koninklijk besluit van 29 november 1961 werden premies goedgekeurd voor het slopen van 33 schepen met in totaal 2.478,93 BRT. Het bedrag van de verleende premies belooft samen 12.177.822 frank. Deze sloop-

Le Ministre signale que d'autres menaces se manifestent également de la part de pays gérés d'après des principes économiques différents des nôtres, et s'il convient de les rapporter à l'importance malgré tout modeste de la flotte belge, celle-ci n'en est pas moins menacée.

3. Le cabotage.

Bien que le cabotage fasse, en réalité, partie de la marine marchande, il présente des caractéristiques très spéciales. Le Ministre déclare que l'insuffisance de notre flotte de cabotage est encore plus marquée que celle de notre marine marchande par rapport aux flottes des pays environnants, ce qui pourrait constituer un handicap sérieux surtout au moment où la Grande-Bretagne entrerait au sein du Marché Commun. En prévision des possibilités d'extension qui se présenteront alors, on peut craindre que, plus qu'auparavant, nous n'allions au devant de difficultés et d'inconvénients sérieux, eu égard à la position plutôt faible de notre flotte. A ce sujet, le Ministre rappelle qu'en raison du rôle mineur joué par le cabotage belge, nos armements n'étaient pas représentés il y a quelques années à la conférence « European Tramping Schedule » qui devait fixer les frets du cabotage : le résultat en était que le fret fixé pour le port d'Anvers était plus haut que pour les ports de Rotterdam et de Hambourg. De l'avis du Ministre, ceci prouve la nécessité absolue de disposer d'une flotte suffisamment importante si l'on désire que les conférences de frets sauvegardent l'application à nos ports des mêmes tarifs qu'aux ports étrangers qui sont nos concurrents.

4. La pêche maritime.

Ces dernières années, notre flotte de pêche maritime était surtout caractérisée par sa vieillesse. Le Ministre a souligné qu'une modernisation hardie de la flotte s'imposait si nous voulions, dans l'avenir, tenir tête à la concurrence étrangère.

S'il était nécessaire de rajeunir la flotte, cette mesure n'était toutefois pas suffisante. Ce qu'il fallait rajeunir, c'était non seulement les navires mêmes, mais aussi les méthodes de la pêche. En observant l'évolution de notre flotte de pêche maritime, nous constatons que l'âge moyen des navires était, en 1961, de 21 ans et 2 mois et en 1965, de 19 ans et 3 mois. Cela signifie que, au cours de l'année dernière, un revirement favorable s'est manifesté qui trouve certainement son origine, en ordre principal, dans la prime de démolition instaurée par l'arrêté royal du 29 novembre 1961 et pouvant atteindre 5.000 francs par B.R.T. pour chaque navire démoli, à condition qu'il soit âgé de 30 ans ou que sa rentabilité économique insuffisante soit démontrée, et aussi à la condition expresse de construire et de mettre en ligne un nouveau navire sous pavillon belge. Depuis la parution de cet arrêté royal, les primes ont été approuvées pour la démolition de 33 navires pour un total de 2.478,93 B.R.T. Le montant des primes octroyées est de 12.177.822 francs. Cette prime de démolition, liée aux

premie, gekoppeld aan de scheepskredieten die ook in de visserijsector worden verleend in het kader van de wet van 23 augustus 1948, hebben het mogelijk gemaakt de nieuwe initiatieven aan te moedigen waaraan onze visserijsector zo dringend behoefte heeft. In het kader van bedoelde wet werden tot op heden niet minder dan 737.493.333 frank krediet verleend voor de zeevisserij.

Toch blijft nog veel te doen wanneer wij de samenstelling van onze vloot even van naderbij bekijken : op 31 december 1965 was zij samengesteld uit 383 eenheden waarvan slechts 50,67 % minder dan 20 jaar oud zijn; 21,94 % van de vloot is nog ouder dan 30 jaar, terwijl er zelfs nog schepen in de vaart zijn van meer dan 50 jaar.

De Minister zal aandringen op een spoedige goedkeuring van zijn voorstel dat ertoe strekt de slooppremie van 5.000 frank per brutoton te brengen op 6.000 frank.

5. De binnenscheepvaart.

Deze zeer belangrijke tak van het vervoer, die van jaar tot jaar nog uitbreiding neemt, stelt een reeks problemen die als volgt kunnen worden samengevat :

— moeilijkheden van structurele aard (bedrijf en vloot);

— moeilijkheden in verband met de exploitatie van het beschikbaar vlottend materieel, meer bepaald dus de reglementering in verband met de Dienst voor Regeling der Binnenvaart.

De bestaande vloot wordt gekenmerkt door de gemiddelde kleine tonnemaat per schip en door de ouderdom van de schepen in het algemeen. De totale tonnemaat is praktisch ongewijzigd gebleven in vergelijking met vóór de oorlog, namelijk 2.437.000 ton in 1938 en 2.641.055 ton in 1965.

Daartegenover staat dat het aantal schepen in gevoelige mate verminderd is : 6.912 in 1938 en nog slechts 5.511 einde 1965, 't is te zeggen een vermindering van 1.401 eenheden. In deze verhouding is de gemiddelde tonnemaat wel gevoelig gestegen. Thans bereikt zij inderdaad 477 ton tegen slechts 352 ton in 1938, maar niettemin geldt de conclusie dat onze vloot nog steeds samengesteld is uit een meerderheid kleinere eenheden. De schepen kleiner dan het type kempenaar vertegenwoordigen 81 % van de totale gemotoriseerde vloot. Bij de sleepschepen zijn de verhoudingen gunstiger voor de grotere schepen. Daar zijn 47 % van de vloot van het type kempenaar of groter.

Anderzijds, is de uitbating van de binnenscheepvaart in ruime mate in handen van de kleine ambachtelijke ondernemingen. Eigenaars in het bezit van één enkel schip vertegenwoordigen praktisch 60 % van de schepen en 55 % van de totale tonnemaat.

Volgens de Minister oefent de verdeling van het vervoer langs de beurtrol weinig of geen stimulerende invloed uit op de aanpassing en modernisering van de

crédits maritimes qui sont aussi octroyés dans le secteur de la pêche maritime, dans le cadre de la loi du 23 août 1948, ont permis d'encourager les nouvelles initiatives dont notre secteur de la pêche maritime avait un si urgent besoin. Dans le cadre de cette loi, pas moins de 737.493.333 francs ont jusqu'à présent été octroyés à la pêche de mer.

Si l'on examine de plus près la composition de notre flotte, on constate toutefois qu'il reste beaucoup à faire; au 31 décembre 1965, elle se composait de 383 unités dont 50,67 % seulement avaient moins de 20 ans; 21,94 % des unités dépassent encore 30 ans, et qu'on maintient même en service des navires de plus de 50 ans.

Le Ministre insiste pour que sa proposition d'augmenter la prime de démolition de 5.000 francs à 6.000 francs par B.R.T. soit approuvée sans délai.

5. La navigation intérieure.

Ce secteur très important du transport et qui prend encore annuellement de l'extension, pose une série de problèmes qui peuvent être résumés comme suit :

— difficultés d'ordre structurel (forme d'exploitation et flotte);

— difficultés en rapport avec l'exploitation du matériel flottant disponible, autrement dit la réglementation relative à l'Office Régulateur de la Navigation intérieure.

La flotte existante se caractérise par le tonnage moyen réduit des bateaux ainsi que par leur âge en général. Le tonnage total est pratiquement resté inchangé par rapport à la période d'avant-guerre : 2.437.000 tonnes en 1938 et 2.641.055 tonnes en 1965.

D'autre part, le nombre de bateaux a fortement diminué : de 6.912 en 1938, il n'était plus que de 5.511 fin 1965, soit une diminution de 1.401 unités. Dans cette proportion, le tonnage moyen par bateau a augmenté sensiblement. Il atteint en effet 477 tonnes contre 352 tonnes seulement en 1938, mais en dépit de cela, notre flotte est toujours composée, en majeure partie, d'unités d'un tonnage réduit. Les bateaux plus petits que le type campinois représentent 81 % de la totalité de la flotte motorisée. Pour les bateaux remorqués, la proportion de bateaux de fort tonnage est plus favorable : 47 % de cette flotte sont des bateaux du type campinois ou plus grand.

D'autre part, l'exploitation de la navigation intérieure est assurée dans une large mesure par des petites entreprises artisanales. Les bateliers qui ne possèdent qu'un seul bateau représentent pratiquement 60 % des bateaux et 55 % du tonnage total.

D'après le Ministre, la répartition du transport par le tour de rôle ne stimule pas ou très peu l'adaptation et la modernisation de la flotte. Puisque chaque

vloot. Vermits ieder schip, langs de beurtrol, verzekerd is ladingen aan vastgestelde en gelijke prijzen te bekomen, geniet een modern schip vaak geen enkele voorkeur ten opzichte van een oud, gedemoërd schip. Deze toestand is van aard om in de schipperij een zeker immobilisme te onderhouden, vooral bij de eigenaars van reeds afgeschreven materieel. Deze eigenaars worden, volgens de Minister, niet meer aangezet om hun uitbating te verbeteren. Ingevoerd ingevolge de besluitwet van 12 december 1944, waarbij tevens de Dienst voor Regeling der Binnenvaart werd opgericht, heeft deze reglementering sedertdien aanleiding gegeven, op basis van de opgesomde voor- en nadelen, tot heel wat discussies.

Met gelijke hardnekkigheid werd door de enen het behoud, door de anderen de intrekking van deze besluitwet bepleit. Tot op heden bleef deze besluitwet nochtans van kracht al werden meerdere maatregelen getroffen om ze in bepaalde gevallen en in de mate van het mogelijke te versoepelen. Zo werden bijzondere maatregelen getroffen ten voordele van het vervoer voor eigen rekening, voor het vervoer van goederen, ingevoerd van over zee via de zeehavens, voor het vervoer van steenkolen, enz. Voor het vervoer van goederen ingevoerd van over zee worden bijvoorbeeld lagere vrachten vastgesteld evenals trouwens voor het vervoer van steenkolen. Het vervoer voor eigen rekening biedt aan alle ondernemingen de mogelijkheid hun vervoer zelf te verzekeren, zonder tussenkomst van de beurtrol, op voorwaarde dat zij zich daarvoor de vereiste schepen in eigendom aanschaffen of voor een periode van tenminste 2 jaar in huur nemen. Tijdens die periode mogen die schepen onder geen enkele voorwaarde ingeschakeld worden in het vervoer voor rekening van derden. Onder dit regime waren op 31 december 1965 358 schepen met 155.058 ton in de vaart. Het zijn vanzelfsprekend deze schepen die veruit de grootste rotatie hebben.

Een verdere aanpassing onder vorm van versoepeling zal zich volgens de Minister in de reglementering opdringen doch daarbij zal vooral rekening dienen gehouden enerzijds met de verkeersstromen op internationaal gebied en anderzijds met de nieuwe technieken waarvoor de laatste jaren belangstelling bestaat in de middens van de binnenvaart. In dit verband wees de Minister op de duwvaart die nu ook reeds in ons land wordt beoefend voor welbepaalde trafieken en trajecten. Zo zijn thans 21 duwschepen in de vaart met een totaal van 26.023 ton (gemiddeld 1.239 ton per eenheid).

6. De havens.

In 1938 ontving Antwerpen 11.762 zeeschepen met een totale tonnemaat van 24.154.705 ton; en in 1965, 18.065 schepen en 55.383.388 ton. Voor Gent bedroegen deze cijfers voor 1938, 1.816 schepen en 1.944.330 ton, voor 1965 2.494 schepen en 1.918.178 ton. Voor Zeebrugge tenslotte in 1938, 1.574 schepen en 1.951.667 ton, en in 1965, 2.280 schepen en 3.761.257 ton. De totale trafiek is dus in zeer gevoelige mate gestegen, ook de tonnemaat en de diepgang van de schepen ondergingen belangrijke wijzigingen. Een zo snelle en gestadige aangroei van de trafiek en, mede met de evolutie in

bateau est assuré d'obtenir du transport à son tour, et cela à des prix fixés et égaux, un bateau moderne n'a généralement aucun avantage sur un bateau démodé. Cette situation est de nature à entretenir un certain immobilisme parmi les bateliers, surtout chez les propriétaires de matériel amorti. Le Ministre est d'avis que ceux-ci n'ont plus aucune raison d'améliorer leur exploitation. L'arrêté-loi du 12 décembre 1944 qui a instauré cette réglementation et qui a créé l'Office Régulateur de la Navigation intérieure, a donné lieu à beaucoup de discussions basées sur les avantages et les inconvénients énumérés plus haut.

Avec la même ténacité, les uns ont défendu cet arrêté-loi, alors que les autres en ont préconisé le retrait. Jusqu'à ce jour, l'arrêté-loi est resté d'application, mais plusieurs mesures ont été prises pour l'assouplir en différents domaines, dans la mesure du possible. Ainsi, des mesures spéciales ont été prises en faveur du transport pour compte propre, du transport de marchandises importées par bateaux de mer via un port maritime, du transport de charbons, etc. Pour le transport de marchandises importées d'outre-mer, par exemple, un fret inférieur a été établi, ainsi d'ailleurs que pour le transport de charbons. Le transport pour compte propre fournit la possibilité à chaque entreprise d'assurer elle-même son transport, sans intervention du tour de rôle, à condition de se procurer en propriété les bateaux nécessaires ou de les louer pour une période minimum de 2 ans. Pendant cette période, les bateaux ne peuvent, en aucun cas, être inscrits sur les tours de rôle pour effectuer du transport pour compte de tiers. Au 31 décembre 1965, 358 bateaux avec un tonnage global de 155.058 tonnes étaient en exploitation sous le régime du compte propre. Il est évident que ces bateaux ont de loin la rotation la plus grande.

Le Ministre croit qu'une plus grande adaptation de la réglementation sous forme d'assouplissement sera nécessaire, mais qu'il conviendra pourtant de tenir compte, d'une part, des problèmes de transport dans le secteur international et, d'autre part, des nouvelles techniques qui éveillent ces dernières années un certain intérêt dans les milieux du transport fluvial. A ce sujet, le Ministre a parlé du poussage qui est d'application dans notre pays pour quelques trafics bien déterminés et sur quelques trajets seulement. Actuellement, 21 unités de poussage sont en service avec un total de 26.023 tonnes, ce qui représente en moyenne 1.239 tonnes par unité.

6. Les ports.

Le port d'Anvers a accueilli en 1938, 11.762 bateaux de mer totalisant 24.154.705 tonnes et en 1965, 18.065 bateaux et 55.383.388 tonnes. Pour le port de Gand, ces chiffres étaient respectivement en 1938, de 1.816 bateaux et 1.944.330 tonnes et pour 1965, de 2.494 bateaux et 1.918.178 tonnes. Enfin, pour Zeebrugge, 1.574 bateaux et 1.951.667 tonnes en 1938 et 2.280 bateaux et 3.761.257 tonnes en 1965. De ces chiffres, il apparaît clairement que le trafic total a fortement augmenté. Le tonnage et le tirant d'eau des bateaux ont considérablement évolué. Il est inévitable qu'un accroisse-

de schepen zelf, eisen een gelijklopende en minstens gelijkmatige uitbreiding en aanpassing van havengebieden, — installaties en uitrustingen. Deze problemen vallen echter onder de bevoegdheid van het Departement van Openbare Werken.

Ten slotte, sprak de Minister over de werking van de Nationale Commissie ter bevordering van de Havenbelangen die tot op heden een eerder beperkte activiteit kende; het is natuurlijk ondenkbaar havenproblemen te bestuderen en de noodzakelijke uitbreiding en opvatting van haveninrichtingen te plannen, wanneer daarbij de infrastructuur dient over het hoofd gezien. In dat verband zal de Minister opnieuw contact opnemen met zijn Collega van Openbare Werken om samen met hem een oplossing te brengen aan dit twistpunt dat een domper heeft geplaatst op de werking van de Nationale Commissie ter bevordering van de Havenbelangen.

G. LUCHTVAART.

a) Algemene problematiek.

De activiteit van de Sabena tijdens de laatste jaren, ligt volgens de Minister volledig in de lijn van het vijfjarenplan dat de Minister in 1961 heeft laten opmaken en dat dus geldt tot einde 1966. Het hoofddoel van dat plan was de bedrijfsrekening van onze nationale luchtvaartmaatschappij naar normen van geleidelijkheid opnieuw sluitend te maken.

Het deficit dat, in 1961, 689 miljoen frank bedroeg, liep terug tot 470 miljoen in 1962, 274 miljoen in 1963, 184 miljoen in 1964 en tenslotte 130 miljoen frank in 1965. Tijdens dezelfde periode liep het :

- Aantal kilometer/ton op van 162 miljoen tot 255 miljoen,
- Het aantal vervoerde passagiers van 751.000 tot 1.145.000,
- de kilometer/ton vracht van 36 miljoen tot 61 miljoen,
- De bezettingscoëfficiënt van de vliegtuigen van 50,1 % tot 60,3 %.

De evolutie verliep volgens de Minister gunstig. Tocht past het ons te bezinnen over de wijze waarop de SABENA volkomen autonoom zal kunnen worden en dus mede na te gaan welke de oorzaken zijn van de achterstand die zij in dat opzicht op andere Europese luchtvaartmaatschappijen heeft in te halen. Een onderzoek dienaangaande is des te meer aangewezen omdat de resultaten van de eerste maanden van 1966 minder gunstig blijken te zijn en nog steeds wijzen op de grote kwetsbaarheid van onze handelsluchtvaart.

Vooreerst moet er worden aan herinnerd dat het in de handelsluchtvaart niet mogelijk is de verhoging van de productiekosten steeds voluit in de verkoopprijs te verwerken, vermits de tarieven door de IATA worden vastgesteld. Ons land bevindt zich, volgens de Minister, bovendien in een zwakke positie omwille van :

- de beperkte omvang van onze nationale luchtvaartmaatschappij, die al haar bedrijvigheid concentreert op twee hoofddassen : de Noord-Atlantische route en de België-Kongolijn;

ment du trafic aussi important et aussi constant, parallèlement à l'évolution même des bateaux, exige une adaptation équivalente des régions portuaires, des installations et des équipements. Ces problèmes relèvent pourtant de la compétence technique du Département des Travaux Publics.

En conclusion, le Ministre a parlé de la Commission nationale pour favoriser les intérêts portuaires, qui n'a connu jusqu'à ce jour qu'une activité plutôt restreinte : il est évidemment inconcevable d'étudier les problèmes portuaires et de planifier l'expansion et la conception d'installations portuaires sans tenir compte de l'infrastructure. A ce sujet, le Ministre reprendra contact avec son Collègue des Travaux publics, afin de trouver une solution à ce point litigieux, qui freine l'activité de la Commission nationale pour favoriser les intérêts portuaires.

G. AERONAUTIQUE.

a) Problèmes généraux.

Le Ministre souligne qu'au cours des dernières années, l'activité de la Sabena est restée complètement dans la ligne du plan quinquennal qu'il avait fait établir en 1961 et qui est donc valable jusqu'à la fin de 1966. Le but principal de ce plan était de parvenir, par étapes progressives, à un équilibre financier de la Société.

Le déficit qui s'élevait, en 1961, à 689 millions, retombait à 470 millions en 1962, 274 millions en 1963, 184 millions en 1964, pour aboutir à 130 millions en 1965. Au cours de la même période :

- le nombre de tonnes/kilomètres a passé de 162 à 255 millions,
- le nombre de passagers transportés, de 751.000 à 1.145.000,
- les tonnes/kilométriques de fret, de 36 à 61 millions,
- le coefficient d'occupation des avions, de 50,1 % à 60,3 %.

D'après le Ministre, l'évolution a été favorable. Il faut cependant rechercher les méthodes à mettre en œuvre pour rendre la Sabena complètement autonome, et examiner quelles sont les causes du retard qu'elle a encouru en cette matière sur les autres compagnies aériennes européennes. Cet examen est d'autant plus indiqué que les résultats des premiers mois de 1966 apparaissent moins favorables et témoignent toujours du caractère vulnérable de notre aviation commerciale.

Il faut d'abord rappeler qu'en aviation commerciale, il n'est pas possible d'intégrer complètement l'augmentation du coût de production dans le prix de vente, les tarifs étant fixés par l'I.A.T.A. Le Ministre signale qu'en outre, notre pays se trouve dans une position moins favorable à la suite :

- de l'envergure limitée de notre société nationale, qui doit concentrer toute son activité sur deux axes principaux : la route de l'Atlantique-Nord et la ligne Belgique-Congo;

— het seizoenkarakter van de Belgische onderneming, met al de nadelige gevolgen hieraan verbonden op het stuk van rationele benutting van haar vloot en van haar personeel.

Naast deze oorzaken met een determinerend algemeen karakter, heeft de Sabena, volgens de Minister, ook af te rekenen met toevallige of tijdelijke omstandigheden die nochtans een grote invloed op het financieel beleid kunnen uitoefenen :

— Zo heeft de Sabena de laatste jaren veel last ondervonden bij het overdragen van de deviezen die in Kongo vastliggen; zij heeft bovendien een verlies geleden van 343 miljoen frank, ingevolge de devaluatie van de Kongolese frank; inzake overdracht van deviezen werden reeds enkele verbeteringen bekomen maar het deviezentekort van de Kongolese republiek is vooralsnog een hinderpaal voor een spoedige regeling van deze kwestie.

— In het begin van dit jaar zijn op het *sociale plan* moeilijkheden gerezen; de Minister verheugde zich over het feit dat voor het grondpersoneel, na drukke onderhandelingen, een oplossing werd gevonden; wij moeten er nochtans rekening mede houden dat de aldus tot stand gekomen sociale programmatie een bijkomende uitgave van ongeveer 55 miljoen per jaar zal voor gevolg hebben.

— De rationalisatie van de vloot is, volgens de Minister, werkelijk één van de belangrijkste basisproblemen waartegenover de Sabena zich geplaatst ziet, vooral dan wegens het nog in het bedrijf zijn van sommige toestellen met zuigermotoren. Om zich binnenkort te kunnen ontdoen van haar DC 6 en DC 7-toestellen heeft de Sabena onlangs vier Boeings 727 besteld. Deze nieuwe toestellen zijn, volgens de Minister, in vergelijking met de Caravelle, technisch en ook verkeerseconomisch gezien beter geschikt voor het passagiersvervoer over grote afstanden en zij kunnen, bovendien, veel meer vracht vervoeren en aldus voorzien in een steeds dringender behoefte op dat gebied; zulks neemt evenwel niet weg dat, wat het vervoer op lange en half lange afstand betreft de Sabena van nu af, ernstig rekening moet houden met wat de constructeurs aan nieuwigheden te bieden hebben, met name de zeer dure supersonische toestellen en de aerobussen. Zowel het ene als het andere van deze toestellen is van aard het uitzicht van het luchtverkeer in de komende jaren diepgaand te wijzigen.

De Sabena heeft een optie genomen op twee Concorde's, maar de onmiddellijke toekomst en de thans aan gang zijnde studies moeten nog uitwijzen in welke richting wij inzake de supersonische handelsluchtvaart zullen moeten gaan.

Wat de *exploitatie van het net* betreft, is het volgens de Minister niet uitgesloten dat grondige wijzigingen onder ogen zullen moeten genomen worden, zonder dat er daarbij *a priori* sprake moet zijn van onze aanwezigheid in de buurlanden zonder meer op te geven of althans zeer gevoelig in te krimpen, uitsluitend om reden dat de luchtverbindingen welke wij met die landen onderhouden vooralsnog tot de meest deficitair behoren. We moeten het probleem ook zien in functie van de groeiende Europese economische integratie, waarvan ons land de draaischijf en

— du caractère saisonnier de l'entreprise belge avec toutes les conséquences qui en découlent sur le plan de l'utilisation rationnelle de la flotte et du personnel.

En dehors des causes de caractère général, la Sabena doit, d'après le Ministre, tenir compte de situations occasionnelles ou temporaires mais qui exercent une grande influence sur la gestion financière :

— C'est ainsi qu'au cours des dernières années, la Sabena a rencontré beaucoup de difficultés pour obtenir le transfert de devises bloquées au Congo; en outre, elle a subi une perte de 343 millions à la suite de la dévaluation du franc congolais; quant au transfert des devises, des améliorations ont déjà pu être obtenues, mais le manque de devises de la République démocratique du Congo reste actuellement un obstacle à un règlement rapide de la question.

— Le début de cette année a vu naître des difficultés sur le *plan social*; le Ministre se réjouit qu'après des négociations difficiles, une solution ait pu être trouvée pour le personnel au sol; il faut cependant noter que la programmation sociale qui en est résultée entraînera une dépense supplémentaire de quelque 55 millions par an.

— En ce qui concerne la rationalisation de la flotte, le Ministre estime qu'il s'agit là vraiment d'un des problèmes de base que doit affronter la Sabena, qui utilise toujours des appareils à moteur à piston. Afin de pouvoir se défaire à bref délai de ses DC 6 et DC 7, la Sabena a récemment commandé 4 Boeings 727. Par rapport à la Caravelle, ces appareils nouveaux sont, d'après le Ministre, techniquement et économiquement mieux adaptés au besoin du transport de passagers sur les distances moyennes et ils peuvent en outre transporter plus de fret et satisfaire sur ce plan des besoins de plus en plus urgents; il reste qu'en ce qui concerne le transport à longue et moyenne distance, la Sabena doit, dès à présent, sérieusement tenir compte des nouveautés offertes par les constructeurs, et notamment des appareils supersoniques très chers et des aerobus. Les uns et les autres sont de nature à modifier profondément l'aspect du transport aérien dans les années à venir.

La Sabena a pris option sur deux Concorde's, mais l'avenir immédiat et les études actuellement en cours nous indiquent la voie à suivre en matière d'aviation commerciale supersonique.

En ce qui concerne l'*exploitation du réseau*, il n'est pas exclu, d'après le Ministre, que des modifications profondes devront être envisagées, sans qu'*a priori*, il faille pour autant abandonner ou même réduire sensiblement notre présence dans les pays voisins pour la seule raison que nos liaisons aériennes avec ces pays figurent actuellement parmi les plus déficitaires. Nous devons envisager également le problème en fonction de l'intégration économique européenne croissante dont notre pays constitue la plaque tournante, et Bruxelles, le centre administratif actif. L'ensemble de ces

Brussel het actieve administratie-centrum is. Dat alles behoeft onzerzijds een realistische kijk niet alleen op velerlei gebied en voornamelijk inzake infrastructuurwerken, maar ook wat betreft het aanbod van snelle en aangepaste verbindingen.

Volgens de Minister zullen de interstedenverbindingen over zeer korte afstand, voor ons land van groot nut blijven. Tegenover het reeds herhaaldelijk geciteerd bezwaar dat deze verbindingen — met de *hélicopters* die thans in bedrijf zijn — relatief kostelijk uitvallen, is reeds gesteld dat men het werkelijk rendement ten dele althans moet zien in functie van de toevoer die deze helikopterdiensten voor de overige Sabena-lijnen betekenen. Om die reden en ondanks het feit dat het vraagstuk van de vervanging van de huidige helikopters door beter geschikte toestellen nog niet opgelost is, werd ertoe besloten de diensten op Rotterdam, Eindhoven en Maastricht in stand te houden.

Volgens de Minister zal eerstdaags een werkgroep worden opgericht die tegen het einde van het lopende dienstjaar al de mogelijke bezuinigings- en rationalisatiemaatregelen zal moeten voorstellen. Een volledige en degelijk georiënteerde oplossing moet echter ook aanleuning en ondersteuning vinden op het politieke vlak. Hierbij aansluitend, lijkt het de Minister evident dat de sanering van het luchtvervoer in Europa moet gezocht worden in de samenwerking tussen de betrokken landen. De Minister betreurt daarom ten zeerste dat het ontwerp van Air Union in een te eng individualisme is blijven steken. Moeten wij nu wachten tot al de betrokken luchtvaartmaatschappijen weer opnieuw in het slop zitten om de gedachte aan samenwerking te zien heropleven? In dit verband stelde de Minister de vraag of hetgeen op het vlak van de zes E.E.G.-landen voorlopig niet mogelijk schijnt, meer kansen op slagen zou kunnen hebben in een kleiner kader, zij het dan volgens meer geëigende vormen van samenwerking. Om de zakelijke mogelijkheden in dat opzicht te kunnen peilen, is de Minister zinnens zelf de nodige initiatieven te nemen.

In zake *veiligheid en infrastructuur* zet men de inspanningen verder om aan de vervoerders en aan de passagiers het beste aan te bieden van wat zij, waar ook ter wereld, kunnen bekomen.

Op de *Nationale Luchthaven* zal eerstdaags een nieuw vrachtgebouw worden ingehuldigd. Het geheel heeft meer dan 180 miljoen frank gekost. Samen daarmee werd ook een ladingsvloer aangelegd die toelaat gelijktijdig drie vrachtvliegtuigen te laden of te lossen. Het nieuwe gebouw zal de mogelijkheid bieden om 85.000 ton vracht per jaar te verhandelen en de omgeving van het gebouw laat uitbreiding toe om de capaciteit tot 118.000 ton op te voeren. Op dit ogenblik verhandelt de nationale luchthaven nagenoeg 40.000 ton, maar men moet rekening houden met het feit dat de tonnemaat met ongeveer 15 % per jaar verhoogt. Er blijft nu nog een wegencomplex aan te leggen ten behoeve van de toegang van en naar dit vrachtgebouw en dat werk zal ten nutte worden gemaakt om het baanvervoer van passagiers en bezoeken

questions nécessite une vue réaliste sur ce que nous devons accomplir dans de nombreux domaines et principalement en matière d'infrastructure, mais aussi en ce qui concerne l'exploitation de liaisons rapides, adaptées aux nécessités.

Le Ministre estime que les liaisons entre villes à courte distance resteront d'une grande utilité pour notre pays. Si l'on peut objecter, comme on le fait souvent, que ces liaisons exploitées au moyens des *hélicoptères* actuellement sur le marché, coûtent relativement cher, il convient toutefois de ne pas oublier que, partiellement au moins, le rendement réel doit être apprécié en fonction de l'apport qu'elles procurent aux autres lignes de la Sabena. Pour cette raison, et nonobstant le fait que le problème du remplacement des hélicoptères actuels par des appareils plus adéquats n'est pas encore résolu, il a été décidé de maintenir en service les lignes vers Rotterdam, Eindhoven et Maastricht.

Le Ministre annonce la création, dans les prochains jours, d'un groupe de travail chargé de proposer pour la fin de l'exercice en cours toutes les mesures possibles d'économie et de rationalisation. Une solution complète et suffisamment orientée doit cependant être étayée aussi de mesures sur le plan politique. Le Ministre estime que, cela étant, il semble que l'assainissement du transport aérien en Europe doit être trouvé dans la coopération entre les différents pays intéressés. C'est la raison pour laquelle le Ministre déplore particulièrement que le projet d'Air Union se soit embourbé dans un individualisme par trop étroit. Faudra-t-il attendre le moment où toutes les compagnies aériennes intéressées se trouveront à nouveau dans l'impasse pour voir ressusciter l'idée de la coopération? A ce sujet, le Ministre se demande si ce qui semble pour l'instant ne pas pouvoir se réaliser entre les six pays du Marché commun, n'aurait pas de meilleures chances de succès dans un cadre plus restreint, au besoin sous une forme de coopération mieux appropriée. Le Ministre envisage de prendre lui-même les initiatives nécessaires pour sonder les possibilités matérielles sur ce terrain.

En matière de *sécurité et d'infrastructure*, les efforts se poursuivent afin d'offrir aux transporteurs et aux passagers ce qu'ils peuvent trouver de mieux de par le monde.

A l'*Aéroport national*, un nouveau bâtiment de fret sera inauguré dans les prochains jours. Le complexe a coûté plus de 180 millions de francs. En même temps, nous avons construit une aire de chargement qui permet de traiter simultanément trois avions-cargo. Le nouveau bâtiment permettra de manipuler 85.000 tonnes de fret par an et l'emplacement choisi rendra possible une extension en vue de porter la capacité à 118.000 tonnes. L'Aéroport national traite en ce moment environ 40.000 tonnes de fret par an, mais il faut tenir compte du fait que le tonnage augmente d'environ 15 % par an. Pour le moment, il reste à construire tout un complexe de routes pour faciliter l'accès au bâtiment fret et cette entreprise donnera l'occasion de séparer le trafic des passagers et visiteurs de celui du fret. En ce qui concerne les pistes d'envol,

kers te scheiden van het vrachtvervoer. Wat de startbanen betreft heeft de Minister medegedeeld dat de baan in noordelijke richting totaal werd vernieuwd en van alle veiligheidshulpmiddelen werd voorzien. De Regie der Luchtwegen gaat thans over tot de ont-eigening van de nodige gronden met het oog op het verlengen van de hoofdlandingsbaan tot 3.000 m. Dit werk heeft tot gevolg dat de steenweg van Mechelen naar Tervuren plaatselijk moet omgeleid worden, in samenwerking met het departement van Openbare Werken. Verder herinnerde de Minister eraan dat de verlenging van deze startbaan meteen de nodige ruimte schept voor industrievestiging en voor het verwezenlijken van een plan dat hem nauw aan het hart ligt omdat het werkelijk van internationale betekenis is : namelijk het aanleggen van een vrijhandelszone op het grondgebied van de nationale luchthaven.

Op de *luchthaven van Oostende* schieten de moderniseringswerken goed op. Het vrachtgebouw is praktisch afgewerkt en zal eerlang in gebruik worden genomen. Het passagiersstation zal bedrijfsklaar zijn voor het seizoen 1967. Eerlang zullen de werken worden aangevangen met het oog op het aanleggen van de nodige toegangswegen. Men voert momenteel besprekingen met het departement van Openbare Werken, de provincie- en gemeenteoverheden, om een oplossing te vinden voor het probleem van de aansluiting van een van die toegangswegen met de ontworpen autosnelweg van de kust en met deze van Brussel naar Oostende.

Wat *Antwerpen-Deurne* betreft herhaalde de Minister zijn vroegere verklaringen waarvan de draagwijdte en de gevolgen helemaal niet in het nadeel van de metropool uitvallen : Antwerpen heeft een luchthaven nodig, voor de privé-, de zaken-, de sport- en de toerismeluchtvaart. Voor de handelsluchtvaart is Antwerpen op de nationale luchthaven aangewezen. De afschaffing van Deurne, als luchthaven voor handelsverkeer, blijft echter gebonden aan het totstandbrengen van een goede en snelle autowegverbinding met Zaventem. In afwachting zullen de installaties van Deurne voor het thans bestaande ongeregeld vervoer en, *ipso facto*, voor het verkeer met kleine toestellen, in stand worden gehouden. Nadien zal, volgens de Minister, moeten onderzocht worden in hoeverre het behoud van Deurne als luchthaven voor privé-verkeer aangewezen is, en of geen andere plaats in het Antwerpse moet worden uitgekozen.

b) Diverse vragen in verband met de jaarbalans van de Sabena.

1. In Uw Commissie werd betreurd dat men slechts beschikt over de balans over het jaar 1964. De gevraagde inlichtingen hebben dan ook betrekking op de stand op 31 december 1964. Volgens door de Minister verstrekte gegevens was de samenstelling van de portefeuille-aandelen op die datum de volgende :

— 14.500 aandelen in Sobelair	F	14.500.000
— 7.930 aandelen in de Libanese Luchtvaartmaatschappij SOLIA		1
— 200 aandelen in de N.V. Zaventem		
— uitbreidingen afbetaald ten belope van 20 %		100.000

le Ministre annonce que celle en direction du nord a été complètement renouvelée et pourvue de tout l'équipement de sécurité. La Régie des Voies aériennes procède actuellement à l'expropriation des terrains nécessaires en vue du prolongement jusqu'à 3.000 m de la piste principale d'atterrissage. Ce travail entraîne une déviation locale de la chaussée de Malines à Tervuren; ces travaux seront réalisés en collaboration avec le Département des Travaux publics. Le Ministre rappelle en outre que le prolongement de cette piste libère en même temps la superficie nécessaire à l'implantation d'industries, et à la réalisation d'un plan qui lui tient à cœur, parce qu'il est réellement de portée internationale : l'aménagement d'une zone franche de douane sur le territoire de l'Aéroport national.

A l'aérodrome d'Ostende, les travaux de modernisation avancent d'une façon satisfaisante. Le bâtiment fret est pratiquement terminé et pourra être mis en service très prochainement. L'aérogare sera mise en exploitation pour la saison 1967. Incessamment, les travaux relatifs aux routes d'accès seront entamés. Des pourparlers sont actuellement en cours avec le Département des Travaux publics et les autorités provinciales et communales afin de trouver une solution aux problèmes de raccordement d'une de ces voies d'accès avec le projet d'autoroute de la côte et avec celle de Bruxelles-Ostende.

En ce qui concerne *Anvers-Deurne*, le Ministre répète ses déclarations antérieures, dont la portée et les conséquences ne créeront nullement un préjudice pour la métropole. Anvers a besoin d'un aérodrome pour l'aviation privée, d'affaires, de sport et de tourisme. Mais Anvers doit se tourner vers l'aéroport national pour l'aviation commerciale. La suppression de Deurne en tant qu'aérodrome commercial reste cependant liée à l'aménagement d'une bonne et rapide liaison par autoroute avec Zaventem. Dans l'entre-temps, les installations de Deurne seront maintenues en état pour le transport occasionnel qui l'utilise actuellement et, par conséquent, pour le trafic au moyen de petits appareils. Le Ministre estime qu'il sera nécessaire d'examiner si le maintien de Deurne en tant qu'aérodrome pour le trafic privé reste indiqué ou s'il ne conviendra pas de choisir à cet effet un autre endroit de la région anversoise.

b) Questions diverses relatives au bilan de la Sabena.

1. Certains commissaires ont regretté de ne disposer que du bilan de l'année 1964. Les renseignements demandés ont donc trait à la situation au 31 décembre 1964. Suivant les renseignements fournis par le Ministre, la composition du portefeuille-titres était la suivante à cette date :

— 14.500 actions Sobelair	F	14.500.000
— 7.930 actions Société Libanaise d'Aviation SOLIA		1
— 200 actions S.A. Savenhem Extensions, libérées à concurrence de 20 %		100.000

— 120.000 aandelen in Air Congo . . .	38.333.333
— 100 aandelen International Aeradio Ltd, Londen	14.000
— 66 aandelen in de Internationale Maatschappij voor Televerbindingen van de Luchtvaart, Brussel	13.200
— 2.450 aandelen in de Libyan National Airways afbetaald ten belope van 30 %	3.430.000
— 35 aandelen « Belgian Organizing Centre » afbetaald ten belope van 50 %	350.000
— 35.000 oude aandelen van de « Compagnie des Grands Hôtels Africains »	13.125.000
— 25.790 nieuwe aandelen van de « Compagnie des Grands Hôtels Africains »	19.838.461
— Verscheidene	1.946.093
	F 91.650.088

Volgende verduidelijkingen werden door de Minister verstrekt :

Solia.

Het betreft een Libanese maatschappij die de Sabena enkele jaren geleden had gesticht in de Libanon om met deze maatschappij als koepelorganisme een luchtvaartmaatschappij (met name LIA) te kunnen exploiteren. Aangezien de maatschappij geen activiteiten meer heeft, maar om anderzijds toch rekening te houden met een mogelijke heropleving ervan, werd de waarde van de aandelen herleid tot een symbolische frank.

« Zaventem-uitbreidingen ».

Maatschappij voor huisvesting waarin de Sabena aandelen heeft om faciliteiten te bekomen voor haar personeelsleden die te Zaventem een woning wensen te bouwen.

International Aeradio Ltd, S.I.T.A. (Société Internationale des Télécommunications aéronautiques).

Twee maatschappijen waarvan de luchtvervoerders aandelen moeten bezitten om van hun net van televerbindingen gebruik te kunnen maken.

Libyan National Airways.

De Sabena had deelgenomen aan het kapitaal van deze maatschappij in verband met haar lijnen naar de petroleumvelden van Libye. De aandelen van de Sabena werden sedertdien aan BIAS (Belgian International Air Service) verkocht.

Belgian Organizing Centre.

Organisatie die conferenties belegt en waarbij de Sabena aangesloten is omwille van het feit dat de vergaderingen van deze vereniging aanleiding geven tot veel verplaatsingen van buitenlandse leden.

— 120.000 actions Air Congo	38.333.333
— 100 parts International Aeradio Ltd., Londres	14.000
— 66 parts Société Internationale Télécommunications Aéronautiques, Bruxelles	13.200
— 2.450 actions Libyan National Airways, libérées à concurrence de 30 %	3.430.000
— 35 actions « Belgian Organizing Centre », libérées à concurrence de 50 %	350.000
— 35.000 actions anciennes « Compagnie des Grands Hôtels Africains » .	13.125.000
— 25.790 actions nouvelles « Compagnie des Grands Hôtels Africains » .	19.838.461
— Divers	1.946.093
	F 91.650.088

Les précisions suivantes ont été données par le Ministre :

Solia.

Il s'agit d'une société libanaise que la Sabena a fondée au Liban il y a quelques années, afin de pouvoir exploiter une compagnie aérienne (la L.I.A.) sous le couvert de cette société. Comme cette compagnie n'exerce plus aucune activité, d'une part, mais qu'il faut cependant tenir compte d'une reprise possible d'autre part, la valeur des actions a été ramenée à un franc symbolique.

Saventhem extensions.

C'est une société de logement dont la Sabena possède des actions afin d'obtenir des facilités pour les membres de son personnel qui désirent construire à Saventhem.

International Aeradio Ltd. S.I.T.A. (Société Internationale des Télécommunications aéronautiques.)

Il s'agit de deux sociétés dont les transporteurs aériens doivent posséder des actions pour pouvoir utiliser leur réseau de télécommunications.

— Libyan National Airways.

La Sabena avait pris des participations au capital de cette compagnie en rapport avec ses lignes vers les champs pétrolifères de Libye. Depuis lors, les actions de la Sabena ont été vendues à la B.I.A.S. (Belgian International Air Service).

— Belgian Organizing Centre.

Il s'agit d'un organisme qui prépare des conférences, et auquel la Sabena est affiliée en raison du fait que les réunions de cette association donnent lieu à de nombreux déplacements de membres étrangers.

Compagnie des Grands Hôtels Africains.

Maatschappij die, in Kongo, de exploitatie van de Guest-houses van de Sabena heeft overgenomen. De aandelen van de Sabena laten aan onze luchtvaartmaatschappij toe speciale voorwaarden te bedingen voor het logeren van haar personeelsleden.

2. In Uw Commissie werden ook ophelderingen gevraagd in verband met de posten van de balans:

— vreemde luchtvaartmaatschappijen	F	292.451.841
— aangesloten en geassocieerde maatschappijen		301.853.444

In dit verband deed de Minister opmerken dat de luchtvaartmaatschappijen gerechtigd zijn vervoerbewijzen te verkopen voor reizen op lijnen van andere maatschappijen, wat vanzelfsprekend aanleiding geeft tot verrekeningen. Zo slaat het bedrag van 292.451.841 F op al de schuldvorderingen van de Sabena op vreemde maatschappijen met uitzondering van aangesloten en geassocieerde maatschappijen. Daarentegen komt uit hoofde van gelijkaardige tegenprestaties, op de passief-zijde van de balans een post « Crediteuren Vreemde luchtvaartmaatschappijen » voor, ten bedrage van 311.629.710 F. De betalingen geschieden regelmatig, hetzij via het Clearing House van de I.A.T.A. (Internationale Vereniging van luchtvaartmaatschappijen) voor de leden van deze organisatie, hetzij rechtstreeks voor de niet-aangesloten leden.

Volgens de Minister omvat de rubriek « Aangesloten en geassocieerde maatschappijen » al de schuldvorderingen van de Sabena op luchtvaartmaatschappijen waarvan de Sabena kapitaalsaandelen bezit (o.m. Air Congo — Sobelair — Linair). Onze Nationale luchtvaartmaatschappij voert voor deze maatschappijen vele en verscheidene prestaties uit, o.m. wat het onderhoud en de herstelling van vliegtuigen betreft, technische en operationele bijstand, enz. Er dient opgemerkt dat de verrekeningen nooit meer dan drie maand achterstand oplopen. Dit is ook het geval met Sobelair. Anders is het momenteel gesteld met Air Congo wegens de zich nog stellende moeilijkheden inzake het overbrengen van deviezen.

3. Ten slotte werden in Uw Commissie nog ophelderingen gevraagd omtrent de post verhogingen en verminderingen van het vliegend materieel en meer bepaald over een verhoging met 2 helikopter-S 58-rompen voor 7.089.552 frank en een vermindering met 2 helikopter-S 58-rompen voor 26.522.609 frank.

Volgens de Minister heeft de Sabena in 1964 twee tweedehandstoestellen bij een buitenlandse maatschappij aangekocht. Hun aankoopwaarde bedraagt 7.089.552 frank. Het bedrag van 26.522.609 frank vertegenwoordigt de prijs die de Sabena in 1956-1957 voor twee nieuwe helicopters aan de constructeur had betaald. Wanneer deze toestellen in 1964 van de inventaris werden afgevoerd waren zij voor 19.105.907 F afgeschreven. Dit bedrag maakt deel uit van de som, voorkomende in de post van de balans met als titel : Afschrijvingen — Overname in 1964 ingevolge afvoe-

Compagnie des Grands Hôtels Africains.

Cette société a repris l'exploitation des Guest Houses de la Sabena au Congo. Les actions de la Sabena permettent à notre compagnie aérienne d'obtenir des conditions spéciales pour le logement des membres de son personnel.

2. Des commissaires ont également demandé des éclaircissements en ce qui concerne les postes suivants du bilan :

— compagnies aériennes étrangères F	292.451.841
— compagnies filiales et associées .	301.853.444

A ce sujet, le Ministre a fait remarquer que les compagnies aériennes sont autorisées à délivrer des titres de transport pour des voyages effectués sur des lignes d'autres compagnies, ce qui donne évidemment lieu à des décomptes. Le montant de 292.451.841 francs comprend donc toutes les créances de la Sabena sur des compagnies étrangères, à l'exception des compagnies filiales et associées. Les contre-prestations de même nature figurent au passif du bilan sous le poste « Créditeurs divers — Compagnies aériennes étrangères » pour un montant de 311.629.710 francs. Les paiements se font régulièrement, soit par le Clearing House de l'I.A.T.A. (Association internationale du transport aérien) pour les membres de cette organisation, soit directement pour les compagnies qui n'y sont pas affiliées.

Quant à la rubrique « Compagnies filiales et associées », elle comprend toutes les créances de la Sabena sur les compagnies aériennes dont la Sabena possède des actions de capital (notamment Air Congo, Sobelair, Linair). Notre compagnie aérienne nationale exécute pour ces sociétés des prestations multiples de nature diverse, notamment dans le domaine de l'entretien et de la réparation des avions, dans celui de l'assistance technique et opérationnelle, etc. Il convient de noter que les liquidations ne subissent jamais un retard de plus de trois mois. Tel est également le cas pour Sobelair. Toutefois, il n'en va pas de même pour Air Congo actuellement, en raison des difficultés qui entravent encore le transfert des devises.

3. Enfin, des éclaircissements ont encore été demandés en Commission au sujet des postes « Augmentations » et « Diminutions » du matériel volant, en particulier au sujet d'une augmentation de deux cellules d'hélicoptère S.58 évalués à 7.089.552 francs, alors qu'une diminution de deux cellules d'hélicoptère S.58 figure au bilan pour un montant de 26.522.609 francs.

D'après le Ministre, la Sabena a acheté en 1964 deux appareils d'occasion à une compagnie étrangère. Leur prix d'achat s'élevait à 7.089.552 francs. Le montant de 26.522.609 francs représente le prix que la Sabena a payé en 1956/1957 au constructeur pour deux nouveaux hélicoptères. Lorsque, en 1964, ces appareils ont été sortis d'inventaire, ils étaient amortis pour 19.105.907 francs. Ce dernier montant est compris dans la somme qui apparaît au poste du bilan intitulé « Amortissements — Reprise en 1964 en suite de sorties d'inventaire et de déclassements » (31 mil-

ring van inventaris en deklassering (31.708.166 F). De boekhoudkundige waarde van de beide toestellen bedroeg derhalve : 7.416.702 frank. Deze beide toestellen werden aan het Departement van Landsverdediging verkocht.

H. WEGVERKEER EN VERKEERSVEILIGHEID.

a) Algemene problematiek.

De ernst van het probleem van de verkeersongevallen en hun dramatische weerslag op sociaal en economisch gebied tonen de noodzakelijkheid aan om alle mogelijke inspanningen te verhogen die van aard zijn het wegverkeer en de verkeersveiligheid te verbeteren : reglementering, verkeerstekens, technische maatregelen, voorkoming van de ongevallen. De laatste statistieken wijzen er op dat jaarlijks, op onze wegen het aantal doden in 1965 met slechts 2 %, terwijl 100.000 personen lichamelijk letsel oplopen. Zulks betekent dat de levende kracht van het land bedreigd is. Een zekere stabilisering en zelfs een vermindering van het aantal ongevallen wordt nochtans vastgesteld per 10.000 auto's in omloop. Bovendien verhoogde het aantal doden in 1965 met slechts 2 %, terwijl het automobielpark met 11 % toenam. Zulks bewijst dat afdoende uitslagen kunnen behaald worden als de methoden en de middelen ononderbroken uitgebreid en ontwikkeld worden.

1. Rijbewijs.

Om de organisatie te regelen van de *examens voor degenen die vervallen verklaard zijn van het recht tot sturen* werd een eerste reeks van besluiten genomen op 15 mei 1965. De inrichting werkt door tussenkomst van de organismen voor automobielininspectie die aangenomen zijn door het Departement van Verkeerswezen en door een medisch-psychotechnische centra van het Nationaal Bureau voor Tewerkstelling.

In verband met de uitreiking van het rijbewijs en de leervergunningen door de Gemeenten, zit een dubbele bezorgheid voor :

- een gemakkelijke uitreiking van het bewijs aan de kandidaten, zonder hinder, noch tijdverlies, noch omvangrijke administratieve diensten;
- het rijbewijs doen dienen als instrument ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Het koninklijk besluit waarbij in die geest de procedure vastgelegd wordt, is klaar en de uitreiking van de documenten zal op 1 januari 1967 beginnen, wel verstaan zijnde dat alle personen die er toe gehouden zijn, in het bezit zullen moeten zijn van een bewijs uiterlijk op 31 december 1968. Het begin van de uitreiking was, in laatste instantie voorzien voor 1 september 1966 maar het werd uiteindelijk door de Minister verkieslijker geacht deze datum te verleggen naar 1 januari 1967, en wel om volgende redenen :

- aan de gemeenten voldoende tijd geven om de administratieve organisatie van meetaf zonder hapering te laten verlopen, wat volstrekt nodig is t.a.v. de te vervullen omvangrijke en ingewikkelde taak;
- een veiligheidsmarge verzekeren om te vermijden dat een gebeurlijke vertraging b.v. in de levering van de drukwerken, de taak van de gemeenten zou bemoeilijken.

lions 708.166 francs). La valeur comptable des deux nouveaux hélicoptères était donc de 7.416.702 francs. Les deux appareils ont été vendus au département de la Défense nationale.

H. CIRCULATION ROUTIERE ET SECURITE DE LA CIRCULATION.

a) Problèmes généraux.

La gravité du problème des accidents de la circulation et leurs répercussions dramatiques dans les domaines social et économique commandent d'intensifier toujours davantage les efforts qui portent sur tous les facteurs susceptibles d'améliorer la circulation routière et la sécurité de la circulation : réglementation, signalisation routière, mesures techniques, prévention des accidents. Les dernières statistiques montrent que, sur nos routes, le nombre total des tués est de l'ordre de 2.500 par an, alors que 100.000 personnes subissent des lésions corporelles. C'est dire que les forces vives du pays sont menacées. Cependant, on constate une certaine stabilisation et même une diminution du nombre des victimes rapporté à 10.000 autos en circulation. En outre, pour 1965, le nombre des tués n'a augmenté que de 2 % alors que le parc automobile s'est accru de 11 %. Ceci démontre que des résultats valables seront obtenus si les méthodes et les moyens sont amplifiés et développés avec une ardeur soutenue.

1. Permis de conduire.

Un premier train d'arrêté a été pris le 15 mai 1965 pour régler l'organisation des *examens imposés aux déçus*. L'organisation fonctionne à l'intervention des organismes d'inspection automobile agréés par le Département des Communications et des centres médico-psychotechniques de l'Office national de l'Emploi.

Quant à la procédure de la distribution par les communes des permis de conduire et des licences d'apprentissage, un double souci a présidé à l'élaboration de ces dispositions :

- permettre une distribution aisée du permis aux candidats, sans gêne, ni perte de temps, ni services administratifs pléthoriques;
- faire servir le permis comme instrument d'amélioration de la sécurité routière.

L'arrêté royal déterminant cette procédure est prêt et la distribution des documents commencera ainsi en janvier 1967, étant donné que toutes les personnes qui y sont tenues, devront être en possession d'un permis au plus tard au 31 décembre 1968. Le commencement de la distribution avait été envisagé pour le 1^{er} septembre 1966 mais le Ministre a jugé préférable de le reporter au 1^{er} janvier 1967, et ce en raison des considérations suivantes :

- donner aux communes un délai suffisant pour mettre en place l'organisation administrative nécessaire pour assurer sans heurts une tâche d'une telle ampleur et d'une telle complexité;
- ménager un délai de sécurité pour éviter qu'un retard éventuel de fourniture des imprimés par exemple ne vienne contrarier le travail des communes.

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

Deze wet die van kracht is geworden op 1 december 1965 beoogt belangrijke wijzigingen aan de basiswet van 1899, en dan hoofdzakelijk op volgende punten :

— de aanvullende reglementen van de gemeenten moeten voorafgaandelijk door de Minister van Verkeerswezen goedgekeurd worden om de uniformiteit van het geheel van de reglementering te garanderen;

— consultatieve commissies zullen dit jaar in de agglomeraties opgericht worden; zij zullen advies moeten verstrekken over de aanvullende reglementen en over de problemen van het verkeer en het stationeren voor elk van deze agglomeraties; het koninklijk besluit, houdende oprichting van deze commissies, is voorgelegd aan de Raad van State;

— inzake verkeerstekens bepaalt de nieuwe wet de overheden en de personen die moeten instaan voor het plaatsen en het ten laste nemen van de verkeerstekens; een dienst voor inspectie en signalisatie zal eerstdaags in het Bestuur van het Vervoer opgericht worden;

— de onmiddellijke inning van de transactie in sommige gevallen van overtreding van het verkeerspolitie-reglement zal eveneens dit jaar ingevoerd worden; geredelijk mag verwacht worden dat de onmiddellijke inning bij de overtreders een gunstige weerslag zal hebben op de gedragingen van de gebruikers.

3. *Verkeersvoorschriften en reglementen op de politie van het wegverkeer.*

Het departement neemt actief deel aan de werkzaamheden van de internationale organisaties (Economische Commissie voor Europa te Genève; Europese conferentie der Ministers van Verkeer, Europese Economische Gemeenschap, Benelux) die begaan zijn met de problemen inzake wegverkeer. Een reeks wijzigingen zal eerstdaags aan de wegcode aangebracht worden in het kader van de eenvormigmaking van de verkeersvoorschriften op internationaal vlak.

4. *Technische maatregelen.*

De studie van verschillende technische aanpassingsmaatregelen van de voertuigen wordt voortgezet met het oog op een afdoende verbetering van de veiligheid op onze wegen. Onder deze maatregelen die in 1966 zullen getroffen worden, dienen vermeld :

— het dragen van de helm verplichtend maken voor de bromfietzers (zulks is reeds het geval voor de motorfietzers);

— het vaststellen van de normen voor het regelen van de schijnwerpers;

— het plaatsen van bevestigingspunten voor de veiligheidsgordels in de nieuwe voertuigen;

— de normen tot vaststelling van het peil van de toelaatbare geluiden voor de verscheidene categorieën van voertuigen.

5. *Hoge raad voor de verkeersveiligheid.*

De Raad, wiens samenstelling en opdrachten gedacht zijn in functie van de onmisbare binding tussen de organismen, zowel van de openbare als van de privé-sector, die bij de verkeersveiligheid betrokken zijn, werd geïnstalleerd in oktober 1965 en de gespecialiseerde secties « wetgeving », « opvoeding en propaganda », « technische maatregelen », zijn met hun werk-

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

Cette loi, entrée en vigueur le 1^{er} décembre 1965, apporte des modifications importantes à la loi de base de 1899, principalement sur les points suivants :

— les règlements complémentaires pris par les communes doivent être approuvés au préalable par le Ministre des Communications afin de garantir l'unité de la réglementation;

— des commissions consultatives seront créées cette année dans les agglomérations et auront pour mission de donner leur avis sur les règlements complémentaires et les problèmes de circulation et de stationnement pour chacune de ces agglomérations; l'arrêté royal portant création de ces commissions est soumis au Conseil d'Etat;

— en matière de signalisation, la nouvelle loi définit les autorités et les personnes qui doivent répondre du placement et de la prise en charge de la signalisation routière; un service d'inspection de la signalisation sera prochainement créé au sein du Département;

— la perception immédiate de la transaction dans certains cas d'infraction à la police du roulage sera instaurée également dans le courant de cette année; on peut raisonnablement admettre que la sanction immédiate des contrevenants aura une influence sur le comportement des usagers.

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

Le Département participe activement aux travaux des organisations internationales (Commission économique pour l'Europe à Genève, Conférence Européenne des Transports, Communauté Economique Européenne, Benelux) qui s'intéressent aux problèmes de la circulation routière. Un train de modifications sera apporté prochainement au code de la route dans le cadre de l'uniformisation des prescriptions de roulage.

4. *Mesures techniques.*

Les études de diverses mesures d'aménagement techniques des véhicules se poursuivent en vue d'améliorer efficacement la sécurité sur nos routes. Parmi ces mesures, il y a lieu de mentionner les suivantes, qui interviendront en 1966 :

— le port du casque obligatoire pour les conducteurs de cyclomoteurs (cette mesure est déjà d'application pour les motocyclistes);

— la fixation des normes pour le réglage des phares;

— le placement d'ancrages de ceintures de sécurité sur les véhicules neufs;

— les normes déterminant l'intensité des bruits admis pour les différentes catégories de véhicules.

5. *Conseil supérieur de la Sécurité Routière.*

Le Conseil, dont la composition et les missions ont été conçues en fonction de la liaison indispensable entre les organismes intéressés à la sécurité routière, tant du secteur public que du secteur privé, a été mis en place en octobre 1965 et les sections spécialisées : « législations », « éducation et propagande », « mesures techniques », ont commencé leurs travaux. Il est doté

zaamheden begonnen. Een Directiecomité is aangesteld om de studies te coördineren. Het is op advies van deze Hoge Raad van specialisten dat de politiek ter verbetering van de verkeersveiligheid zich hoofdzakelijk zal steunen.

6. Opvoeding — Propaganda — Veiligheidsmaatregelen inzake verkeer.

De menselijke factor speelt alleszins een overwegende rol in het zo knellend probleem van de verkeersveiligheid : wij moeten toch vaststellen dat het overgroot percentage van de verkeersongevallen te wijten is aan menselijke fouten en tekortkomingen. Vandaar dat de basisopvoeding tot weggebruiker reeds zou moeten gelegd worden tijdens het lager onderwijs. Het stemt de Minister tot voldoening dat thans het Ministerie van Nationale Opvoeding er ernstig aan denkt het onderricht over de wegcode verplichtend te maken. Maar er is nog veel meer te doen ! De preventie die moet gestimuleerd worden, richt zich eigenlijk tot elke categorie van weggebruikers ; de methoden inzake voorlichting moeten nog meer en nog beter gespecialiseerd worden en ook de best aangepaste technieken moeten ten nutte worden gemaakt.

De dit jaar georganiseerde campagne zal de hoofdregelen van de wegcode commentariëren : elke maand wordt één thema behandeld door middel van plakbrieven, mededelingen langs de pers, de radio en de televisie. De Rijkswacht en de gemeentelijke politie oefenen een versterkt toezicht op het naleven van de reglementaire bepalingen. Dit alles strekt tot het éne doel : de gebruikers aan te zetten tot tucht en voorzichtigheid.

Een punt weerhoudt heel in het bijzonder de aandacht, met name de dronkenschap aan het stuur. De studie wordt actief gevoerd om zowel op het preventief als repressief vlak, binnen korte tijd, tot afdoende bepalingen te komen. De Minister verheugde zich over het daadwerkelijk begrip en de efficiënte medewerking die zowel de wereldlijke als geestelijke overheden in ons land, voor de verkeersveiligheid aan de dag leggen. Het is volstrekt noodzakelijk dat geageerd wordt tegen de ontstellende onverschilligheid die nog steeds bij een groot deel van onze bevolking is waar te nemen ten opzichte van de omvang en de ernst van de « speciale plaag » van deze tijd, die de verkeersongevallen gaandeweg geworden zijn. Iedereen moet medewerken en daarom moet men zich vooreerst persoonlijk en ten volle, bewust worden van zijn grote verantwoordelijkheid tegenover zichzelf en tegenover de medemens.

Slagen wij daar niet in door voorlichting en overreding, dan zullen wij volgens de Minister moeten gaan naar *veel strengere repressie*.

b) Diverse vragen in verband met de verkeersveiligheid.

1. In Uw Commissie werd gevraagd hoeveel zware ongevallen er zich hebben voorgedaan die te wijten zijn aan slaperigheid en oververmoeidheid van chauffeurs belast met het vervoer van personen en goederen over lange afstand ? Is het niet zo dat velen onder hen twaalf tot zestien uren achter het stuur zitten en na enkele uurtjes rust, weerom, maar onvoldoende uitgerust, in de vroege uren de baan opgaan ? Met het oog op de veiligheid zouden hier strenge maatregelen dienen uitgevaardigd en streng toegepast.

également d'un Comité directeur qui coordonne les études. C'est principalement sur les avis de ce conseil de spécialistes que s'appuiera la politique d'amélioration de la sécurité routière.

6. Education - Propagande - Mesures de sécurité en matière de circulation routière.

Le facteur humain joue en tout cas un rôle prédominant dans le problème angoissant de la sécurité routière : il faut bien constater en effet qu'un grand nombre d'accidents est attribuable à des erreurs ou à des défaillances humaines. Il en ressort que la formation de base de l'usager doit être menée dès l'école primaire. Le Ministre a la satisfaction d'annoncer que le Ministère de l'Education Nationale envisage sérieusement la possibilité de rendre obligatoire dans les écoles l'enseignement du Code de la route. Mais il reste encore beaucoup à faire ! Car la prévention, qui doit être développée, intéresse chaque catégorie d'usagers ; elle doit spécialiser ses méthodes et mettre en œuvre les techniques les mieux appropriées.

La campagne organisée cette année se propose de commenter les règles essentielles du Code de la route : chaque mois, un thème est diffusé par la voie d'affiches, de communiqués à la presse, à la radio et à la télévision. La Gendarmerie et les polices communales procèdent à une surveillance renforcée portant sur le respect des dispositions réglementaires. Tout ceci en vue d'atteindre un seul objectif : inciter les usagers à la discipline et à la prudence.

Un point retient particulièrement l'attention : le problème de l'ivresse au volant. Les études sont menées activement afin que, tant sur le plan préventif que sur le plan répressif, des dispositions efficaces interviennent dans un délai rapproché. Le Ministre se réjouit de la compréhension réelle et de la participation efficiente des autorités tant morales que civiles de notre pays, à l'amélioration de la sécurité routière. Il est absolument indispensable de vaincre une certaine indifférence que l'on rencontre encore dans une grande partie du public, vis-à-vis de l'ampleur et de la gravité de cette « plaie sociale » de notre temps que sont les accidents de la route. Chacun doit personnellement s'engager à fond dans cette lutte et pour cela il importe avant tout que chacun prenne conscience de sa pleine responsabilité à l'égard de soi-même et envers le prochain.

Le Ministre estime que si nous ne réussissons pas par la prévention et la persuasion, nous serons obligés de recourir à une *répression beaucoup plus sévère*.

b) Questions diverses relatives à la sécurité routière.

1. Un commissaire désire connaître le nombre d'accidents graves dus à la somnolence et à l'épuisement des chauffeurs chargés du transport des personnes ou des marchandises sur de longues distances ? N'est-il pas exact que beaucoup d'entre eux restent au volant pendant 12 à 16 heures et qu'après quelques heures de sommeil, qui ne leur procurent pas un repos suffisant, ils reprennent la route aux premières heures de la journée ? En vue d'assurer la sécurité, il faudrait prendre des mesures sévères en la matière et les appliquer rigoureusement.

In zijn antwoord wees de Minister o.a. op het feit dat, in uitvoering van de wet van 15 juli 1964 op de arbeidsduur in de openbare- en privésector van de nationale economie, een eerste reeks reglementen werd voorbereid in samenwerking met de sociale partners ten einde de arbeidsduur te regelen in de sector van het goederenvervoer, de lijn- en bijzondere bussen, enz. Deze reglementen worden thans onderzocht door het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid en zullen in uitvoering worden gesteld door middel van koninklijke besluiten. Zij bevatten de formele verplichting de rijduur te beperken tot 9 uur per dag. Zeer strenge controlemaatregelen zullen terzelfder tijd op punt worden gesteld.

Wat betreft de autocarbestuurders, bestudeert de Nationale Paritaire Commissie van het Vervoer momenteel een strenge en meer samenhangende reglementering die overeenstemt met de ter zake in de Beneluxlanden geldende beschikkingen. Ondertussen wordt door het Departement het verlenen van de toelatingen voor de heen- en weerritten met nachtreizen afhankelijk gesteld van de dubbele voorwaarde dat twee bestuurders zich aan boord moeten bevinden en dat er een slaapgelegenheid voorzien is, waar een van hen zich kan uitrusten. Ten slotte, de uitvoeringsbesluiten van de wet op het rijbewijs, die binnenkort zullen gepubliceerd worden, zullen de strenge voorwaarden preciseren die aan de bestuurders van deze categorieën van voertuigen worden opgelegd. Er mag volgens de Minister verwacht worden dat het geheel der maatregelen een ruime verbetering zal betekenen voor de veiligheid in de bedoelde sector.

2. Volgens een paar commissarissen dient men zeer streng te zijn voor het gebruik van de hoofdwegen voor andere doeleinden dan voor het verkeer.

Op 18 april j.l. heeft de Minister, daarmee in verband, opnieuw een schrijven gericht tot de Minister van Binnenlandse Zaken. Herhaaldelijk werden de burgemeesters reeds gewezen op hun plicht te waken over het vlot verkeer op de openbare wegen. Zulks is trouwens door de wetgever onder de belangrijkste opdrachten van de gemeentepolitie gerangschikt. Het hoeft volgens de Minister erkend dat het verkeer dikwijls gestremd of vertraagd wordt wegens de inrichting van wielers- of andere sportwedstrijden op belangrijke wegen. Over het algemeen bieden deze wedstrijden een uiteraard beperkt belang, vormen zij trouwens niet altijd een sluitend geheel en zijn zij soms van die aard dat zij bij de renners of bij de toeschouwers verwarring stichten of ernstige ongevallen veroorzaken. Daarom moeten de vele aanvragen naar aanleiding van sportwedstrijden in het algemeen en van koersen op de openbare weg in het bijzonder, ernstig overwogen worden en moet worden uitgezien naar oplossingen die rekening houden met alle gestelde eisen. In het licht daarvan, mag worden gewezen op de wet van 15 april 1964 (*Staatsblad* van 15 mei 1965).

3. Het aantal verkeersongevallen, dat te wijten is aan het gebruik van alcoholische dranken, neemt voortdurend toe. Het aantal slachtoffers bedroeg in 1963 : 83 ter plaatse overleden, 885 zwaar gewond en 1.909 licht gewond. De kwaal wordt nog erger : in 1964 ongeveer 7.000 bloedproeven tegen 5.000 in 1963. Het blijkt dat er tijdens de weekends tweemaal zo veel bloedproeven genomen worden als op de andere dagen van de week. Om deze stand van zaken

Dans sa réponse, le Ministre a notamment souligné qu'en exécution de la loi du 15 juillet 1964 sur la durée du travail dans les secteurs publics et privés de l'économie nationale, une première série de règlements ont été élaborés avec le concours des partenaires sociaux, afin de régler la durée du travail dans le secteur du transport des marchandises, des autobus de ligne et des services spéciaux, etc. Ces règlements sont actuellement soumis à l'examen du Ministère de l'Emploi et du Travail et ils seront mis en application par voie d'arrêtés royaux. Ils comportent l'obligation formelle de limiter la durée des prestations à 9 heures par jour. En même temps, des mesures de contrôle très strictes seront mises au point.

En ce qui concerne les conducteurs d'autocars, la Commission paritaire nationale des Transports étudie actuellement une réglementation rigoureuse et plus cohérente correspondant aux dispositions applicables à la matière dans les pays du Benelux. En attendant la mise en application de cette réglementation, le Département subordonne l'octroi des autorisations relatives aux voyages aller et retour comportant des trajets nocturnes à la double condition que deux conducteurs doivent se trouver à bord du véhicule et que celui-ci doit être pourvu d'une couchette où l'un des deux puisse prendre du repos. Enfin, les arrêtés d'exécution de la loi sur le permis de conduire, qui seront publiés incessamment, préciseront les conditions strictes imposées aux conducteurs de ces catégories de véhicules. D'après le Ministre, il est à prévoir que l'ensemble de ces mesures aura pour effet d'améliorer grandement la sécurité dans le secteur en question.

2. D'après plusieurs commissaires, il y a lieu de réglementer très rigoureusement l'utilisation des grand-routes à des fins autres que la circulation.

Le 18 avril dernier, le Ministre a adressé à ce sujet une nouvelle fois une lettre au Ministre de l'Intérieur. A diverses reprises déjà les bourgmestres se sont vu rappeler l'obligation qu'ils ont de veiller à assurer une circulation aisée sur les voies publiques. D'ailleurs, c'est là une mission que le législateur a rangée parmi les plus importantes de la police communale. De l'avis du Ministre, il faut reconnaître que la circulation est souvent bloquée ou retardée par l'organisation, sur les grand-routes, de courses cyclistes ou d'autres épreuves sportives. Généralement, ces épreuves n'ont qu'un intérêt limité; au demeurant, elles ne se déroulent pas toujours en circuit fermé et elles sont parfois de nature à créer certaines confusions chez les coureurs ou chez les spectateurs, voire à causer des accidents graves. C'est pourquoi les nombreuses demandes tendant à l'organisation d'épreuves sportives en général, et de courses sur la voie publique en particulier, doivent être examinées sérieusement et il y a lieu de rechercher des solutions tenant compte de toutes les nécessités. A cet égard, il y a lieu de se référer à la loi du 15 avril 1964 (*Moniteur* du 15 mai 1965).

3. Le nombre d'accidents de la circulation imputables à l'absorption de boissons alcooliques devient de plus en plus important. En 1963, le nombre des victimes attribué à cette cause est de 83 tués sur place, 885 blessés graves, 1.909 blessés légers. Le mal va en s'aggravant : en 1964, il y eut environ 7.000 prises de sang contre 5.000 en 1963. On relève que, pendant les week-ends, le nombre des prises de sang est le double que pour les autres jours de la semaine.

te verhelpen moet de strijd volgens de Minister op drie fronten worden gevoerd : de reglementering, de bestraffing en het preventief optreden.

De reglementering.

a) Het toelaatbare alcoholgehalte, door de wet van 15 april 1958, artikel 3 gesteld op 1,5 g per duizend milliliter bloed, moet worden verlaagd; in een eerste stadium zou men 1g ‰ kunnen voorstellen; het gehalte verschilt in de nationale wetgevingen zeer sterk : Zweden 0,5 ‰, Duitsland 0,8 ‰, Zwitserland 0,8 ‰.

b) De wetgeving dient te worden aangepast om de alcoholinvloed te kunnen nagaan door middel van de uitgeademde lucht; dit is een soepeler systeem dan de bloedproef en de aanwijzingen van de ademtest worden nagenoeg 100 % bevestigd door de bloedanalyses, zoals blijkt uit het Franse experiment in de Seine-et-Oise; Frankrijk is dan ook die weg opgegaan (wet van 18 mei 1965). Het alcoholgehalte dient niet alleen te worden opgespoord naar aanleiding van een verkeersongeval maar moet ook nagegaan worden als het nog tijd is om een ongeval te verhinderen; voor deze twee punten werd op 5 april 1966 contact opgenomen met de Minister van Justitie.

De bestraffing.

De intrekking van het rijbewijs zal een uitstekende preventieve maatregel zijn. De wet staat deze intrekking uitdrukkelijk toe : « indien de bestuurder kennelijk dronken is of duidelijke tekens van intoxicatie door alcohol vertoont ». Er valt evenwel op te merken dat de intrekking slechts door het *openbaar ministerie* kan worden gelast. Volgens de Minister zijn de straffen, bepaald door het Wetboek, veel te licht. Anderzijds zou de Minister de controle en het toezicht van de Rijkswacht en van de politie willen versterken, in het bijzonder gedurende de weekends en op feestdagen. Om deze taak aan te kunnen, moeten de ordediensten de beschikking krijgen over een voldoende aantal manschappen en over toereikende middelen.

Preventief optreden.

a) Bij de preventieve actie moet worden gewezen op de gevolgen en de risico's die verbonden zijn aan de stijging van het alcoholgehalte in het bloed en vooral moet worden uitgelegd waarom een dronken bestuurder zijn leven en dat van anderen in gevaar brengt (verkeerde beoordeling van afstand en snelheid, vernauwing van het gezichtsveld, verstoring van de reflexen, enz.); naar het oordeel van de Minister moeten daartoe de moderne propagandamiddelen worden gebruikt;

b) Het voorkomen van ongevallen moet *reeds op school* worden georganiseerd om de jeugd te wapenen tegen de gevaren van de alcohol (conferenties, films, enz.); er moet een bijzondere actie worden gevoerd om de kleinere kringen te bereiken (jeugdverenigingen, zakenkringen, ondernemingen);

c) Het grote publiek moet worden bewerkt met grootscheepse propagandacampagnes, waarbij de technieken van de communicatiemedia worden gebruikt, ten einde alle weggebruikers bewust te maken van hun verantwoordelijkheid; de Hoge Raad voor Veiligheid van het Wegverkeer heeft een groots opgezette actie gepland voor december eerstkomend.

Pour lutter contre cet état de faits, l'action doit d'après le Ministre, porter sur trois points : la réglementation, la répression et la prévention.

La réglementation.

a) le taux d'alcoolémie retenu par la loi du 15 avril 1958, article 3 (1,5 gr. pour mille millilitres de sang) doit être diminué; dans un premier stade, on pourrait proposer 1 gr. ‰; les taux prévus par les législations nationales sont très différents : Suède : 0,5 ‰, Allemagne : 0,8 ‰, Suisse : 0,8 ‰;

b) la législation est à adapter pour autoriser le dépistage de l'imprégnation alcoolique par l'air expiré; le test à l'haleine présente plus de souplesse que la prise de sang et ses indications sont confirmées pratiquement à 100 % par les analyses du sang selon les résultats de l'expérience française réalisée en Seine-et-Oise; la France est donc entrée dans cette voie (loi du 18 mai 1965). Il faut que la détection de l'état alcoolique intervienne non seulement à l'occasion d'un accident mais en temps utile pour empêcher l'accident; pour ces deux points, le Ministre de la Justice a été contacté le 5 avril 1966.

La répression :

Le retrait du permis de conduire sera une excellente mesure préventive. La loi autorise expressément ce retrait immédiat « si le conducteur est manifestement ivre ou donne des signes apparents d'intoxication alcoolique ». A noter cependant que ce retrait ne peut être ordonné que par le *Ministère public*. D'après le Ministre, les peines prévues par le Code sont nettement insuffisantes. D'autre part, le Ministre voudrait renforcer le contrôle et la surveillance de la Gendarmerie et des polices, particulièrement pendant les week-ends et les jours de fête. Les effectifs et les moyens suffisants doivent être mis à la disposition des services d'ordre pour assurer ces missions.

La prévention :

a) la prévention doit expliquer les conséquences et les risques engendrés par la montée de l'alcoolémie, et particulièrement pourquoi le conducteur pris de boisson met sa vie et celle des autres en danger (sens faussé des distances et des vitesses — rétrécissement du champ visuel — trouble des réflexes etc...); d'après le Ministre, les moyens modernes de propagande doivent être utilisés à cette fin;

b) la prévention doit être organisée *dès l'école* afin de prémunir les jeunes contre les dangers de l'alcool (organisation de conférences, films, etc...); des actions spécialisées doivent toucher les cercles restreints (cercles de jeunes, milieux d'affaires, entreprises);

c) de vastes campagnes de propagande, utilisant les techniques de diffusion, doivent s'adresser au grand public afin de faire prendre conscience à tous les usagers de leur responsabilité; le Conseil Supérieur de la Sécurité Routière a prévu une action d'envergure en décembre prochain.

II. P.T.T. — KREDIETEN.

A. POSTERIJEN.

a) Algemeen beleid.

De Minister heeft een uiteenzetting gegeven over de grote lijnen van de begrotingsvoorstellen en de voornaamste vooruitzichten die uit het daaraan verbonden programma kunnen worden afgeleid.

Alvorens het eigenlijke onderzoek van de begroting aan te vatten, deelt hij de bedrijfsresultaten van de Posterijen en de evolutie ervan mede. De aangehaalde cijfers zijn niet eenvoudig het resultaat van de ontwikkeling van de ontvangsten en uitgaven zoals die blijkt uit de vergelijking van de middelen en de uitgavenbegroting, maar het gevolg van de omzetting van die gegevens in bedrijfsrekeningen. Het gaat hier dus om een rekening van de bedrijfsresultaten die fictief rekening houdt met ontvangsten en uitgaven welke op het actief of op het passief van de posterijen zouden moeten worden aangerekend, indien ze een technische beheersautonomie hadden.

Voor het dienstjaar 1965 belopen de ontvangsten 5.237 miljoen, tegen 4.843 miljoen in 1964, wat een verhoging is met 394 miljoen. De uitgaven stijgen van 5.556 miljoen in 1964 naar 6.685 miljoen in 1965, d.i. een verhoging van 1.129 miljoen.

De algemene bedrijfsrekening sluit derhalve in 1965 met een tekort van 1.448 miljoen.

De ontvangsten worden in de middelenbegroting voor het dienstjaar 1966 geraamd op een totaal 4.346 miljoen, waarvan 3.984 miljoen ontvangsten van de eigenlijke exploitatie van de Posterijen. Deze raming ligt 374 miljoen hoger dan de overeenkomstige ontvangsten gedurende het dienstjaar 1965. Deze verhoging betekent een netto-toeneming met 10,38 %. Aangezien de raming voor 1966 evenwel een vermeerdering van 184 miljoen omvat als gevolg van de aanpassing van de tarieven en andere maatregelen die in 1966 zullen worden genomen — de posttarieven werden aangepast op 1 maart 1966 — wordt de verhoging van de ontvangsten tegen constante waarde dus op nagenoeg 190 miljoen geraamd, d.i. zowat 5 % meer. Deze raming berust op het feit dat de bedrijfsontvangsten van de Posterijen van 1960 tot 1965, afgezien van de tariefaanpassingen, gemiddeld met 4,9 % per jaar zijn gestegen. Voorts heeft de Minister er de aandacht op gevestigd dat de ontwikkeling van de filatelie wel bijzonder grote ontvangsten heeft opgeleverd, maar dat anderzijds toch ook veel kosteloze prestaties zijn verstrekt. Het portvrijdom van de rijksdiensten en de gelijkgestelde organen geeft een verlies aan ontvangsten dat op ten minste 250 miljoen per jaar mag worden geraamd. Behalve de talrijke kosteloze prestaties voor rekening van andere administraties, zoals de verkoop van fiscale zegels, de betaling van rentebewijzen en de verstrekking van formulieren voor de sociale zekerheid, is ook de kosteloze dienst van de postoverschrijvingen waarvoor niet minder dan 90 miljoen orders per jaar moeten worden behandeld voor een totale

II. CREDITS P.T.T.

A. POSTES.

a) Politique générale.

Le Ministre a exposé les grandes lignes du contenu des propositions budgétaires ainsi que les perspectives essentielles qui se dégagent du programme qui y est rattaché.

Avant d'aborder l'examen proprement dit du budget, il a donné connaissance des résultats d'exploitation de la Poste et de leur évolution. Les chiffres qu'il a cités, ne sont pas le résultat pur et simple de l'évolution des recettes et des dépenses telle qu'elle découle de la comparaison du contenu du budget des voies et moyens et de celui du budget des dépenses, mais bien le résultat d'une transposition de ces données en comptes industriels. Il s'agit donc d'un compte de résultat d'exploitation prenant fictivement en considération des recettes et des dépenses qui devraient être mises à l'actif ou au passif de la Poste si celle-ci jouissait d'une autonomie technique de gestion.

Pour l'exercice 1965, les recettes s'élèvent à 5.237 millions, contre 4.843 millions en 1964, ce qui représente une augmentation de l'ordre de 394 millions. De leur côté, les dépenses passent de 5.556 millions en 1964 à 6.685 millions en 1965, soit une augmentation de l'ordre de 1.129 millions.

Dans ces conditions, le compte général d'exploitation se clôture en 1965 par un déficit de l'ordre de 1.448 millions.

En ce qui concerne les recettes, le budget des voies et moyens pour l'exercice 1966 signale une prévision totale de l'ordre de 4.346 millions dont 3.984 millions de recettes d'exploitation postale proprement dite. Cette prévision de recettes d'exploitation est supérieure de 374 millions aux recettes correspondantes réalisées au cours de l'exercice 1965. Cette augmentation représente un accroissement net de 10,38 %. Etant donné cependant que la prévision pour 1966 comprend 184 millions d'accroissement qui résulteront d'adaptations tarifaires et d'autres mesures prévues pour 1966 — une adaptation des tarifs postaux vient d'être appliquée à partir du 1^{er} mars 1966 — l'accroissement de recettes à valeur constante est donc estimé à environ 190 millions, ce qui représente une augmentation de l'ordre de 5 %. Cette estimation est fondée sur le fait que de 1960 à 1965 les recettes d'exploitation postale, abstraction faite des adaptations tarifaires, ont subi une augmentation annuelle moyenne de l'ordre de 4,9 %. D'autre part, le Ministre a attiré l'attention sur le fait que si, d'une part, des recettes particulièrement appréciables peuvent être enregistrées par suite du développement de la philatélie, il importe par contre de souligner l'importance des prestations effectuées à titre gratuit. Le régime de franchise postale accordé aux services de l'Etat et aux organes assimilés, entraîne une perte de recettes que l'on peut évaluer à 250 millions par an au moins. Outre de nombreuses prestations non rémunérées pour le compte d'autres administrations et parmi lesquelles la vente de valeurs fiscales, le paiement de coupons d'intérêt et la distribution de formules de sécu-

waarde van nagenoeg 2000 miljard frank, een belangrijke activiteit die zwaar drukt op de uitgavenbegroting zonder compensatie in de ontvangsten.

Ofschoon de gemiddelde 40 miljard aan derden gelden bij de Postcheeks een zeer aanzienlijke bron van winst is voor de Schatkist blijkt dit Bestuur, dat voor deze dienst niet beloond wordt, volgens de exploitatierekeningen van de Posterijen een instelling te zijn met een jaarlijks tekort van ongeveer 900 miljoen. Als we daarbij de politiek inzake de tarieven noemen die in de meeste gevallen bepaald onder de kostprijs van de geleverde prestaties liggen, dan hebben wij de hoofdoorzaken naar voren gebracht van het tekort dat aan het licht komt bij het onderzoek van de rekeningen van de Posterijen. De bijzondere regeling voor de dagbladen die per postabonnement worden besteld, veroorzaakt op zichzelf reeds een deficit van meer dan 250 miljoen per jaar. Vergeleken met de ontwikkeling van het indexcijfer der kleinhandelsprijzen sedert 1938, is het tarief van de dagbladen onder gefrankeerde adresband, met 25 % ten achter gebleven en dat van de dagbladen besteld per abonnement, met 43 %, terwijl de stijging van de verkoopprijs van een dagblad een voorsprong van 13 à 40 % vertoont.

De begroting van de gewone uitgaven voor 1966 belooft in het totaal 6,3 miljard. Wat betreft de begroting van de buitengewone uitgaven, zij berust in beginsel op een vastleggingsprogramma van 168 miljoen frank, waarvoor 136 miljoen aan nieuwe kredietmachtigingen nodig zijn, alsmede op een betalingsprogramma van 197 miljoen frank dat 94 miljoen nieuwe machtigingen betalingskredieten omvat.

Een dieper gaande ontleding van deze begroting bevestigt dat de exploitatie van de posterijen steeds gekenmerkt is door het feit dat zij wezenlijk berust op menselijke arbeid : 83 % van de begrotingsuitgaven zijn bestemd voor de bezoldiging van het personeel en sociale lasten. Dat betekent dat de maatregelen inzake sociale programmatie en de stijging van de kosten van levensonderhoud, die wij meten door middel van het indexcijfer der kleinhandelsprijzen, naar verhouding een sterkere weerslag hebben op de uitgaven van de posterijen dan op die van heel wat andere administraties. Dit betekent ook dat veel aandacht moet worden besteed aan moderne technische middelen en alle rationaliseringsmaatregelen die de uitbreiding van de arbeidskrachten, vereist als gevolg van de voortdurende toeneming van het verkeer en de verrichtingen, kunnen verminderen of althans afremmen. Deze maatregelen die sedert verscheidene jaren worden aangewend en andere, nog belangrijker middelen, waarvan de installatie en de ontwikkeling aan de gang zijn, hebben reeds zeer bemoedigende resultaten opgeleverd. De omstandigheid dat de ontvangsten van de posterijen en bijgevolg het verkeer waarvoor zij geïnd worden, sedert 1960, met 24,6 % zijn gestegen — de weerslag van de tariefaanpassingen buiten beschouwing gelaten — terwijl het personeel gedurende dezelfde periode slechts met 19 % toenam,

rité sociale occupent une place importante, le service gratuit des virements postaux, qui à lui seul ne comporte pas moins de 90 millions d'ordres à traiter par an pour une valeur totale de près de 2.000 milliards de francs, est encore une activité d'envergure qui pèse sur le budget des dépenses sans trouver quelque compensation que ce soit au niveau des recettes. Si les quelque 40 milliards d'avoir moyen de tiers, en compte de chèques postaux constituent pour le Trésor une source très appréciable de profit, il n'en est pas moins vrai qu'en raison de l'absence de rémunération du service, l'Office des Chèques Postaux apparaît, au travers des comptes d'exploitation de la Poste, comme une institution déficitaire à raison d'environ 900 millions par an. Si nous ajoutons à ces facteurs la politique tarifaire qui, dans la plupart des cas, reste nettement inférieure au prix de revient des prestations fournies, nous aurons dégagé les causes essentielles du déficit que laisse apparaître l'examen des comptes des Services Postaux. A lui seul, le régime préférentiel octroyé aux journaux distribués par abonnement-poste entraîne un déficit de plus de 250 millions par an. Comparée à celle de l'indice des prix de détail depuis 1938, l'évolution du tarif des journaux sous bande affranchie, marque un retard de 25 % et celle des journaux servis par abonnement un retard de 43 %, alors que la progression du prix de vente d'un journal quotidien marque, pour sa part, une avance de 13 à 40 %.

Le budget des dépenses ordinaires porte, en 1966, sur un montant total qui dépasse 6,3 milliards de francs. Quant à celui des dépenses extraordinaires, il repose en principe sur un programme d'engagement de 168 millions de francs, nécessitant 136 millions de nouvelles autorisations de crédits ainsi que sur un programme de décaissements de 197 millions de francs comprenant 94 millions d'autorisations nouvelles de crédits de paiement.

Une analyse plus approfondie de ce budget confirme que l'exploitation postale se caractérise toujours par le fait qu'elle repose essentiellement sur l'intervention humaine, sur la main-d'œuvre : 83 % des dépenses budgétaires sont consacrées à la rémunération du personnel et aux charges sociales. C'est dire que les mesures de programmation sociale et l'évolution ascendante du coût de la vie que nous mesurons à travers celle de l'indice des prix de détail, ont une incidence proportionnelle plus importante sur les dépenses des Postes que sur celles de bien d'autres administrations. C'est dire également toute l'attention qu'il est nécessaire d'apporter à la recherche et à la mise en œuvre de toute modernisation d'ordre technique et de toutes mesures de rationalisation susceptibles de réduire, ou du moins de contenir, les extensions de main-d'œuvre qu'exige l'augmentation constante du trafic et des opérations. Les moyens de cet ordre qui, depuis plusieurs années sont déjà mis en œuvre, et d'autres, plus importants encore, dont l'installation et le développement sont en cours, ont déjà engendré des résultats très encourageants. Le fait de constater que, depuis 1960, et abstraction faite de l'incidence des adaptations tarifaires, les recettes postales, et par conséquent le trafic qu'elles rémunèrent, ont enregistré une progression de 24,6 %, alors que le personnel mis en ligne n'a augmenté durant la même période que de

bewijst dat de produktiviteit de jongste 5 jaren werkelijk met meer dan 5 % is gestegen, in weerwil van de sociale maatregelen die werden toegepast o.m. van de vermindering van de wekelijkse arbeidstijd. Hoe dit ook zij, de aard zelf van de exploitatie van de posteries en de dwingende verplichting die daaruit voortvloeit om dadelijk te voorzien in iedere nieuwe behoefte van de bevolking, in de steeds grotere eisen van alle instrumenten van 's lands bedrijfsleven, in iedere schommeling van het bevolkingscijfer, de woningen en de stedenbouw, in iedere wijziging als gevolg van het nationaal beleid inzake vervoer en infrastructuur, doen voor de Posterijen vrijwel voortdurend menselijke en technische problemen rijzen.

Het kader kan niet worden vastgesteld zonder verscheidene adviezen (diensten voor de organisatie van de algemene diensten, syndicaal comité van advies, inspectie van Financiën, Openbaar Ambt, Minister van Financiën). Al deze bemoeiingen leiden tot grote vertraging bij de eindbeslissing, met het gevolg dat het kader van de posterijen altijd beneden de behoeften van de administratie ligt. Maar aangezien bij de posterijen voortdurend meer personeelsleden werkzaam zijn dan het organieke kader voorziet, worden alle aanwervingen beschouwd als aanwervingen met uitbreiding van het kader en zijn ze dus aan een tweevoudige machtiging onderworpen: die van het openbaar ambt en die van de inspectie van Financiën. Dit leidt tot nieuwe vertraging met het gevolg dat de posterijen niet over het nodige personeel beschikken dat voor de uitvoering van hun opdracht vereist is.

Ten einde dit te verhelpen, d.w.z. ten einde voortdurend en nauwkeurig in alle personeelsbehoeften te voorzien, zouden het kader en de begroting in overeenstemming moeten worden gebracht. Men is hiermede thans bezig en het dossier betreffende de globale aanpassing van het kader van het bestuur der posterijen zal eerlang aan de bevoegde instanties worden voorgelegd. Deze aanpassing van het kader zal het bestuur van de posterijen in staat stellen in de dringende personeelsbehoeften te voorzien en de rust- en verlofdagen van het personeel beter te verdelen. De aanwervingen moeten het o.m. mogelijk maken in de eerste plaats en progressief de resterende verlof en compensatierustdagen van het huidige personeel aan te zuiveren. Op 31 maart 1966 moeten nog 767.662 verlof- en rustdagen worden toegekend. Een dergelijke toestand, met een nieuwe vakantieperiode in het verschiet, drukt zwaar op de politiek van de administratie die aan alle personeelsleden twaalf achtereenvolgende vacantedagen wenst toe te kennen zoals de vorige jaren; maar het personeel is ongerust omdat het vreest dat het zelfs geen zes achtereenvolgende wettelijke vacantedagen zal kunnen krijgen. Dit schept een onbehaaglijke sfeer die niet kan blijven duren zonder gevaar voor de geregelde werking van die belangrijke openbare dienst.

Ten slotte, zou men door het nodige personeel beschikbaar te stellen verhinderen dat in vele gevallen compensatierustdagen moeten worden betaald die niet

19 %, démontre qu'au cours des 5 dernières années, un accroissement de productivité de plus de 5 % a effectivement été réalisé, et ceci malgré et au-delà de l'incidence de l'application de mesures sociales, et notamment de la réduction de la durée hebdomadaire du travail. Quoi qu'il en soit, la nature même de l'exploitation des services et l'impérieuse obligation qui en découle de répondre sur-le-champ à tout nouveau besoin de la population, aux exigences toujours croissantes de tous les instruments de l'économie nationale, à toute fluctuation de la démographie, de l'habitat et de l'urbanisme, à toute modification résultant de l'application d'une politique nationale de transport et d'infrastructure, posent à la Poste des problèmes humains et techniques quasi permanents.

La fixation du « cadre » nécessite diverses interventions (Services d'organisation des Services généraux, Comité départemental de Consultation syndicale, Inspection des Finances, Fonction publique, Ministre des Finances). Ces diverses interventions, qui provoquent des retards sérieux dans la prise de la décision finale, ont pour effet de doter la Poste d'un cadre qui est toujours au-dessous des besoins de cette Administration. Le nombre d'agents en service à la Poste, étant, par conséquent, constamment supérieur à celui qui est repris au cadre organique admis, tous les recrutements opérés au sein des services postaux sont considérés comme des recrutements en extension. Dès lors, ces recrutements sont subordonnés à une double autorisation: celle de la Fonction publique et celle de l'Inspection des Finances. Il en résulte des retards qui empêchent la Poste de disposer en temps opportun du personnel qui lui est nécessaire pour remplir sa mission.

Pour remédier à cette situation, c'est-à-dire pour satisfaire en permanence et avec précision aux besoins en personnel, il faudrait parvenir à ce que le cadre et le budget puissent coïncider. Des travaux en ce sens sont actuellement en cours et le dossier d'ajustement global du cadre de l'Administration des Postes sera prochainement introduit auprès des instances compétentes. L'aboutissement de cette opération d'ajustement du cadre doit permettre à l'Administration des Postes de faire face à ses besoins impératifs en matière de personnel et de réaliser une meilleure répartition des repos et congés de ses agents. Les recrutements qui seront autorisés doivent notamment conduire, par priorité et progressivement, à l'apurement du reliquat des congés et repos de compensation du personnel actuellement en fonction. Au 31 mars 1966, la somme des congés et repos restant à accorder s'élevait à 767.662 journées. Un tel handicap à la veille de la prochaine période de vacances pèse lourdement sur la politique suivie par l'Administration qui souhaite promouvoir, comme les années antérieures, la généralisation de l'octroi de 12 jours consécutifs de congé alors que la situation actuelle n'est pas sans susciter des alarmes parmi le personnel qui appréhende de ne pouvoir même disposer de six jours consécutifs de congés légaux. La détérioration du climat intérieur qui en résulte ne peut se poursuivre sans danger pour l'accomplissement régulier de la mission de cet important service public.

La mise à la disposition des effectifs nécessaires éviterait enfin, dans de nombreux cas, le paiement de repos compensatoires qui n'ont pu être

binnen de voorgeschreven termijn konden worden toegekend. Voor de maand maart 1966 alleen moest aldus de tegenwaarde van 19.677 arbeidsdagen worden betaald.

Een ander streven van het Bestuur der posterijen is de stabilisatie van het dienstdoende personeel door middel van zeer talrijke benoemingen in het kader van de regularisatiebesluiten. Het gaat erom de tijdelijke ambtenaren, hulpambtenaren en ambtenaren onder contract in de vaste kaders op te nemen terwijl voor sommige vaste ambtenaren bijzondere tijdelijke maatregelen zullen worden getroffen met het oog op hun bevordering of hun opneming in een hoger niveau.

De te nemen regularisatiemaatregelen doen zich voor als volgt :

— het examen voor toelating tot de proeftijd als klerk, georganiseerd op 20 december 1964 ter uitvoering van artikel 46 van het koninklijk besluit van 22 oktober 1960, heeft 1.066 geslaagde kandidaten opgeleverd (422 Frans- en Duitstaligen en 624 Nederlandstaligen) waarvan respectievelijk 313 en 452 zijn benoemd; de benoemingsdossiers van de andere geslaagde kandidaten worden opgemaakt naarmate de nodige stukken binnenkomen;

— de toepassing van het koninklijk besluit van 9 april 1965 op de vaste ambtenaren heeft betrekking op :

66 ambtenaren te bevorderen in niveau 1;
773 ambtenaren te bevorderen in niveau 2;
368 ambtenaren te bevorderen in niveau 3.

— 7 tijdelijke ambtenaren van niveau 3 en 24 tijdelijke ambtenaren van niveau 2 komen in aanmerking voor de maatregelen afgekondigd bij koninklijk besluit van 9 april 1965;

— het besluit van 21 september 1965 heeft betrekking op zowat 2.900 ambtenaren van niveau 3 (hulpkrachten-beambten, hulpkrachtenassistenten en vertrouwenspersonen) en nagenoeg 3.200 ambtenaren van niveau 4 (hulpbrievenbestellers, hulp-klasseerders, vertrouwenspersonen-bestellers en -klasseerders, hulpwerklieden, -schoonmaaksters en -werkvrouwen);

— deze stabilisatie politiek in het kader van de regularisatiebesluiten met het oog op de benoeming van het in dienst zijnde personeel, moet worden aangevuld met overgangsmatregelen in het kader van het zogenaamde statuut-Gilson, die het mogelijk moeten maken de maturiteits- of bekwaamheidsexamens aan te passen en de termijnen af te schaffen of te verkorten om van de ene rang tot de andere over te gaan, zodat talrijke vaste ambtenaren benoemd zullen kunnen worden in graden waarop zij volgens de vroegere bepalingen van het Statuut-Camu aanspraak hadden kunnen maken.

De toepassing van de regeling van de koninklijke besluiten van 7 augustus 1939 en 20 juli 1964 betreffende het verloop van de loopbaan der rijksambtenaren, vergt een zorgvuldige aanpassing van het organiek reglement van ieder ministerie en van de stof van de examens die gedurende de loopbaan moeten worden afgelegd. Dit mag evenwel niet tot gevolg hebben dat

octroyés dans les délais réglementaires. Pour le seul mois de mars 1966, la contre-valeur des paiements effectués s'établit à 19.677 journées de travail.

Un autre souci de l'Administration des Postes est de parvenir à la stabilisation des effectifs en service par de très nombreuses nominations à effectuer dans le cadre des arrêtés de régularisation. Il s'agit d'opérer l'intégration des agents temporaires, auxiliaires et contractuels dans le cadre des agents définitifs et de prévoir des mesures temporaires en faveur de certains agents définitifs, grâce à des règles particulières à leur promotion ou à leur admission au niveau supérieur.

L'inventaire des régularisations à effectuer se décompose comme suit :

— Le concours d'admission au stage au grade de commis, organisé le 20 décembre 1964 par application de l'article 46 de l'arrêté royal du 22 octobre 1960 a donné 1.066 lauréats (442 d'expression française et allemande et 624 d'expression néerlandaise) dont respectivement 313 et 452 sont nommés; les dossiers de nomination des autres lauréats sont établis au fur et à mesure de la réception des documents nécessaires;

— L'application aux agents définitifs de l'arrêté royal du 9 avril 1965 concerne :

66 agents à promouvoir dans le niveau 1;
773 agents à promouvoir dans le niveau 2;
368 agents à promouvoir dans le niveau 3.

— Les mesures décrétées par l'arrêté royal du 9 avril 1965 bénéficieront à 7 agents temporaires du niveau 3 et 24 agents temporaires du niveau 2;

— L'arrêté du 21 septembre 1965 concernera quelque 2.900 agents du niveau 3 (employés-auxiliaires, assistants-auxiliaires et personnes de confiance) et environ 3.200 agents du niveau 4 (facteurs-auxiliaires, classeurs-auxiliaires, personnes de confiance facteurs et classeurs, auxiliaires, ouvriers, nettoyeuses et femmes de peine);

— Cette politique de stabilisation du personnel par l'application des arrêtés de régularisation en vue de la nomination des effectifs déjà utilisés doit se compléter par la prise de mesures transitoires qui, dans le cadre du statut dit Gilson, doivent permettre la nomination, par aménagement des épreuves de maturité ou de confirmation, et suppression ou réduction des délais imposés pour l'accession de rang à rang, de nombreux agents définitifs dans des grades auxquels ils auraient pu prétendre selon les dispositions antérieures du statut Camu.

La mise en application du régime institué par les arrêtés royaux du 7 août 1939 et du 20 juillet 1964 pour le déroulement de la carrière des agents de l'Etat réclame une adaptation minutieuse du règlement organique de chaque ministère et du contenu des épreuves qui doivent jalonner une telle carrière. Une telle nécessité ne pourrait cependant avoir pour effet de

de toekenning, bij wijze van bevordering, van betrekkingen die ondertussen vacant zijn geworden tijdelijk moeilijk of onmogelijk wordt gemaakt en de Minister zal in de eerstvolgende dagen nagaan of het wenselijk is sommige bepalingen voor te stellen waardoor de genoemde nadelen kunnen worden voorkomen. Al deze maatregelen hebben betrekking op 22.871 ambtenaren van het Bestuur der Posterijen.

Gezien de rekruteringsmoeilijkheden, enerzijds, en de noodzakelijkheid om anderzijds kwalitatief hoogstaande diensten te bewijzen, hebben de posterijen met het oog op de beroepsopleiding waarbij drie voorname doeleinden worden nagestreefd (opleiding van nieuwelingen, vervolmaking en voorbereiding op de examens), 8 vaste opleidingscentra ingericht. Ingevolge de nieuwe statutaire bepalingen zullen zowat 20 à 22 *opleidingsformules* noodzakelijk zijn, waarvan sommige aan verschillende graden gemeen zullen zijn. Die formules zijn zoveel mogelijk onderling verwisselbaar en vullen elkander aan. Zij kunnen worden gecombineerd zodat in alle behoeften van de opleiding van de ambtenaren van de niveaus 4, 3 en 2 kan worden voorzien rekening houdend met hun bestemming of hun specialisatie.

Een bijzondere inspanning is gedaan voor de opleiding van de ambtenaren van niveau 4 voor de verschillende *sorteringsactiviteiten* : handsortering, mechanische sortering, vertreksortering en uitreikingsortering. De opleiding van de ambtenaren van niveau 4, werkzaam bij de uitreiking, zal worden veralgemeend zodra de nieuwe arbeidsmethode van die ambtenaren zal zijn uitgewerkt en ieder nieuweling zal gedurende ongeveer vijf weken worden opgeleid in een daartoe speciaal uitgerust centrum.

Het *motoriseringsplan* eist dat de toekomstige bestuurders van postauto's een voertuig leren besturen en de na te leven wettelijke en reglementaire voorschriften kennen. Totnogtoe werden zij pragmatisch opgeleid door andere instellingen of door het Bestuur zelf. Maar als gevolg van de wetgeving op het rijbewijs en de aanstaande inwerkingtreding ervan dienden de posterijen, gezien het groter aantal ongevallen, zich met de nieuwe problemen bezig te houden.

Naar het voorbeeld van het leger en met de medewerking ervan werd een Centrum voor rationele en versnelde opleiding van bestuurders uitgerust; de leermethoden worden thans uitgewerkt en de nieuwe formule zal eerlang worden toegepast.

De nieuwe taalwetgeving enerzijds en de aanwingsmoeilijkheden anderzijds hebben het Bestuur verplicht een *taallaboratorium* te installeren dat binnen enkele maanden op drie niveaus zal beginnen werken.

Op de tweede plaats streeft het Bestuur naar de voortgezette opleiding van de personeelsleden die reeds een zekere beroepservaring hebben en een kaderfunctie bekleden. Het derde doel, dat trouwens ten dele overeenstemt met het tweede, bestaat erin de belangen van het Bestuur te doen samenvallen met die van de gegadigden voor een bevordering, die moeten worden voorbereid op de verschillende bevestigings- en maturiteitsexamens waarin het nieuwe statuut (statuut Gilson) voorziet.

rendre momentanément difficile, sinon impossible, la collation, par voie de promotion, d'emplois devenus vacants entre-temps et le Ministre appréciera, dans les prochains jours, l'opportunité de proposer certaines dispositions susceptibles d'éviter les inconvénients signalés. L'ensemble de ces mesures toucherait 22.871 agents et fonctionnaires de l'Administration des Postes.

Vu les difficultés de recrutement d'une part et l'obligation de rendre des services qualitativement appréciés d'autre part, des activités de formation professionnelle visant à rencontrer trois objectifs principaux (initiation des recrues, perfectionnement dans l'emploi et préparation aux examens) se sont développées au sein de la Poste, qui dispose de 8 centres permanents de formation. L'application des nouvelles dispositions statutaires nécessitera quelque 20 à 22 *formules d'apprentissage* dont certaines peuvent être communes à plusieurs grades. Ces formules sont, aussi largement que possible, interchangeables et toujours complémentaires. Elles peuvent être combinées, de façon à couvrir tous les besoins de formation des agents des niveaux 4, 3 et 2 en fonction de leur affectation ou de leur spécialisation.

Un effort particulièrement important a été consenti pour former des agents du niveau 4 aux différentes activités de tri : tri manuel, tri mécanisé, tri départ et tri distribution. La formation des agents du niveau 4 affectés à la distribution sera généralisée dès que la nouvelle méthode de travail de ces agents sera mise au point et chaque recrue recevra une formation pendant quelque 5 semaines dans un centre spécialement équipé à cet effet.

Pour réaliser le plan de motorisation, les futurs conducteurs d'auto postale doivent être initiés à la conduite de véhicules et aux prescriptions légales et réglementaires à respecter. Jusqu'à présent, ils étaient formés d'une façon pragmatique à l'intervention d'organismes étrangers ou par l'Administration elle-même. La législation sur le permis de conduire et la mise en vigueur prochaine de cette législation ne pouvaient, vu l'augmentation du nombre d'accidents, laisser la Poste inattentive aux nouveaux problèmes à surmonter.

S'inspirant de l'expérience de l'Armée et avec sa collaboration, un Centre de Formation rationnelle et accélérée de conducteurs fut équipé; ses méthodes d'apprentissage sont maintenant mises au point et cette nouvelle formule sera incessamment appliquée.

La nouvelle législation linguistique, d'une part, les difficultés de recrutement, d'autre part, ont contraint l'Administration d'installer un *laboratoire de langues* dont les activités structurées à trois niveaux débiteront dans quelques mois.

Le second souci de l'Administration consiste à perfectionner dans l'emploi les agents ayant déjà une certaine expérience professionnelle et occupant une fonction d'encadrement. Le troisième objectif, qui correspond d'ailleurs partiellement au second, vise à faire coïncider les intérêts de l'Administration et la motivation des candidats à l'avancement, lesquels doivent être préparés aux différentes épreuves de confirmation et de maturité prévues par le nouveau statut (dit statut Gilson).

Wat de eigenlijke exploitatie betreft wordt een grote inspanning geleverd om technische middelen te zoeken, aan te nemen of te ontwikkelen die het Bestuur der Posterijen in staat kunnen stellen het toegenomen verkeer op te vangen en tegelijkertijd de efficiency en de rendabiliteit van de diensten en de arbeidsvoorwaarden in het algemeen te verbeteren. De vrijwel algemene toepassing van moderne organisatietechnieken in de ondernemingen, waarvoor de postdiensten een belangrijk verbindingsorgaan vormen, legt ze een steeds sneller tempo op, dwingt ze om te voldoen aan eisen, die weliswaar gegrond maar toch steeds dringender en strenger zijn en verplicht ze bijgevolg om zelf ook de methodes en de uitrusting te moderniseren (het Bestuur der Posterijen verzendt jaarlijks 2.630 miljoen stukken van zeer verschillende aard; het aantal postgiroverrichtingen alleen reeds bedraagt bijna 258 miljoen voor een totaal bedrag van meer dan 5.663.000 miljoen frank).

In het raam van die *modernisering* moeten drie grote rubrieken worden onderscheiden: de verbetering van het contact met het publiek, de verbetering van de arbeidsmethodes en arbeidsvoorwaarden en de verbetering van de uitrusting in het algemeen.

De installatie van de distributieautomaten is een verbetering van de diensten die aan het publiek worden verstrekt. Dank zij die apparaten kan de gebruiker zich, zonder tijdverlies, de meest courante postwaarden aanschaffen. Hij kan het doen buiten de openingsuren van de loketten; deze mogelijkheid zou moeten verruimd worden om te voorzien in de huidige strekking om de arbeidstijd te verkorten. Uit het oogpunt van de rentabiliteit verlichten de automaten de taak van de loketdiensten. De administratie heeft nog maar 1.100 distributieautomaten van de 5.000 à 6.000 apparaten die in het decennium dienen te worden geïnstalleerd. In 1966 zal de begroting het mogelijk maken nagenoeg 200 dergelijke toestellen in gebruik te nemen, die boekjes postzegels zullen verdelen. Aan de andere kant zullen de brievenbussen geleidelijk worden gemoderniseerd: onderzoeken zijn aan de gang en eerlang zullen proefnemingen worden aangevat om bij de bouw ervan moderne materialen te gebruiken. Voorts zijn 168 kantoren voorzien van loketten in een moderne lijn van het type « produktiviteit » en de begroting zal het mogelijk maken die loketten in 1966 in nog 35 andere postkantoren te plaatsen.

Talrijke postambtenaren werken buiten de postgebouwen: het zijn de brievenbestellers die, dag aan dag, onverpoosd en in alle weer en wind een steeds zwaardere en omvangrijkere post rond dragen en de 16.000 over het land verspreide brievenbussen lichten. De modernisering van de posterijen op dit gebied betekent de motorisering van de distributie en van de lichter van de brievenbussen. Dit is de praktische economische oplossing die na een grondige studie van alle menselijke, technische en functionele aspecten werd aangenomen. Het is dan ook niet te verwonderen dat deze hervorming, die reeds in 1956 is begonnen, de medewerking heeft verkregen van de brievenbestellers die vragen dat zij zo spoedig mogelijk zou worden ver-

Dans le domaine proprement dit de l'exploitation, de gros efforts sont consentis pour rechercher, adopter ou développer tous les moyens techniques qui peuvent mettre l'Administration des Postes en mesure de répondre à l'accroissement du trafic, tout en augmentant le degré d'efficacité et de rentabilité des services et en améliorant les conditions de travail en général. L'application quasi généralisée de techniques modernes d'organisation dans les entreprises pour lesquelles les services postaux constituent un organe important de relation, impose à ces services un rythme toujours accéléré, la nécessité aussi de faire face à des exigences, fondées bien sûr, mais toujours plus impératives et plus sévères, l'obligation par conséquent de recourir eux aussi et parallèlement à la modernisation de leurs méthodes et de leurs équipements (l'Administration des Postes achemine annuellement 2.630 millions d'objets de correspondances les plus divers; à elles seules les opérations en compte de chèques postaux atteignent le nombre annuel de près de 258 millions pour un montant total de transactions dépassant 5.663.000 millions de francs).

Trois grandes rubriques se détachent dans cette perspective de *modernisation*, à savoir: l'amélioration des contacts avec le public, celle des méthodes et des conditions de travail et celle de l'équipement en général.

L'installation des distributeurs automatiques améliore les services rendus au public. Grâce à ces appareils, l'usager peut, sans perdre de temps, se procurer les valeurs postales les plus courantes. Il peut le faire en dehors des heures d'ouvertures des guichets, faculté qu'il y aura intérêt à élargir, pour répondre à la tendance actuelle de réduire la durée du travail. Sous l'angle de la rentabilité, le recours aux automates allège la tâche des services du guichet. L'Administration ne dispose actuellement que de 1.100 distributeurs automatiques sur un programme de l'ordre de 5.000 à 6.000 appareils à installer dans la décennie. En 1966, le budget permettra la mise en service d'environ 200 appareils de ce genre, qui distribueront des carnets de timbres-poste. À côté des distributeurs automatiques, nos boîtes aux lettres postales seront progressivement modernisées: des recherches sont en cours et des expériences seront prochainement entamées en vue d'utiliser des matériaux modernes pour leur construction. D'autre part, 168 bureaux sont équipés de guichets de ligne moderne du type « productivité » et le budget permettra de placer ces guichets dans 35 autres établissements postaux en 1966.

Beaucoup d'agents des Postes assurent leur services à l'extérieur des bâtiments postaux: ce sont les facteurs, qui, jour après jour, sans relâche et par tous les temps, distribuent un courrier toujours plus lourd et plus abondant et relèvent les 16.000 boîtes aux lettres postales disséminées dans le pays. Moderniser la Poste dans ce domaine, c'est motoriser la distribution et le relevage des boîtes aux lettres. C'est la solution pratique et économique qui a été adoptée après une étude approfondie portant sur tous ses aspects, qu'ils soient humains, techniques ou fonctionnels. Rien d'étonnant dans ces conditions que cette réforme entamée dès 1956 ait obtenu le concours des facteurs qui en réclament la généralisation dans les plus brefs

algemeen. Het belang van het publiek valt hier samen met dat van de administratie en van het postpersoneel. De motorisering versnelt de distributie en maakt het mogelijk de brievenbussen nog zeer laat in de avond te lichten. Verder dient te worden opgemerkt dat de versmelting van gemeenten het bestuur van de posterijen gedwongen heeft zijn organisatie onverwijld aan de nieuwe structuur van de gemeentegrenzen aan te passen; dit was en zal ook in de toekomst slechts mogelijk zijn door de motorisering die het Bestuur in staat stelt om het personeel te concentreren en snel te laten werken.

Motorisering betekent rationalisering, d.w.z. dat zij ook de kostprijs vermindert en in dit verband heeft de Minister medegedeeld dat een lichte bestelwagen met een nuttige lading van 250 kg een jaarlijkse netto-besparing van 22.000 fr betekent op de exploitatiekosten van de Posterijen, na aftrek van alle kosten.

Een tienjarenplan voorziet in de veralgemeende motorisering voor het gehele land (het gaat van 1962 tot 1971).

Een ander aspect van de modernisering is de mechanische behandeling van de post, die betrekking heeft op de gezamenlijke verrichtingen voor de poststukken in de postkantoren en vooral in de sorteercentra, die de vitale knooppunten zijn voor het verwerken van het verkeer. De moderne sorteercentra zijn uitgerust met interne transportmiddelen om het vervoer te versnellen en om de weinig technische doch zeer zware en lastige taken van de arbeider te verlichten. Het traditionele sorteren vóór een brievenkast wordt in de belangrijke sorteercentra geleidelijk vervangen door sorteermachines met toetsenbord. De arbeidsvoorwaarden en het arbeidstempo worden aanzienlijk verbeterd. Het ware ondenkbaar deze essentiële hervorming niet uit te breiden tot alle sorteercentra met voldoende verkeer. In dit verband heeft het Bestuur der Posterijen onlangs zijn sorteercentra gerationaliseerd door ze opnieuw te concentreren ten einde ze in de toekomst renderend te kunnen mechaniseren.

Thans wordt de mechanisering georiënteerd op de automatische behandeling van de postzendingen. De fosforescentie die wordt gebruikt bij het vervaardigen van postzegels en de toenemende standardisering van de postzendingen zullen het mogelijk maken de post automatisch recht op te zetten, d.w.z. alle postzendingen uit de postbussen te klasseren in dezelfde positie om ze gemakkelijk af te stempelen en te sorteren vrijwel zonder handarbeid. Dank zij de postcode die binnenkort aan iedere gemeente een postnummer zal toekennen, naar het voorbeeld van Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland en de Verenigde Staten, zullen de postzendingen automatisch kunnen worden gesorteerd door het optisch lezen van de lettertekens. Totdat de laatste hand wordt gelegd aan de leesapparaten — volgens de verwachtingen binnen ten hoogste 5 à 6 jaar — zal een aangestelde de postzendingen blijven in code brengen. Hij leest het postnummer dat op de zending is aangegeven en zet dit nummer om in een fluorescente indexcijfer door een eenvoudige tik op een getallentoetsenbord.

De automatisering van het Bestuur der Postchecks, die even dringend als absoluut noodzakelijk is geworden ten gevolge van de ontwikkeling van het verkeer en van de beperktheid van kantoorruimte, waar thans

délais. L'intérêt du public rejoint ici celui de l'Administration et du personnel des postes. La motorisation accélère la distribution dans bien des cas, et permet de retarder jusqu'à la dernière heure de la journée, le relevage des boîtes aux lettres postales. Il n'est pas sans intérêt de dire aussi que les fusions de communes ont placé l'Administration des postes devant l'obligation d'adapter, sans le moindre délai, son organisation à la nouvelle structure des limites communales; elle n'a pu et ne pourra le faire dans l'avenir qu'à travers la motorisation, qui seule, permet des concentrations d'effectifs et des parcours rapides.

La motorisation rationalise, c'est-à-dire qu'elle réduit aussi le coût du service : à ce propos, le Ministre a signalé qu'une camionnette légère de 250 kg de charge utile, permet d'économiser 22.000 francs net par an, tous frais quelconques déduits, sur le coût de l'exploitation postale.

Un plan décennal prévoit la généralisation de la motorisation à l'ensemble du pays (il couvre les années 1962 à 1971).

Un autre aspect de la modernisation, c'est la mécanisation du traitement du courrier qui concerne l'ensemble des opérations appliquées aux envois postaux dans les bureaux de postes et tout spécialement dans les centres de tri, qui constituent les nœuds vitaux de l'écoulement du trafic. Les centres de tri modernes sont équipés de moyens internes de transport destinés à accélérer celui-ci et à alléger des tâches peu qualifiées et cependant fort lourdes et pénibles pour le travailleur. Le tri traditionnel devant un casier est remplacé progressivement dans les centres de tri importants par l'utilisation de machines de tri à clavier. Les conditions de travail et le rythme de celui-ci sont améliorés sensiblement. Il est impensable de ne pas prévoir l'extension de cette réforme essentielle à tous les centres de tri dont le trafic est suffisant. A ce propos, l'Administration des Postes vient de rationaliser ses centres de tri, les reconcentrant en vue de pouvoir à l'avenir les mécaniser sur une base rentable. A présent, c'est vers l'automatisation du traitement du courrier que la mécanisation s'oriente. La phosphorescence appliquée à la fabrication des timbres-poste et la standardisation croissante du courrier vont permettre de redresser automatiquement le courrier, c'est-à-dire de classer tous les envois raménés de boîtes aux lettres postales dans la même position pour les oblitérer et les trier aisément quasi sans intervention humaine. Grâce au code postal, qui attribuera sous peu un numéro postal à chaque commune, à l'instar de ce qui existe en Allemagne, en Autriche, en Suisse et aux Etats-Unis, le courrier pourra être trié automatiquement par la lecture optique des caractères. En attendant la mise au point des appareils de lecture, attendue d'ici 5 à 6 ans au plus, un préposé continuera à encoder le courrier en lisant le numéro postal indiqué sur l'envoi et en le transformant en une indexation fluorescente par une frappe simple sur un clavier numérique.

L'automatisation de l'Office des Chèques postaux, devenue aussi urgente qu'indispensable en raison de l'évolution du trafic et aussi de l'exigüité des locaux conçus en 1936 pour abriter la moitié des effectifs

dubbel zoveel personeel werkt als in 1936 toen de lokalen werden ontworpen, vertoont twee aspecten :

- het bijhouden van de rekeningen-courant en
- de comptabiliteit van de collectieve checks en van de assignaties.

Voor ieder van deze verwezenlijkingen was het vooraf nodig de documenten te normaliseren op grond van volgende normen van het Belgisch Instituut voor Normalisatie. Deze twee vormen van automatisering kunnen pas ten volle worden tot stand gebracht na een lange en moeilijke overgangperiode tijdens welke de omschakeling van de systemen en van het personeel zal plaatshebben. Terwijl er thans voor het bijhouden van de rekeningen-courant — met handbediening — ongeveer 3.000 personeelsleden zijn te werk gesteld, hoopt men dit aantal in het geautomatiseerde systeem en bij constant verkeer te kunnen verminderen tot 1.300.

De volledige installatie van alle toestellen zal einde 1967 voltooid zijn. Wat de boekhouding van de gezamenlijke checks en de assignaties betreft, deze afdeling omvat thans nagenoeg 150 bedienden en 60 klasseerders. Na automatisering zal dit aantal tot zowat 60 bedienden en 10 klasseerders kunnen worden teruggebracht.

In het licht van de begroting van het dienstjaar 1966 kan de automatisering van de gewone checks en assignaties door middel van magnetische tekens — per maand ongeveer 2.500.000 stukken — in twee fasen worden doorgevoerd. De eerste omvat voornamelijk de primaire proefnemingen. De tweede zal leiden tot de geleidelijke toepassing van het nieuwe behandelingssysteem op alle stukken. Doch zulk een evolutie van de gebruikte middelen kan slechts ten volle uitwerking hebben indien men kan beschikken over een aangepaste infrastructuur.

Daarom zal door toedoen van het Departement van Openbare Werken voor de bouw, de verbouwing en de inrichting van kantoren en lokalen, een programma worden uitgevoerd, zesmaal belangrijker dan tijdens de voorafgaande jaren. Dit programma, waarmee een vastleggingskrediet van 295 miljoen frank is gemoeid, heeft betrekking op de bouw, de verbouwing of de inrichting van ongeveer 130 kantoren en op de aankoop van een veertigtal terreinen waar in de toekomst gebouwen zullen worden opgetrokken. Ten einde de inspanningen voor de inachtneming van dit programma en van het daarvoor vastgestelde tijdschema te coördineren, wordt regelmatig contact opgenomen met de bevoegde diensten van Openbare Werken. Het programma voor de gebouwen omvat met name de bouw van een nieuw centraal postkantoor en de hergroepering van de directiediensten en de administratie in het nieuwe complex dat zal worden opgetrokken op de plaats van het Postgebouw aan het Muntplein te Brussel. (Zie ook Senaat Bulletin van Vragen en Antwoorden, 19 april 1966, blz. 817.)

In 1966 zal het Departement verder deelnemen aan de werkzaamheden van de verschillende organen die zich bezighouden met het internationale postverkeer.

actuellement en service, comporte pour sa part deux volets :

- la tenue des comptes courants et
- la comptabilité des chèques collectifs et des assignations.

Chacune de ces réalisations a nécessité au préalable la normalisation des documents sur des bases admises par l'Institut Belge de Normalisation. Ces deux formes d'automation ne peuvent être pleinement réalisées qu'après une phase de transition importante et difficile au cours de laquelle s'opérera la reconversion des systèmes et du personnel. Si, en régime manuel, la tenue des compte courants occupe actuellement environ 3.000 agents, en régime automatisé et à trafic constant on espère pouvoir ramener ce nombre à environ 1.300 unités. La mise en place complète de tous les équipements sera achevée vers la fin de l'année 1967.

Quant à la tenue de la comptabilité des chèques collectifs et des assignations, cette branche du service occupe présentement quelque 150 employés et 60 classeurs. En régime d'automation, ce nombre pourra être ramené à quelque 60 employés et 10 classeurs.

Selon l'optique budgétaire de l'exercice 1966, l'automation au moyen des caractères magnétiques des chèques et assignations ordinaires, qui atteignent le nombre de 2.500.000 pièces par mois, pourrait être réalisée en deux phases. La première comprendra principalement les expérimentations primaires. La seconde tendra à l'application progressive du nouveau système de traitement à la totalité des titres. Mais pareille évolution des moyens mis en œuvre ne pourra produire pleinement ses effets que pour autant qu'ils puissent reposer sur une infrastructure adéquate.

C'est pourquoi un programme d'engagement de travaux de construction, de transformation et d'aménagement de bureaux et de locaux six fois plus important que celui qui a été réalisé au cours des années précédentes sera mis en application à l'intervention du département des travaux publics. Ce programme, d'une ampleur de 295 millions de francs d'engagement, porte sur la construction, la transformation ou l'aménagement d'environ 130 bureaux et sur l'acquisition d'une quarantaine de terrains en vue de constructions futures. Des contacts périodiques sont établis avec les services compétents des Travaux Publics, pour coordonner les efforts en vue du respect de ce programme et du planning sur lequel repose sa réalisation. Dans le programme des bâtiments figure notamment la réalisation d'un nouveau bureau central des postes et le regroupement des services de direction et de cette administration dans le nouveau complexe à ériger à l'emplacement de l'Hôtel des Postes de la Place de la Monnaie à Bruxelles. (Voir également Sénat, Bulletin des Questions et Réponses, 19 avril 1966, p. 817.)

Au cours de 1966, le département poursuivra ses participations aux travaux des différents organes qui président aux destinées des relations postales internationales.

In de Raadgevende Commissie belast met de studie inzake het postverkeer van de Wereldpostvereniging zal België verder medewerken aan het technisch en economisch onderzoek ter bevordering van de normalisatie en de doelmatigheid van de postdiensten in het algemeen. Het onderzoek met het oog op de codificering en de normalisering van de poststukken, alsmede de automatische behandeling van die stukken zal er worden voortgezet. Men zal er ook een onderzoek wijden aan de middelen voor hulpverlening aan de ontwikkelingslanden en men zal er werken aan de uitwerking van methodes voor de prospectie van de postmarkt.

In het kader van de Europese Conferentie voor Posterijen en Telecommunicaties zullen werkgroepen, waarvan er twee in september e.k. te Brussel zullen vergaderen, eveneens de problemen aanpakken in verband met de automatische sortering en codificering alsook de problemen in verband met de automatisering van de Postcheckdienst en de ingebruikstelling van een nachtelijke luchtpostdienst.

Op het meer beperkte vlak van de Gemeenschappelijke Markt vatten deskundigen de kwestie aan van de harmonisering van de posttarieven en van de normen voor de poststukken.

Voorts zullen de Belgische posterijen hun medewerking blijven verlenen door de nodige deskundigen beschikbaar te stellen en door de opleiding en de vervolmaking van de buitenlandse stagiaires op zich te nemen.

Evenals iedere onderneming moet ook de Post een samenhangend en volledig geheel vormen. Dit is trouwens voorgeschreven door het organiek reglement van 15 november 1877, waaruit een administratie gegroeid is die vaak tot voorbeeld wordt gesteld. Zij moet in de eerste plaats een instrument ter beschikking krijgen voor objectieve meting van haar vooruitgang, want anders gaan wij blindelings te werk. Er bestaan natuurlijk reeds officiële exploitatierekeningen en dat is voldoende voor de ontleding van de voorbije feiten. De Minister zou gaarne een organisatie opbouwen die streeft naar een evenwicht tussen de begrotingsontvangsten en -uitgaven, een organisatie die weerspiegeld wordt in de wet zelf en die in het leven van iedere dag niet vergeten wordt.

De Minister zal naar middelen uitzien om de exploitatierekening op lange termijn in evenwicht te brengen. Hij zal daarin niet slagen zonder besnoeiing van de minst nuttige uitgaven. Nutteloos is het aanzienlijk verlies van rendement als gevolg van het beroep op hulpkrachten die zonder ernstige selectie worden aangetrokken; zij zijn onstandvastig en de grote kosten voor hun inwerking zijn dus verloren; zij zijn niet eng gehecht aan de onderneming en hebben geen oog voor de grote eisen van regelmatigheid in een openbare dienst.

De Post heeft sedert 1939 geen enkele ernstige aanwerving meer verricht, het is tijd om weer tot gezonder en minder kostbare praktijken terug te keren.

Een andere bron van verspilling waar de aandacht dient op te worden gevestigd, zijn de ouderwetse en slecht aangepaste postkantoren, waar door het heen en weer geloop uren verloren gaan die beter zouden moeten worden besteed. De Post heeft in 1966 slechts een krediet van 295 miljoen verkregen voor bouw- of moderniseringswerken.

Au sein de la Commission consultative des études postales de l'Union Postale Universelle, la Belgique collaborera à la poursuite des recherches d'ordre technique et économique qui doivent promouvoir la normalisation et l'efficacité des services postaux dans leur ensemble. Y seront poursuivies les études visant à la codification et la normalisation des objets de correspondance ainsi qu'à l'automatisation du traitement de ces objets. Y seront également examinés les moyens d'apporter une aide aux pays en voie de développement ainsi que la mise au point de méthodes de prospection du marché postal.

Dans le cadre de la Conférence européenne des Postes et Télécommunications, des groupes de travail, dont deux se réuniront à Bruxelles en septembre prochain, aborderont, eux aussi, les problèmes d'automatisation du tri et de codification, de même que ceux que posent l'automatisation du Service des Chèques postaux et la mise en exploitation d'un réseau aérien postal de nuit.

Sur le plan plus restreint du Marché commun, des experts abordent entre eux, la question de l'harmonisation des tarifs postaux et du conditionnement des objets de correspondance. D'autre part, les postes belges continueront à apporter leur collaboration tant par la fourniture d'experts que par la prise en charge de la formation ou du perfectionnement des stagiaires étrangers.

Comme toute entreprise, il faut que la Poste soit un tout cohérent et complet, ainsi que le veut d'ailleurs le règlement organique du 15 novembre 1877 qui avait fait de cette administration un modèle fréquemment cité en exemple. Il faut en tout premier lieu la doter d'un instrument de mesure objective de ses progrès, à défaut de quoi notre action serait aveugle. Certes, il existe déjà des comptes d'exploitation officiels et cela suffit à l'analyse des faits passés. Le Ministre aimerait construire une organisation tendant à l'équilibre entre recettes et dépenses budgétaires, une organisation qui se reflète dans la loi même et qui dans la vie de tous les jours ne se laisse pas oublier.

Le Ministre recherchera les moyens d'équilibrer à long terme le compte d'exploitation. Il n'y parviendra pas sans compression des dépenses les moins utiles. Sont des dépenses inutiles les pertes de rendement considérables résultant de l'utilisation d'une main-d'œuvre d'appoint recrutée sans sélection sérieuse, instable et donc initiée à grands frais en pure perte, peu attachée à l'entreprise et peu au fait des grandes exigences de la régularité dans un service public.

La Poste n'a plus connu de recrutement sérieux depuis 1939, il est temps d'en revenir à des pratiques plus saines et moins onéreuses.

Une autre source de gaspillage à signaler, ce sont les bureaux de poste d'un autre âge, mal adaptés au service, faisant perdre en allées et venues des heures qui devraient être mieux employées. La Poste n'a obtenu qu'un crédit de 295 millions pour la construction ou la modernisation de ses bâtiments en 1966.

Herhalingswerk zoals het sorteren van de correspondentie, het in code brengen ervan, de lezing van de in code gebrachte adressen, het bijhouden van de comptabiliteit, het in postrekening-courant-brengen, het vervoer zowel binnen als buiten de kantoren, wordt of moet worden verricht door machines wanneer die zoals vaak het geval is, goedkoop werk kunnen leveren.

Bouwen, moderniseren, mechaniseren... is toch altijd investeren. Zelfs voor de rendabele investeringen rijzen er financieringsproblemen. Het geschetste programma zal niet tot stand komen zonder een zekere vrijheid van actie, die in het huidige bestuur niet te vinden is.

De terugkeer naar de oude status (autonoom departement van P.T.T.) is wellicht een verre droom, maar het is zelfs niet meer voldoende dat hij in vervulling zou gaan. Het moderniseren eist tegenwoordig veel geld. De Post ziet maandelijks 300 miljard door haar handen gaan, maar is zelf arm.

Dit betekent dat er geen hoop bestaat dat zij het ooit zal kunnen stellen zonder deze hulp van de Staat, die o.m. een tegenprestatie is voor de te lage kranten- en drukwerktarieven, voor de kosteloze verrichtingen van de Postchecks en voor de gratis-verzendingen.

Verder is de Minister voornemens besparingen te doen, voor zover het vast staat dat zij de goede werking van de diensten in genen dele zullen hinderen of remmen.

b) Diverse vragen in verband met de posterijen.

1. Er is bij het Bestuur der Posterijen een gebrek aan organisatie : er zijn te veel vergissingen. Geen examen wordt afgenomen. Sedert lang wordt niemand meer benoemd. De Post was vroeger een model. Een reorganisatie dringt zich op. Wanneer zal een einde gesteld worden aan het gebrek aan personeel?

Volgens de Minister werd de aanwerving van personeel stopgezet eerst wegens moeilijkheden met de Inspectie van Financiën en vervolgens in toepassing van de richtlijnen uitgevaardigd door de nieuwe Regering. In de begroting van de Posterijen wordt een krediet van 95 miljoen ingeschreven, dat voorbehouden is aan de werving van 2.041 nieuwe krachten. Het is te hopen dat deze nieuwe personeelsleden weldra in dienst kunnen geroepen worden. Een examen voor de werving van hulpkrachten-beambten had reeds plaats. De werken van de examinandi zullen weldra verbeterd worden. De laureaten dienen vervolgens nog geschoold. De nodige stappen zullen bij de Regering gedaan worden opdat aan het bevel tot stopzetting van de aanwerving een uitzondering voor het Bestuur der Posterijen zou gemaakt worden. Volgens het aantal gegronde klachten belooft het getal vastgestelde vergissingen voor de Posterijen 1 op 100.000 en voor het Bestuur der Postcheques 3 op 10.000. Deze verhouding stemt overeen met die van één enkele drukfout per bladzijde tekst in de dagbladen.

2. Het tekort van het Bestuur der Posterijen stijgt voortdurend.

Les travaux répétitifs, tel que le tri des correspondances, leur encodage, la lecture des adresses encodées, la tenue de la comptabilité, la mise en comptes courants postaux, le transport tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des bureaux, tout cela est confié ou à confier à des machines lorsque, comme c'est souvent le cas, elles peuvent travailler à bon compte.

Construire, moderniser, mécaniser... c'est toujours investir. Même pour des investissements rentables, des problèmes de financement se posent. Le programme esquissé ne se réalisera pas sans une certaine liberté d'action qu'on ne trouve pas dans l'administration actuelle.

Le retour au statut ancien (département autonome des P.T.T.) est peut-être un rêve inaccessible, mais il ne suffit même plus de le réaliser. Aujourd'hui, la modernisation demande beaucoup d'argent. La Poste manipule 300 milliards par mois, mais elle est pauvre.

C'est dire qu'elle ne peut espérer se passer de cette aide de l'Etat, qui est la contrepartie, notamment, de tarifs trop bas pour les journaux et les imprimés, ainsi que des opérations gratuites réalisées par les Chèques Postaux et des acheminements exécutés à titre gracieux.

D'autre part, le Ministre a l'intention de procéder à certaines économies pour autant qu'il soit certain au préalable, qu'elles ne risqueront en rien d'entraver, ou même de freiner le bon fonctionnement des services.

b) Questions diverses concernant les Postes.

1. On constate à l'Administration des Postes un manque d'organisation : les erreurs y sont trop nombreuses. On ne fait pas passer d'examen. Personne n'a plus été nommé depuis longtemps. Naguère, la Poste était une administration modèle. Une réorganisation s'impose. Quand mettra-t-on fin à la pénurie de personnel?

D'après le Ministre, le recrutement du personnel a été bloqué, d'abord en raison de difficultés survenues avec l'Inspection des Finances, et ensuite en application des directives du nouveau Gouvernement. Au budget des Postes, il a été inscrit un crédit de 95 millions, réservé à l'engagement de 2.041 nouveaux agents. Il faut espérer que ceux-ci pourront bientôt entrer en service. Un examen de recrutement d'agents auxiliaires a déjà eu lieu. Les épreuves seront bientôt cotées. Après quoi il faudra encore initier les lauréats. Les démarches nécessaires seront faites auprès du Gouvernement pour que l'Administration des Postes puisse bénéficier d'une dérogation aux directives tendant à bloquer le recrutement. D'après le nombre de plaintes fondées, on a constaté une erreur sur 100.000 pour les Postes et 3 sur 10.000 pour l'Office des Chèques postaux. Cette proportion correspond à celle d'une seule faute d'impression pour une page de journal.

2. Le mali de l'Administration des Postes augmente sans cesse.

Volgens de Minister doet het tekort van het Bestuur der Posterijen zich sedert 1964 voor als volgt :

		In miljoen franken.	
		Posterijen	BCH
Tekort	1964	713	797
	1965	1.448	900
	1966	1.806	975

Hoe kan men deze toestand in 1966 gezond maken ?

— Voor de Postcheckdienst bedraagt het tekort 975 miljoen en de ontvangsten $\pm$ 800 miljoen, derhalve moeten deze laatste met 2,21 worden vermenigvuldigd wil men de rekening op deze wijze in evenwicht brengen. Nu menen sommigen echter dat de tarieven reeds te hoog zijn.

— Voor de posterijen stelt artikel 102.11 A van de Rijksmiddelenbegroting de inkomsten van de posterijen vast op 3.984 miljoen, waarvan 800 miljoen voor de ontvangsten van de Postcheck. Het verwachte tekort beloopt 1.806 miljoen, zodat de tarieven met 1,6 moeten worden vermenigvuldigd om dit tekort aan te vullen. Hierdoor zou het briefport op 5 frank komen, wat ondenkbaar is. De oorzaken van dit tekort bij de posterijen zouden bij benadering als volgt kunnen worden geraamd :

Aard van de behandelde stukken	Aantal	Omvang van het tekort	
Dienstbrieven	270	250	miljoen
Brieven	400	400	
Dagbladen	600	300	
Drukwerk	660	450	
Andere (Monsters...)	120	120	
	2.300	1.520	
Financiële diensten		286 (mandaten, enz.)	
		1.806	

Overall ter wereld zijn de Posterijen deficitair. Hun internationale tarieven worden trouwens bij verdrag vastgesteld (akten van Wenen, uitwerking 1 januari 1966), ook voor onze interne regeling zijn wij hierdoor min of meer gebonden. De Minister is van mening dat de klare, redelijke en voor de hand liggende oplossing hierin bestaat dat in de Rijksbegroting het bedrag van de toelage die moet worden verleend om de begroting van Posterijen in evenwicht te brengen, duidelijk wordt aangegeven.

3. Zijn de kredieten voor 1966, die op de begroting zijn uitgetrokken, voldoende ?

Volgens de eerste inlichtingen van het bestuur der Posterijen zullen de kredieten voor 1966 een tekort te zien geven van 373.014.000 frank.

Dit bedrag valt als volgt uiteen :

1° 261.937.000 frank kredieten over te boeken van de begroting van de Minister van Financiën (97.871.000 frank voor de verhoging van het indexcijfer met 2,5 % per 1 maart 1966) en van de Eerste-Minister (164.066.000 frank voor de sociale programmatie).

2° 112.077.000 frank nieuwe kredieten, enerzijds, als gevolg van algemene automatische oorzaken, voor een bedrag van 67.256.000 frank (bedrag van de

D'après le Ministre, le mali de l'Administration des Postes depuis 1964 se décompose comme suit :

		En millions de francs.	
		Poste	BCH
Mali	1964	713	797
	1965	1.448	900
	1966	1.806	975

Comment pourrait-on assainir en 1966 ?

— Pour l'Office des Chèques postaux, le déficit s'élevant à 975 millions et les recettes à $\pm$ 800 millions, il faudrait multiplier celles-ci par 2,21 pour équilibrer le compte de cette manière. Or, certains milieux estiment que les tarifs sont déjà trop élevés.

— Pour la Poste, l'article 102.11 A du Budget des Voies et Moyens établit le revenu postal à 3.984 millions dont 800 millions pour les recettes des Chèques postaux. Le déficit présumé étant de 1.806 millions, pour combler ce déficit, il faudrait multiplier les tarifs par 1,6. Le tarif de la lettre serait ainsi porté à $\pm$ 5 F, ce qui est impensable. Un calcul très approximatif établit sommairement les causes du déficit postal.

Nature des objets traités	Nombre	Ordre de grandeur du déficit	
Lettres de service	270	250	millions
Lettres	400	400	
Journaux	600	300	
Imprimés	660	450	
Autres (Echantillons...)	120	120	
	2.300	1.520	
Services financiers		286 (mandats, etc.)	
		1.806	

Partout dans le monde, les postes sont en déficit. Leurs tarifs internationaux sont d'ailleurs établis par traité (actes de Vienne — Effets 1-1-66) ce qui ne laisse pas de nous lier plus ou moins aussi en régime interne. D'après le Ministre, la solution claire, raisonnable et à portée de la main, c'est de faire apparaître nettement au budget de l'Etat le montant de la subvention qui équilibre le budget propre des Postes.

3. Les crédits de 1966 tels qu'ils sont prévus au budget sont-ils suffisants ?

D'après les premiers renseignements recueillis de l'Administration des Postes, les crédits de 1966 présenteront une insuffisance de 373.014.000 F.

Cette somme se décompose de la manière suivante :

1° 261.937.000 F. de crédits à transférer des budgets du Ministre des Finances (97.871.000 F. pour augmentation de l'index de 2,5 % — Effet au 1-3-1966) et du Premier Ministre (164.066.000 F. pour la programmation sociale).

2° 112.077.000 F. de crédits frais nécessités d'une part par des causes générales et automatiques pour un montant de 67.256.000 F. (taux de la contribution

werkgeversbijdrage aan de verzekering « gezondheidszorgen », verhoogd van 2,5 tot 3,1 % — verhoging van de factuurtaks van 6 tot 7 % — verhoging van de tarieven van de N.M.B.S. en de N.M.B.V. — verhoging van de benzineprijs, enz.) en anderzijds als gevolg van de aanpassing van de oorspronkelijke ramingen aan de huidige behoeften voor een bedrag van 44.821.000 fr., waarvan 32 miljoen voor de centrale administratie en 13 miljoen voor de onkosten van de radioretributies die de R.T.T. voor rekening van de Staat heeft gemaakt.

Hierna volgen bovendien de exploitatierekeningen voor 1965 en 1966 :

Algemene exploitatierekening

(met inbegrip van de fictieve uitgaven en ontvangsten)

Dienstjaar 1965

patronale à l'assurance « soins de santé » porté de 2,5 à 3,1 % — majoration de la taxe de facture de 6 à 7 % — majoration des tarifs S.N.C.B. et S.N.C.V. — augmentation du prix de l'essence, etc...) et, d'autre part par l'adaptation des prévisions initiales aux besoins actuels, pour un montant de 44.821.000 F. dont 32 millions pour l'Administration Centrale et 13 millions pour couvrir les dépenses en radio-redevances exposées par la R.T.T. pour le compte de l'Etat.

D'autre part, on trouve ci-dessous les comptes d'exploitation pour 1965 et 1966 :

Compte général d'exploitation

(y compris les dépenses et les recettes fictives)

Exercice 1965

Uitgaven	Bedrag	Dépenses	Montant	
<i>Begrotingsuitgaven.</i>		4. Huur van de gebouwen		
Dépenses budgétaires.		<i>Loyers des bâtimens postaux</i>	31.559.000	
1. Bezoldigingen en vergoedingen		5. Deel van de Post in de onkosten van de		
<i>Rémunérations et indemnités</i>	5.060.021.000	Algemene Diensten van het Ministerie van		
2. Uitgaven voor materiële behoeften en		Verkeerswezen en P.T.T.		
andere werkingsuitgaven		<i>Quote-part de la Poste dans les frais des</i>		
<i>Dépenses de matériel et autres dépenses de</i>		<i>Services Généraux du Ministère des Com-</i>		
<i>fonctionnement</i>	263.893.000	<i>munications et des P.T.T.</i>	17.000.000	
3. Toelagen		6. Receptiekosten van de zendingen, delega-		
<i>Subventions</i>	1.260.000	ties, enz.		
4. Andere uitgaven		<i>Frais de réception des missions, délégations, etc.</i>	45.000	
<i>Autres dépenses</i>	505.376.000	7. Opneming voor het Delgingsfonds		
		<i>Prélèvement pour le fonds d'amortissement</i>	115.000.000	
<i>Totaal van de exploitatieuitgaven op de begro-</i>		8. Opneming voor het Vernieuwingsfonds .		
<i>ting van Verkeerswezen en P.T.T.</i>		<i>Prélèvement pour le fonds de renouvelle-</i>		
Total des dépenses d'exploitation prévues au		<i>ment</i>	49.000.000	
budget des Communications et des P.T.T. .		9. Opneming voor het Verzekeeringsfonds .		
5.830.550.000		<i>Prélèvement pour le fonds d'assurances</i>	4.000.000	
		10. Tekort van de rekenplichtigen		
<i>Verschillende uitgaven</i>		<i>Déficits des comptes</i>	1.500.000	
Dépenses diverses		11. Diversen		
1. Financiële lasten	Intresten	<i>Divers</i>	2.800.000	
	{	<i>Intérêt</i>		
		Financiële af-		
		schrijvingen .		
<i>Charges financières</i>	<i>Amortissemens</i>			
	<i>financiers</i>			
	8.569.000			
2. Pensioenen				
<i>Pensions</i>	513.000.000		854.904.000	
3. Onderhoud van de gebouwen van het				
Bestuur der Posterijen				
<i>Entretien des bâtimens postaux</i>	14.000.000			
		<i>Totaal van de uitgaven</i> .		
		Total des dépenses .	6.685.454.000	

Ontvangsten	Bedrag	Recettes	Montant
Werkelijke ontvangsten.		5. Portvrijdom	
Recettes réelles		Franchise	28.000.000
1. Verschillende exploitatieontvangsten		6. Terugbetaling van begrotingsvoorschotten	
Recettes diverses d'exploitation	3.694.833.000	Remboursements d'avances budgétaires	7.967.000
2. Internationaal transitoverkeer		7. Diverse ontvangsten	
Transit international	13.880.000	Produits divers	1.722.000
3. Verkoop of afstand van oud materieel dat buiten gebruik is, enz.		Totaal van de werkelijke netto ontvangsten voor rekening van de schalkist	
Vente ou cession de vieux matériaux hors d'usage, etc.	2.374.000	Total des recettes réelles nettes pour compte du Trésor	
4. Terugbetaling van uitgaven voor rekening van andere administraties			4.010.555.000
Remboursements de dépenses effectuées pour compte d'autres administrations	261.779.000		

Ontvangsten	Bedrag	Recettes	Montant
1. Portvrijdom van de ministeriële departementen <i>Franchise aux départements ministériels</i>	215.000.000	7. Bezoldiging van de postbeambte gedetacheerd bij andere diensten <i>Rémunérations des agents des Postes détachés dans d'autres services</i>	16.000.000
2. Portvrijdom van het leger <i>Franchise militaire</i>	55.000.000	8. Verdeling van de brandstoffen aan de rijkdiensten <i>Répartition des combustibles aux Services de l'Etat</i>	15.169.000
3. Retributie « Strijdersfonds » <i>Redevance « Fonds des Combattants »</i>	304.000	Totaal van de fictieve ontvangsten	
4. Opbrengst « fiskale waarden » <i>Revenu « Valeurs fiscales »</i>	20.633.000	Total des recettes fictives	1.226.864.000
5. Retributie « intrest-coupons » <i>Redevance « Coupons d'intérêt »</i>	4.758.000		
6. Mali van het Bestuur der Postchecks (normaal ten laste te nemen door het Ministerie van Financiën) <i>Mali de l'Office des Chèques postaux (à prendre normalement en charge par le Ministère des Finances)</i>	900.000.000	Overschot van de uitgaven op de inkomsten <i>Excédent des dépenses sur les recettes</i>	1.448.035.000
			6.685.454.000

Algemene exploitatierekening
(met inbegrip van de fictieve uitgaven en ontvangsten)

Dienstjaar 1966

Compte général provisoire d'exploitation
(y compris les dépenses et les recettes fictives)

Exercice 1966

Uitgaven	Bedrag	Dépenses	Montant
<i>Begrotingsuitgaven.</i> Dépenses budgétaires.		<i>Loyers des bâtiments postaux</i>	50.000.000
1. Bezoldigingen en vergoedingen <i>Rémunérations et indemnités</i>	6.640.933.000	5. Deel van de Post in de onkosten van de Algemene Diensten van het Ministerie van Verkeerswezen en P.T.T. <i>Quote-part de la Poste dans les frais des Services Généraux du Ministère des Communications et des P.T.T.</i>	17.500.000
2. Uitgaven voor materiële behoeften en andere werkingsuitgaven <i>Dépenses de matériel et autres dépenses de fonctionnement</i>	—70.605.000	6. Receptiekosten van de zendingen, delegaties, enz. <i>Frais de réception des missions, délégations, etc.</i>	50.000
3. Toelagen (investeringen) <i>Subventions</i> (investissements)		7. Opneming voor het Delgingsfonds <i>Prélèvement pour le fonds d'amortissement</i>	118.000.000
4. Andere uitgaven <i>Autres dépenses</i>		8. Opneming voor het Vernieuwingsfonds <i>Prélèvement pour le fonds de renouvellement</i>	49.000.000
Totaal van de exploitatieuitgaven op de begroting van Verkeerswezen en P.T.T.		9. Opneming voor het Verzekeringsfonds <i>Prélèvement pour le fonds d'assurances</i>	4.250.000
Total des dépenses d'exploitation prévues au budget des Communications et des P.T.T.	6.570.328.000	10. Tekort van de rekenplichtigen <i>Déficits des comptables</i>	1.500.000
<i>Verschillende uitgaven</i> Dépenses diverses		11. Diversen <i>Divers</i>	3.000.000
1. Financiële lasten <i>Charges financières</i>	112.000.000		888.300.000
2. Pensioenen <i>Pensions</i>	513.000.000	Totaal van de diverse uitgaven	
3. Onderhoud van de gebouwen van het Bestuur der Posterijen <i>Entretien des bâtiments postaux</i>	20.000.000	Total des dépenses	7.458.628.000
4. Huur van de gebouwen der Posterijen			

Ontvangsten	Bedrag	Recettes	Montant
<i>Werkelijke ontvangsten.</i> Recettes réelles.		2. Internationaal transitoverkeer <i>Transit international</i>	17.700.000
1. Verschillende exploitatieontvangsten <i>Recettes diverses d'exploitation</i>	3.984.504.000		

Ontvangsten	Bedrag	Recettes	Montant
3. Verkoop of afstand van oud materieel dat buiten gebruik is, enz. <i>Vente ou cession de vieux matériaux hors d'usage, etc.</i>	2.868.000	4. Opbrengst « fiskale waarden » <i>Revenu « Valeurs fiscales »</i>	22.100.000
4. Terugbetaling van uitgaven voor rekening van andere administraties <i>Remboursements de dépenses effectuées pour compte d'autres administrations</i>	269.669.000	5. Retributie « intrest-coupons » <i>Redevance « Coupons d'intérêt »</i>	5.091.000
5. Portvrijdom <i>Franchise</i>	57.000.000	6. Mali van het Bestuur der Postchecks (normaal ten laste te nemen door het Ministerie van Financiën) <i>Mali de l'Office des Chèques postaux (à prendre normalement en charge par le Ministère des Finances)</i>	75.000.000
6. Terugbetaling van begrotingsvoorschotten <i>Remboursements d'avances budgétaires</i>	11.274.000	7. Bezoldiging van de postbeambten gedetacheerd bij andere diensten <i>Rémunérations des agents des Postes détachés dans d'autres services</i>	17.120.000
7. Diverse ontvangsten <i>Produits divers</i>	3.500.000	8. Verdeling van de brandstoffen aan de rijksdiensten <i>Répartition des combustibles aux Services de l'Etat</i>	16.230.000
Totaal van de werkelijke netto ontvangsten voor rekening van de schatkist	4.346.515.000	Totaal van de fictieve ontvangsten	1.305.867.000
Total des recettes réelles nettes pour compte du Trésor		Total des recettes fictives	
1. Portvrijdom van de ministeriële departementen <i>Franchise aux départements ministériels</i>	215.000.000	Overschot van de uitgaven op de inkomsten	1.806.246.000
2. Portvrijdom van het leger <i>Franchise militaire</i>	55.000.000	Excédent des dépenses sur les recettes	7.458.628.000
3. Retributie « Strijdersfonds » <i>Redevance « Fonds des Combattants »</i>	306.000		

1. Hoe verloopt de automatise van de postcheck-rekeningen? Zijn er sinds de automatise meer of minder vergissingen? Is de snelheid van de uitvoering verhoogd? Wat zijn de geplande uitbreidingen?

Volgens de Minister is men in het begin van de automatise op modulen met grote voorzichtigheid moeten te werk gaan omdat het personeel niet bekend was met de machines en deze, zoals alle gevoelige elektronische toestellen, moesten worden geroed. De eerste op lint gebrachte groep omvatte slechts 1.000 rekeningen. Geleidelijk is men gekomen tot 61.000 rekeningen. Op 7 mei zal de gehele 9^e reeks (100.000 rekeningen) de normale belasting van de eerste module gaan vormen. De ervaring heeft geleerd dat er voor het publiek minder vergissingen te vermelden zijn dan met het vroegere systeem, wat te verklaren is omdat dagelijks controle kan worden uitgeoefend. Tussen 16 mei en 20 juni zal de gehele 8^e reeks (100.000 rekeningen) bij tranches van 25.000 rekeningen per week, behalve gedurende de vervaldagen, op de tweede module worden gebracht. Van 20 juni tot 25 juli zal hetzelfde gebeuren voor de 7^e reeks en de 3^e module. Men zal dus 6 maanden nodig gehad hebben om de machines te roderen en het personeel op te leiden. Aan het einde van deze periode zal men zeker op volle kracht kunnen werken tegen 100.000 rekeningen op lint per zes weken.

Tussen de belasting van de vierde module en die van de vijfde zal een pauze moeten worden ingelegd ten einde de collectieve overschrijvingen en de stortingsbulletins op de elektronische automatietoestellen te kunnen overnemen. Er is bewust en opzettelijk tijd verloren in het begin om achteraf zeker tijd te

4. Comment évolue l'automatise des comptes chèques postaux? Depuis l'automatise y a-t-il plus ou moins d'erreurs? La rapidité d'exécution est-elle plus grande? Quelles sont les extensions envisagées?

D'après le Ministre, on a dû procéder avec beaucoup de prudence au lancement de l'automatise sur module car à l'origine le personnel ne connaissait pas les machines et celles-ci, comme tout équipement électronique délicat, on dû être rodées. Le premier groupe mis sur ruban a été de 1.000 comptes seulement. Progressivement, on en est venu à gérer à ce jour 61.000 comptes. Le 7 mai, toute la 9^e série (soit 100.000 comptes) formera la charge normale du 1^{er} module. L'expérience acquise permet d'affirmer avec certitude que pour le public il y a moins d'erreurs à signaler qu'avec l'ancien système, ce qui s'explique par le fait qu'un contrôle journalier est possible. Entre le 16 mai et le 20 juin, par tranches de 25.000 comptes par semaine, sauf les échéances, toute la 8^e série (100.000 comptes) sera prise en charge par le 2^e module. Du 20 juin au 25 juillet la même chose sera faite en ce qui concerne la 7^e série et le 3^e module. Une période de lancement de 6 mois aura donc été nécessaire pour le rodage des appareils et l'initiation du personnel. Une fois cette période achevée, un démarrage à plein pourra être garanti à raison de 100.000 comptes mis sur rubans par 6 semaines.

Entre la prise en charge du 4^e module et celle du 5^e, un arrêt s'imposera afin que les virements collectifs (BCD) et les bulletins de versement puissent être repris par l'équipement électronique d'automatise. On a sciemment et volontairement perdu du temps au début pour en gagner à coup sûr ensuite. La dépense

kunnen winnen. De uitgave voor 1966 zal waarschijnlijk 91.300.000 frank bedragen; die voor 1967 162 miljoen frank en die voor 1968 ca 187 miljoen frank voor de negen modulen.

5. Er is een bijkrediet van 900 miljoen frank gevraagd op de begroting van P.T.T. voor 1965; dit is ongeveer 25 % meer terwijl de overige departementen slechts een bijkrediet van 10 tot 15 % van de oorspronkelijke kredieten hebben gekregen.

Volgens de Minister valt het bijkrediet van 909.888.000 frank voor 1965 op artikel 3 van de begroting van P.T.T. voor het Bestuur der Posterijen, uiteen als volgt :

— aanpassing van het krediet aan de personeelssterkte op 1 mei 1965 (34.110 personeelsleden, terwijl het goedgekeurde krediet betrekking had op 32.005 beambten) : 206.086.000 frank;

— stijging van het indexcijfer van 110 op 1 januari 1965 tot 112,5 op 1 augustus 1965 : 127.630.000 frank;

— herwaardering van de weddeschalen (compensatieschalen) op 1 januari 1965 (koninklijk besluit van 5 februari 1965) : 184.353.000 frank;

— verplichte opnemings van het vast personeel in de verzekering « gezondheidszorgen » per 1 april 1965 (koninklijk besluit van 22 maart 1965) : 49.112.000 frank;

— aanpassing van de kinderbijslag op 1 januari 1965 (koninklijk besluit van 26 maart 1965) : 3.180.000 frank;

— herziening van de weddeschalen van de postbeambten op 1 juli 1965 (koninklijk besluit van 17 mei 1965) : 163.672.000 frank;

— toepassing op 1 februari 1965 van de wet van 15 juli 1964 op de arbeidstijd (betaling van een overloon voor de uren boven 45 u. per week en 8 u. per dag) : 39.829.000 frank;

— stijging van het aantal verletdagen wegens ziekte als gevolg van het koninklijk besluit van 1 augustus 1964 dat de disponibiteitsregeling versoepelt : 105.896.000 frank;

— 2 dagen extra-verlof : 30.130.000 frank.

Op te merken valt dat de personeelsuitgaven bij het Bestuur der Posterijen meer dan 80 % van de gezamenlijke gewone uitgaven vertegenwoordigen. Het is dus te begrijpen dat de verhoging van de wedden of de uitkeringen (indexcijfer, herwaardering van de weddeschalen, enz.) een zeer grote weerslag heeft. Op te merken valt bovendien dat het goedgekeurde krediet berekend werd op 32.005 beambten. De personeelssterkte goedgekeurd door de Minister van het Openbaar Ambt bedroeg 34.110 beambten met ingang van 1 augustus 1964. De herziening van de weddeschalen van de postbeambten per 1 juli 1965 was een onontbeerlijke verbetering van een geheel van ongerijmdheden inzake bezoldigingen.

6. Men vergeet al te vaak dat de P.T.T. een openbare dienst is. De afschaffing van de zondagsbestellingen heeft de economische activiteit in het land reeds beperkt. Wie in de week werkt, heeft graag dat hij 's zaterdags naar het postkantoor kan gaan. Welke diensten werden reeds beperkt op *zaterdag*? Is het de bedoeling om de overige nog bestaande diensten in stand te houden?

probable pour 1966 sera de 91.300.000 francs. Pour 1967, elle sera de 162.000.000 de francs et pour 1968 de quelque 187.000.000 de francs pour les neuf modules.

5. On a demandé 900 millions de crédits supplémentaires au budget des P.T.T. pour 1965, soit un supplément de quelque 25 %, alors que les autres départements n'ont reçu qu'un supplément correspondant à 10 à 15 % des crédits initiaux.

D'après le Ministre, le supplément de crédit de 909.888.000 francs obtenu pour 1965 à l'article 3 du budget des P.T.T. pour l'Administration des Postes se décompose comme suit :

— Adaptation du crédit à l'effectif existant au 1^{er} mai 1965 (34.110 unités alors que le crédit voté portait sur 32.005 unités) : 206.086.000 francs.

— Passage de l'index à 110 au 1^{er} janvier 1965 et à 112,5 au 1^{er} août 1965 : 127.630.000 francs.

— Revalorisation barémique (échelles compensatoires) au 1^{er} janvier 1965 (arrêté royal du 5 février 1965) : 184.353.000 francs.

— Affiliation obligatoire du personnel définitif à l'assurance « Soins de santé » au 1^{er} avril 1965 (arrêté royal du 22 mars 1965) : 49.112.000 francs.

— Adaptation des allocations familiales au 1^{er} janvier 1965 (arrêté royal du 26 mars 1965) : 3.180.000 francs.

— Restructuration des barèmes des postiers au 1^{er} juillet 1965 (arrêté royal du 17 mai 1965) : 163.672.000 francs.

— Application au 1^{er} février 1965 de la loi du 15 juillet 1964 sur la durée du travail (paiement d'un sur-salaire sur les prestations accomplies au-delà de 45 h. par semaine et 8 h. par jour) : 39.829.000 francs.

— Aggravation des absences pour maladies provoquée par l'arrêté royal du 1^{er} août 1964 assouplissant le régime de disponibilité : 105.896.000 francs.

— 2 journées de congé supplémentaires : 30.130.000 francs.

Il est à remarquer qu'à l'Administration des Postes les dépenses de personnel représentent plus de 80 % de l'ensemble des dépenses ordinaires. Il est donc compréhensible que les augmentations de traitements ou allocations (index, revalorisations barémiques, etc.) aient un impact très important. Il convient également d'observer que le crédit voté avait été fixé à un niveau d'effectif de 32.005 unités. L'effectif admis par M. le Ministre de la Fonction publique atteignit 34.110 unités dès le 1^{er} août 1964. La restructuration des barèmes des postiers au 1^{er} juillet 1965 constituait aussi le redressement indispensable d'un ensemble d'anomalies sur le plan de la rétribution des fonctions.

6. On oublie trop le caractère de service public des P.T.T. La suppression du service postal le dimanche a déjà réduit l'activité économique du pays. Celui qui travaille la semaine aime à pouvoir se présenter au guichet le samedi. Quels sont les services déjà réduits le samedi? Votre politique tend-elle à maintenir les services subsistants?

In zijn antwoord merkte de Minister op dat de vijfdaagse werkweek hoe langer hoe meer ingang vindt. Het staat vast dat de postbeambten zich liever aan de gewoonten van de bevolking zouden aanpassen. Sommige vakbonden stellen voor, loketten 's zaterdags te sluiten en geen kranten meer uit te dragen. Er wordt voorgesteld als compensatie voor het wegvallen van de zaterdag, later te werken op andere dagen van de week. Elke oplossing zal zeker moeten neerkomen op een compromis. De kwestie zal worden bestudeerd met het streven om mogelijk personeel 's zaterdags vrij te laten, zonder dat de wezenlijke belangen van het publiek en van het bedrijfsleven worden geschaad.

Een commissielid kon deze oplossing niet goedkeuren. Zijns inziens dienen er hogere premies te worden uitgekeerd aan degenen die 's zaterdags en 's zondags werken en die nachtdienst doen. Thans verlaten veel jonge beambten de Posterijen. Men zou het verlies dat hiervan het gevolg is, moeten berekenen en de premies dienovereenkomstig verhogen.

7. De Minister heeft gezegd dat het programma van de benoemingen bij de Posterijen betrekking had op 22.800 personen. Zullen deze benoemingen binnen korte tijd plaats hebben ?

In 1966 werden reeds 641 benoemingen van het programma voor de gewone bevorderingen gedaan; er zullen in de eerstkomende dagen 7.400 postboden 1^{ste} klasse benoemd worden. Deze benoemingen moesten onder het nieuwe statuut of het oude statuut in elk geval plaatshebben. De voordrachten werden op 23 april 1966 bekendgemaakt. Alle benoemingen die moeten worden gedaan om de toestand van het personeel der Posterijen te stabiliseren, zullen zoveel doenlijk worden versneld; 1.945 benoemingen zijn afhankelijk van maatregelen voor de overgang van het statuut « Camu » naar het statuut « Gilson ». Deze maatregelen moeten nog worden besproken. Hun dringend karakter vloeit voort uit de noodzaak om de regularisatieperiode te verkorten, ten einde zo spoedig mogelijk terug te keren tot een normale aanwerving.

8. Zal de *motorisering* nog verder worden doorgevoerd ?

Het motoriseringsplan dat werd voorbereid door het Bestuur der Posterijen voorziet in de aankoop als eerste uitrusting van 267 voertuigen per jaar. Het aantal wagens dat bij de motorisering betrokken is, vermeerderde als volgt :

op 1 januari 1960 : 717;
op 1 januari 1966 : 1.235.

Het volledige plan omvat de ingebruikneming van ongeveer 3.000 voertuigen. De motorisering zal worden voortgezet binnen de grenzen van de algemene budgetaire richtlijnen.

9. De spoedbestellingen ondervinden vertraging. Er is soms meer tijd voor nodig dan voor een gewone brief. Als dit niet te verhelpen is, zouden de klanten toch moeten gewaarschuwd worden.

Volgens de Minister bepalen de desbetreffende voorschriften dat wanneer een express niet op tijd ter

Dans sa réponse le Ministre a souligné que la semaine de 5 jours tend à se généraliser. Il est certain que les postiers préféreraient s'aligner sur les habitudes de la population. Des organisations syndicales préconisent la fermeture des guichets le samedi et voudraient que les journaux ne soient plus distribués. Les propositions tendent à faire prolonger, en compensation de la suppression du travail le samedi, la journée normale à certains autres jours de la semaine. Quelle que soit la solution qui interviendra, il est sûr que ce sera un compromis. Cette question sera étudiée avec le souci de libérer le maximum d'agents du travail du samedi, tout en sauvegardant les intérêts essentiels du public et de l'économie nationale.

Un commissaire n'a pu admettre cette solution. D'après lui, il faut augmenter les primes pour ceux qui travaillent le samedi et le dimanche et qui font le service de nuit. Actuellement, beaucoup de jeunes agents quittent l'administration des postes. On devrait calculer la perte qui résulte de ces défections et augmenter en conséquence les primes.

7. Monsieur le Ministre a dit que le programme des nominations à l'Administration des Postes visait 22.800 personnes. Ces nominations seront-elles faites à court terme ?

En 1966, déjà 641 nominations du programme des promotions ordinaires ont été faites; 7.400 nominations de facteurs de première classe interviendront dans les prochains jours. Ce sont celles qui, sous l'empire du nouveau statut ou du statut ancien, devaient être faites en tout cas. Les propositions ont été publiées le 23 avril 1966. Toutes les nominations à faire visant à stabiliser la situation du personnel des Postes, seront accélérées autant que possible; 1.945 nominations dépendent de mesures transitoires commandant le passage du statut « Camu » au statut « Gilson ». Ces mesures restent à discuter. Leur urgence est commandée par la nécessité d'abrégier la période de régularisation afin d'en revenir au plus vite au recrutement normal.

8. Va-t-on encore amplifier la *motorisation* ?

Le plan de motorisation préparé par l'Administration des Postes prévoit en 1^{er} équipement l'achat de 267 véhicules par an. Le nombre des véhicules affectés à la motorisation a suivi l'évolution ci-après :

Au 1^{er} janvier 1960 : 717;
Au 1^{er} janvier 1966 : 1.235.

Le plan complet comprend la mise en ligne de quelque 3.000 véhicules. Dans les limites tracées par les directives budgétaires générales, la motorisation sera poursuivie.

9. Les *express-postaux* subissent du retard. Leur acheminement demande parfois plus de temps qu'une lettre ordinaire. S'il n'y a pas moyen d'y remédier, il faudrait prévenir la clientèle.

D'après le Ministre, les instructions concernant le service des *express-postaux* prescrivent que lorsqu'un

bestemming kan zijn om dezelfde dag te worden afgegeven, de bediende die hem in ontvangst neemt, de aandacht van de afzender daarop dient te vestigen.

10. Verscheidene vragen hadden betrekking op de gebouwen. De antwoorden kunnen als volgt worden samengevat :

— Het kantoor te *Welkenraedt* komt op de vierde plaats voor de wederuitrusting. Voor het eerste kwartaal 1966 is een krediet van 2.156.080 frank uitgetrokken door Openbare Werken. De N.M.B.S. is belast met de bouw in geprefabriceerd materiaal.

— Het kantoor te *Eupen* doet een probleem rijzen : enerzijds willen Posterijen en Openbare Werken een nieuw gebouw oprichten en, anderzijds, wenst het Gemeentebestuur van Eupen het thans nog gebruikte gebouw te bewaren. Het Gemeentebestuur wenst dit omdat dit gebouw van 1890 dagtekent en op het punt staat te worden geklasseerd; bovendien zou de mogelijkheid bestaan om de beschikbare ruimte te vergroten, door de lokalen in gebruik te nemen die de Regie van Telegrafie en Telefonie verlaten heeft. Tot dusver is er geen beslissing ten gunste van deze of gene thesis genomen. Het departement is van mening dat het niet de taak is van de Posterijen dit gebouw te blijven gebruiken om het kunstbezit van de stad Eupen gaaf te houden en dat er naar een andere oplossing moet worden gezocht.

— Volgens de Minister zal de aanbesteding van de bouw van het nieuw sorteercentrum van Kortrijk X door toedoen van Openbare Werken op 26 mei 1966 plaats hebben.

— Volgens de Minister werd enkele dagen geleden een gebouw te Wervik in huur aangeboden om er de postdiensten in onder te brengen.

— De kwestie van het ruilen van het huidig postkantoor te Poperinge tegenover het gebouw van het vredegerecht aldaar is steeds in onderzoek bij het Departement van Openbare Werken en het betrokken stadsbestuur.

— Voor de nieuwbouw van het nieuw postkantoor te Roeselare dient er overgegaan tot de onteigening van een bijkomend perceel grond. Het departement van Openbare Werken houdt zich met de procedure bezig. Kredieten werden hiertoe voorzien op het programma 1966.

11. Sedert enige tijd maken spoorwegpostkantoren ongesorteerde briefwisseling aan sorteercentra over, dewelke dan niet steeds bij machte zijn alles te verwerken voor de eerste uitreiking.

Volgens de Minister is deze toestand gedeeltelijk toe te schrijven aan het feit dat de beschikkingen inzake het richten van de briefwisseling op de spoorwegpostkantoren over het hoofd worden gezien. Ter zake werd eraan herinnerd dat de spoorwegpostkantoren het uiterste middel moeten blijven uitmaken om

express-postal ne peut parvenir à destination à temps pour être remis encore le jour même, le préposé à l'acceptation doit attirer l'attention de l'expéditeur sur cette circonstance.

10. Plusieurs questions concernant les bâtiments ont été posées. Les réponses peuvent être résumées comme suit :

— Le bureau de *Welkenraedt* vient au 4^e rang dans l'ordre prévu pour le rééquipement des bureaux. Pour le 1^{er} trimestre 1966, un crédit de 2.156.080 francs a été prévu par les Travaux publics. La S.N.C.B. est chargée de la construction en matériel préfabriqué.

— Un problème se pose pour le bureau d'Eupen : d'une part, la Poste et les Travaux publics veulent construire un nouveau bâtiment et, d'autre part, l'Administration Communale d'Eupen désire conserver le bâtiment actuel que la Poste continue à occuper. Le désir de l'Administration Communale est fondé sur le fait que ce bâtiment date de 1890 et serait sur le point d'être classé; de plus, il y aurait moyen d'agrandir, en occupant les locaux qui ont été abandonnés par la Régie des Télégraphes et Téléphones. Jusqu'à présent, aucune décision n'a encore été prise en faveur de l'une ou l'autre thèse. Le Département est d'avis qu'il n'appartient pas à la Poste de continuer à occuper ce bâtiment pour sauvegarder le patrimoine artistique de la ville d'Eupen et qu'une autre solution doit être recherchée.

— D'après le Ministre, l'adjudication en vue de la construction du nouveau centre de triage de Courtrai aura lieu le 26 mai 1966, à l'intervention du Département des Travaux publics.

— Toujours d'après le Ministre, un bâtiment a été mis en location, il y a quelques jours, à Wervik, pour y héberger les services postaux.

— La question de l'échange du Bureau de poste actuel de Poperinge contre celui de la Justice de Paix de la même ville est toujours à l'étude au Département des Travaux publics et à l'administration communale intéressée.

— Pour la construction du nouveau bureau de poste de Roulers, il y a lieu de procéder à l'expropriation d'une parcelle supplémentaire de terrain. Le Département des Travaux publics s'occupe de la procédure. Des crédits ont été prévus à cet effet au programme de 1966.

11. Depuis quelque temps, certains bureaux de postes des chemins de fer transmettent de la correspondance non triée à des centres de triage qui ne sont pas toujours en mesure de traiter avant la première distribution tout ce qu'ils reçoivent.

D'après le Ministre, cette situation est due en partie au fait que l'on néglige d'appliquer les dispositions relatives à l'envoi de la correspondance aux bureaux de poste des chemins de fer. A ce sujet, il rappelle que ces bureaux doivent rester l'ultime ressource permet-

de uitreikingskantoren te bereiken. De belanghebbende kantoorhoofden werden verzocht hun bijzondere aandacht te wijden aan de samenstelling van de bundels.

B. TELEGRAFIE EN TELEFONIE.

a) Algemeen beleid.

Het programma van de investeringswerken die op de begroting voorkomen, behelst het eerste deel van een vijfjarenplan opgesteld door de Regie voor de periode 1966-1970. Dit vijfjarenplan streeft een drievoudig doel na : eerst en vooral zich de middelen aanschaffen om het hoofd te bieden aan de snelle toeneming van de vraag, vervolgens het beëindigen van de modernisatiewerken van de netten en ten derde zich voorbereiden op de invoering van nieuwe technieken op het gebied van telecommunicaties.

De expansie die de telecommunicatiediensten in België kennen, overtreft op gevoelige wijze die welke zich voordoet in het merendeel van onze nationale ondernemingen. In de loop van de laatste jaren vermeerderde het aantal telefoonabonnees met 6 % per jaar, het regionale verkeer eveneens met 6 %, het interlokale met 10 % en het internationale met 14 %. Deze expansievermeerdering toont voldoende aan dat het telecommunicatienet een steeds grotere rol speelt in de infrastructuur van het land en het is te voorzien dat deze expansie zich, in de komende jaren, zal handhaven. Zowel op het gebied van het aantal abonnees per duizend inwoners als op het gebied van het aantal uitgewisselde gesprekken per abonnee, blijft er in België een vertraging in te lopen ten opzichte van de Scandinavische landen, van Nederland en van Zwitserland. De structuur van de markt op het gebied van de telecommunicatiediensten van deze landen kan met het potentieel van onze nationale markt vrijwel vergeleken worden. Ons land is nu op het punt gekomen dat de telefoon binnendringt in een nieuwe klasse van gebruikers. Er blijft nog een lange weg af te leggen alvorens de saturatiegrens van de markt bereikt is. Voorzichtige ramingen wijzen op de volgende evolutie : het aantal abonnees zal van 929.000 einde 1963 tot 1.410.000 stijgen in 1970, het aantal regionale gesprekken van 728 miljoen in 1963 tot 1.081 miljoen in 1970, het aantal interlokale gesprekken van 157 miljoen in 1963 tot 295 miljoen in 1970 en het aantal internationale gesprekken van 18,6 miljoen in 1963 tot 38 miljoen in 1970. In de loop van het dienstjaar 1965, werden 104.249 nieuwe aanvragen voor telefoonaansluitingen ingediend, dit cijfer werd nog nooit bereikt sedert de oprichting van de Regie in 1930. Men kan zich tevreden achten met deze snelle expansie, vermits zij de duidelijke weergave is van de voorspoed in ons land. Er blijven ongelukkig nog 32.278 aanvragen hangende (d.i. 3 % van het aantal aangesloten abonnees), waaronder sommige reeds twee jaar, als gevolg van onvoldoende middelen. Het is waar dat deze toestand, hoewel ernstig, toch minder alarmerend is dan in buurlanden.

Naast de aansluiting van nieuwe abonnees, houdt de Regie zich ook bezig met de mogelijke gevolgen van de snelle expansie van het verkeer. Naast de vele economische en industriële activiteiten in het land, is het telefoonbedrijf één van de enige, zo niet het enige dat

tant d'atteindre les bureaux de distribution. Les chefs de bureau intéressés ont été priés de se montrer particulièrement attentifs à la composition des dossiers.

B. TELEGRAPHES ET TELEPHONES.

a) Politique générale.

Le programme des travaux d'investissements repris au budget constitue la première tranche du plan quinquennal établi par la Régie pour la période 1966-1970. Ce plan quinquennal vise un triple but, d'abord se créer les moyens pour faire face à l'accroissement rapide de la demande, ensuite terminer la modernisation du réseau et en troisième lieu se préparer à l'introduction des nouvelles techniques en matière des télécommunications.

L'expansion que connaissent les services des télécommunications en Belgique dépasse sensiblement celle que connaissent la plupart de nos industries nationales. Au cours des dernières années, le nombre d'abonnés au téléphone a augmenté de 6 % par an, le trafic régional également de 6 %, le trafic interurbain de 10 % et le trafic international de 14 %. Ces taux d'expansion démontrent à suffisance que le réseau des télécommunications joue un rôle de plus en plus important dans l'infrastructure du pays, et il est à prévoir que cette évolution se maintiendra dans les années à venir. Aussi bien au point de vue du nombre d'abonnés par mille habitants qu'au point de vue du nombre de communications échangées par abonné, il reste en Belgique un retard à combler par rapport aux pays scandinaves, aux Pays-Bas et à la Suisse, pays pour lesquels la structure du marché des télé-services peut être comparée d'une manière valable avec le potentiel de notre marché national. Notre pays est arrivé maintenant à la période où le téléphone pénètre dans des classes d'usagers nouveaux. Une longue étape reste à parcourir avant d'atteindre la saturation du marché. Des estimations prudentes donnent l'évolution suivante : le nombre d'abonnés passera de 929.000 fin 1963 à 1.410.000 en 1970, le nombre de communications régionales de 728 millions en 1963 à 1.081 millions en 1970, le nombre de communications interurbaines de 157 millions en 1963 à 295 millions en 1970 et le nombre de communications internationales de 18,6 millions en 1963 à 38 millions en 1970. Au cours de l'exercice 1965, 104.249 nouvelles demandes de raccordement ont été introduites, chiffre qui n'a jamais été atteint depuis la création de la Régie en 1930. Il y a lieu de se réjouir de cette expansion rapide puisqu'elle traduit un état de prospérité dans notre pays. Il reste malheureusement 32.278 demandes de raccordement en instance, (soit 3 % du nombre d'abonnés en service) dont certaines depuis plus de deux ans, faute de moyens suffisants. Il est vrai que cette situation, bien que sérieuse, est cependant moins alarmante que dans les pays voisins. A côté du raccordement des abonnés nouveaux, la Régie se préoccupe encore des suites possibles de l'expansion rapide du trafic. Parmi les nombreuses activités économiques et industrielles exercées dans le pays, l'exploitation téléphonique est une des seules,

als kenmerk heeft dat een vertraging in de uitbreidingswerken ten opzichte van de expansie van de vraag de goede werking van de bestaande uitrustingen belemmert. Aldus wordt een gevoelige vermindering van hun rentabiliteit vastgesteld. In de automatische telefonie, hebben de abonnees vrije toegang tot de regionale en interlokale netten en zelfs tot het internationaal net, zij roepen hun correspondenten op naar eigen goeddunken en zonder beperking. Daaruit vloeit voort dat, wanneer de uitbreiding van het kabelnet evenals die der commutatie-installaties en transmissies niet gelijk loopt met de expansie van de vraag, een algemene opstopping zich voordoet. Immers, wanneer de capaciteit van het telefoonnet in zijn geheel onvoldoende is in verhouding tot het aantal gesprekken door de abonnees aangevraagd, komen de gesprekken niet tot stand, op een of ander punt van de ketting, en blijven dus zonder gevolg. Deze aanvragen moeten dus verscheidene keren herhaald worden alvorens het gesprek tot stand komt. De inrichtingen die meermalen gebruikt worden voor één enkel gesprek worden alsoo overbelast, veroorzaken een opstopping zodat gans de telefoondienst ontreedd wordt in de ware zin van het woord. Niet alleen wordt het aantal werkelijk tot stand gebrachte gesprekken gevoelig verminderd in verhouding tot de aangevraagde gesprekken, maar door de onnodige bezetting, te wijten aan de herhaalde oproepen voor één en dezelfde communicatie blijft het aantal werkelijke verbindingen ver beneden de verwachtingen. Alzo komt men tot het abnormaal feit dat tegenover een stijgende vraag, het aantal tot stand gekomen verbindingen vermindert.

In zijn geheel beloopt het programma der werken voor 1966 5.517 miljoen tegen 4.893 miljoen in 1965, d.i. een vermeerdering met 624 miljoen. De belangrijkste uitbreidingen betreffen gebouwen, kabelleggingen en automatische centrales. Voor de gebouwen zijn 16 belangrijke uitbreidingswerken gepland. Een krediet van 1.041 miljoen is uitgetrokken voor de kabelleggingen o.m. drie interlokale kabelverbindingen : Brussel-Waver, Oostende-De Panne en Dendermonde-Gent.

In de telefooncentrales komen twee categorieën van werken op het programma voor, namelijk de uitbreidingen en de vernieuwingen. Voor de uitbreidingen zullen met een krediet van 642 miljoen 80.000 nieuwe lijnen gelegd kunnen worden, verdeeld over een zeer groot aantal centrales en er is 356 miljoen uitgetrokken voor vernieuwingswerken. Het is de eerste maal dat een zo belangrijk krediet bestemd is voor vernieuwingswerken. Tussen 1966 en 1970 moet worden overgegaan tot de vernieuwing van ongeveer 160.000 lijnen voor een waarde van circa 1.400 miljoen. Voor de telefonie is nog 504 miljoen te vermelden voor de financiering van de werken in de commutatiecentra en 81 miljoen voor de relaisstations. Als laatste belangrijke uitbreidingsuitgave blijft te vermelden : 182 miljoen voor de telegraphische installaties. Het grootste deel van dit krediet is bestemd voor de uitbreidingswerken in de telexcentrales van Brussel en Antwerpen en het bouwen van een nieuwe centrale te Gent. Alhoewel de huidige toestand eist dat de kredieten bij voorrang gebruikt worden voor de uitbreidingswerken, om de desorganisatie van de diensten te voorko-

sinon la seule, qui présente cette caractéristique, qu'un retard dans les travaux d'extension par rapport à l'expansion de la demande entrave le bon fonctionnement des équipements déjà existants, entraînant une diminution sensible de leur rentabilité. En téléphonie automatique, les abonnés ont libre accès aux réseaux régional et interurbain et même au réseau international; ils appellent leurs correspondants à leur gré sans la moindre restriction. Il en résulte que, lorsque l'extension du réseau de câbles ainsi que celle des installations de commutation et de transmission ne vont pas de pair avec l'expansion de la demande, un encombrement général se produit. En effet lorsque la capacité du réseau téléphonique dans son ensemble est insuffisante par rapport au nombre d'appels lancés par les abonnés, l'appel est arrêté à l'un ou à l'autre point de la chaîne et reste sans suite. Ces appels doivent par conséquent se répéter plusieurs fois avant qu'une communication ne soit établie. Les installations utilisées plusieurs fois pour une seule communication sont ainsi saturées, entraînant un encombrement tel que tout le service téléphonique est désorganisé dans le sens réel du mot. Non seulement le nombre de communications effectivement établies est sensiblement inférieur au nombre de communications demandées, mais de par l'occupation inutile provoquée par les appels répétés pour une même communication, le nombre de communications effectives reste loin en dessous de celui pour lequel l'installation a été conçue. Ainsi, on en arrive au fait anormal que vis-à-vis d'une demande croissante, le nombre de communications établies diminue.

Dans sa totalité, le programme des travaux de 1966 s'élève à 5.517 millions contre 4.893 millions en 1965, soit une augmentation de 624 millions. Les extensions les plus importantes concernent les bâtiments, les câbles et les centraux automatiques. Pour les bâtiments, 16 travaux d'extension importants sont prévus. Un crédit de 1.041 millions est inscrit pour les câbles (entre autres, trois câbles interurbains : Bruxelles-Wavre, Ostende-La Panne et Termonde-Gand).

Dans les centraux téléphoniques, deux catégories de travaux sont repris au programme, les extensions et les renouvellements. Pour les extensions, un crédit de 642 millions doit permettre d'installer 80.000 lignes nouvelles réparties sur un très grand nombre de centraux et 356 millions sont prévus pour les travaux de renouvellement. C'est la première fois qu'un crédit aussi important est prévu pour le renouvellement. Entre 1966 et 1970 il faudra procéder au renouvellement d'environ 160.000 lignes pour une valeur approximative de 1.400 millions. Sont encore à signaler pour la téléphonie, 504 millions destinés à financer des travaux dans les centres de commutation et 81 millions pour les stations de relais. Comme dernière dépense d'extension importante, il reste à mentionner 182 millions pour les installations télégraphiques. La majeure partie de ce crédit est destinée aux travaux d'extension dans les centraux télex de Bruxelles et d'Anvers et à la construction du nouveau central de Gand. Bien que la situation actuelle exige que les crédits soient affectés par priorité aux travaux d'extension en vue de prévenir une désorganisation des services, la Régie ne peut néanmoins négliger la

men, mag de Regie niettemin de modernisatie van haar net niet verwaarlozen. Een krediet van 210 miljoen is te dien einde uitgetrokken, voor de afwerking van het algemeen automatisatieplan voor heel het land. Het einde van de automatisatie van het net werd voorzien voor 1962. Bij gebrek aan kredieten was de Regie verplicht haar werken over een langere periode te spreiden. Het is niet geraden de vervanging van de laatste handbedieningscentrales naar een latere datum te verschuiven; dit zou abonnees van bepaalde streken van het land benadelen. Maar deze politieke en gelijkberechtigingsredenen zijn niet de enige die de modernisatiewerken in 1966 rechtvaardigen : de economie stelt ook haar eisen. Immers, daar het om een algemeen plan gaat, werden bepaalde investeringen reeds verwezenlijkt, zoals gebouwen en kabels die reeds bestaan of waarvan de oprichtingswerken aan de gang zijn. De commutatieuitrustingen vertragen zou leiden tot onproductiviteit van belangrijke investeringen die reeds verwezenlijkt zijn. Dit zou indruisen tegen de eisen van een industrieel beheer. De werken gepland in 1966 betekenen het laatste deel van de automatisatie. In 1967 zullen nog slechts enkele modernisatiewerken overblijven voor netten met geringe capaciteit, waar de oprichting van gebouwen vertraagd werd door het feit dat de prijzen ingediend door de aannemers te hoog lagen, en niet konden aangenomen worden, overeenkomstig de maatregelen opgelegd door de Regering om een te grote spanning in de bouwsector te voorkomen.

Een evolutie tekent zich eveneens af op het gebied van de commutatie : de electro-magnetische commutatie zal progressief vervangen worden door elektronische commutatie. In België zal de eerste elektronische centrale opgericht worden in Hasselt. Volgens de vooruitzichten moet deze in werking treden met de andere centrales van het land vanaf maart of april 1967. Al de elementen waarover men beschikt laten voorzien dat deze nieuwe commutatietechniek in de toekomst het telefoonverkeer efficiënter zal maken dan met het electro-magnetisch systeem mogelijk was.

Na also het actieplan van de Regie te hebben geschetst, sprak de Minister over de financiering van het programma. Voor het grootste deel van de werken loopt een periode van 2 tot 3 jaar tussen de datum van vastlegging en het in gebruik nemen van de installaties. Daaruit volgt dat de vereffening voor eenzelfde werk zich over verschillende jaren kan uitstrekken. Zo zal in 1966 de Regie 2.911 miljoen uitbetalen voor werken die werden begonnen in de loop van voorgaande dienstjaren en 964 miljoen op het programma van 1966. Daaraan moet toegevoegd worden 736 miljoen voor de bevoorradings, waardoor de vereffeningen van het jaar gebracht worden op 4.612 miljoen voor de investeringen en voor de leveringen. Daar de Regie beheerd wordt volgens handels- en nijverheidsmethodes, zal ze zoveel mogelijk aan autofinanciering doen, zoals dit gebeurt in de private bedrijven. In 1966 zal zij over ongeveer 2.612 miljoen aan eigen middelen beschikken om haar programma te financieren, d.i. 57 % van het geheel der vereffeningen. Het verschil, 2.000 miljoen, zal gedekt

modernisation de son réseau. Un crédit de 210 millions est prévu à cette fin; il est destiné à l'achèvement du plan d'ensemble de l'automatisation qui a été conçu pour l'entière du pays. La fin de l'automatisation du réseau avait été annoncée pour 1962. Faute de crédits, la Régie s'est trouvée dans l'obligation d'étaler les travaux sur une période beaucoup plus longue. Il ne s'indique pas de remettre à une date encore plus éloignée le remplacement des derniers centraux manuels, qui défavorisent les abonnés de certaines régions du pays. Mais les motifs politiques et d'équité ne sont pas les seuls à justifier les travaux de modernisation en 1966; des raisons économiques exigent également leur engagement. En effet, comme il s'agit d'un plan d'ensemble, certains investissements ont déjà été réalisés, tels que les bâtiments et les câbles, qui existent ou dont les travaux d'établissement sont en cours d'exécution. Retarder la mise en place des équipements de commutation conduirait donc à rendre improductifs des investissements importants déjà réalisés, ce qui serait contraire aux impératifs d'une gestion industrielle. Les travaux prévus en 1966 constituent la dernière tranche de l'automatisation. En 1967 il ne restera plus que quelques travaux de modernisation à engager pour des réseaux de faible capacité où la construction des bâtiments a été retardée du fait que les prix introduits par les entrepreneurs étaient trop élevés et n'ont pu être acceptés, conformément aux mesures édictées par le Gouvernement en vue de prévenir une trop grande tension dans le secteur de la construction.

Une évolution se dessine également dans la commutation : la commutation électro-magnétique sera remplacée progressivement par la commutation électronique. En Belgique, le premier central, dit électronique, sera installé à Hasselt; selon les prévisions actuelles il doit fonctionner en liaison avec les autres centraux du pays à partir de mars ou avril 1967. Tous les éléments dont on dispose laissent prévoir que cette nouvelle technique de commutation permettra à l'avenir d'acheminer le trafic téléphonique dans des conditions plus efficaces que celles du système électro-magnétique.

Ayant esquissé ainsi le plan d'action de la Régie, le Ministre a parlé du financement du programme. Pour la majeure partie des travaux, il s'écoule un délai de deux à trois ans entre la date de l'engagement et la mise en exploitation des installations. Il s'ensuit que les liquidations pour un même travail s'échelonnent sur plusieurs années. Ainsi, en 1966, la Régie aura à décaisser 2.911 millions pour les travaux engagés au cours des exercices antérieurs et 964 sur le programme de 1966. Il faut y ajouter 736 millions pour les approvisionnements, ce qui porte les liquidations de l'année à 4.612 millions pour les investissements et les fournitures.

La Régie étant gérée selon des méthodes industrielles et commerciales, elle procède dans toute la mesure du possible à l'autofinancement comme cela se pratique dans l'industrie privée. En 1966 elle disposera d'environ 2.612 millions de moyens internes pour financer son programme, soit 57 % de la totalité des liquidations. La différence, soit 2.000 millions sera à couvrir par l'emprunt. En vue d'éviter toute

worden door een lening. Ten einde elke verwarring te vermijden, wenste de Minister mede te delen dat het beroep op de kapitaalmarkt 3.300 miljoen zal bedragen, want aan de 2.000 miljoen die nodig zijn voor de financiering van het programma moet men 1.300 miljoen toevoegen voor de aflossing van de leningen die in het verleden aangegaan werden.

De voornaamste lasten die drukken op de exploitatierekening worden veroorzaakt door de personeelsuitgaven. De kredieten van de artikelen 1, 2 en 3 bedragen samen 3.774 miljoen, tegen 3.166 miljoen in 1965, d.i. een vermeerdering met 608 miljoen. De werkingsuitgaven, die voorkomen in artikel 7 belopen 629 miljoen en overschrijden dus, met 94 miljoen, die van 1965. Deze uitgaven vermeerderen van jaar tot jaar, wat kan verklaard worden door de stijging der prijzen en de uitbreiding van de diensten. Wat betreft de werkelijke ontvangsten, is het niet uitgesloten dat deze beneden de budgettaire verwachtingen zullen blijven. Aan de Regie werd toestemming verleend om in haar begrotingsontwerp een ontvangst van 199 miljoen op te nemen, door de Staat te storten, in afwachting van de Regeringsbeslissing betreffende de eventuele terugbetaling van nieuwe lasten, die zullen voortspuiten uit de toepassing van de overdrachtstaks op de bedragen van de werken, uitgevoerd door de private industrie voor rekening van de Regie. Deze beslissing is nog niet genomen. Ingeval de Regering van oordeel zou zijn dat deze terugbetaling niet gewenst is, zullen de werkelijke ontvangsten lager liggen dan in de begroting is geraamd.

Op de *verlies- en winstrekening* komen drie belangrijke posten voor :

— de Regie stort elk jaar 77 miljoen aan de Staat, wat om zo te zeggen een eeuwigdurende rente betekent : het is de intrest van de kapitalen die geënvesteerd waren in de telecommunicatienetten in 1930, toen de Regie werd opgericht;

— de tweede post is deze van de financiële lasten van leningen. Deze belopen 986 miljoen, hetzij een vermeerdering van 98 miljoen ten opzichte van 1965; deze vermeerdering vindt haar oorzaak in de leningen van 1965 en in de nieuwe leningen voor 1966;

— de afschrijvingen vertegenwoordigen de derde belangrijke post in de winst- en verliesrekening.

De dotatie bedraagt 2.594 miljoen, wat een normale industriële afschrijving betekent voor een vastliggende waarde die einde 1966 41,9 miljard zal bedragen. De begroting voor 1966, zoals deze voorgesteld is, laat een winst voorzien van zeven miljoen tweehonderd duizend frank. Het is nochtans noodzakelijk de aandacht te vestigen op het feit dat deze winst niet zal verwezenlijkt worden.

De begroting werd opgesteld in april 1965. Sedertdien hebben zich nieuwe feiten voorgedaan waarop de Regie geen vat heeft. De ramingen werden vastgesteld op basis van de index 112,5; thans is de index 115 bereikt. Anderzijds heeft het personeel van de

confusion, le Ministre a signalé que l'appel au marché des capitaux s'élèvera à 3.300 millions, car aux 2.000 millions nécessaires pour le financement du programme il faut ajouter 1.300 millions destinés aux remboursements sur des emprunts contractés dans le passé.

Les charges les plus importantes qui grèvent le compte d'exploitation sont constituées par les dépenses en personnel. Les crédits des articles 1, 2 et 3 réunis s'élèvent à 3.774 millions contre 3.166 millions en 1965, soit une augmentation de 608 millions. Les dépenses de fonctionnement, qui figurent à l'article 7, s'élèvent à 629 millions et dépassent de 94 millions celles de 1965. Ces dépenses augmentent d'année en année, ce qui s'explique par l'augmentation des prix et par l'expansion des services. Quant aux recettes effectives, il n'est pas exclu qu'elles restent en dessous des prévisions budgétaires. La Régie avait été autorisée à inscrire provisoirement dans son projet de budget une recette de 199 millions à verser par l'Etat en attendant la décision gouvernementale concernant le remboursement éventuel des charges nouvelles, qui résulteront de l'application de la taxe de transmission sur les montants des travaux exécutés par l'industrie privée pour le compte de la Régie. A ce jour cette décision n'est pas encore intervenue. Au cas où le Gouvernement serait d'avis que ce remboursement n'est pas indiqué, les recettes réelles seront inférieures à celles reprises au budget.

Au compte Profits et Pertes figurent trois postes importants :

— la Régie verse chaque année 77 millions à l'Etat, ce qui constitue en quelque sorte une rente perpétuelle qui représente l'intérêt sur les capitaux qui étaient investis dans le réseau des télécommunications en 1930, date à laquelle la Régie fut créée;

— le deuxième poste est celui des charges financières résultant des emprunts. Il s'élève à 986 millions, soit une augmentation de 98 millions par rapport à 1965, augmentation qui trouve son origine dans les emprunts émis en 1965 et les nouveaux à émettre en 1966;

— les amortissements constituent le troisième poste important du compte Profits et Pertes.

La dotation s'élève à 2.594 millions, ce qui représente un amortissement industriel normal pour un immobilisé qui fin 1966 atteindra 41,9 milliards. Le budget de 1966 tel qu'il est présenté, accuse un bénéfice de sept millions deux cent mille francs. Il est cependant nécessaire d'attirer l'attention sur le fait que ce bénéfice ne sera pas réalisé.

Le budget a été élaboré en avril 1965. Depuis lors, des faits nouveaux, sur lesquels la Régie ne possède aucun moyen d'action, sont intervenus. Les prévisions ont été établies sur la base de l'index à 112,5 (à ce jour le seuil de 115 est atteint). D'autre part le personnel de la

Regie het genot van de maatregelen door de Regering getroffen ten voordele van het overheidspersoneel, waarvan de invloed in het begrotingsontwerp niet kon voorzien worden, vermits zij niet bekend waren in april 1965. Ten einde deze uitgaven voor alle Rijkbesturen te dekken, werd een globaal krediet uitgetrokken op de begroting van het openbaar ambt, maar ingevolge haar autonoom karakter werd de Regie in dit krediet niet betrokken. Daaruit vloeit voort dat het dienstjaar 1966 met een verlies zal sluiten. Daar de Regie geen enkele staatstoelage ontvangt, dat ze zichzelf moet bedruipen en dat haar exploitatie volgens handels- en nijverheidsmethodes moet gebeuren, zullen bepaalde maatregelen moeten getroffen worden. Te dien einde is een tariefaanpassing in studie, maar een tariefaanpassing kan slechts in overweging genomen worden op voorwaarde dat alle middelen van sanering en besparing aangewend zijn. Dit probleem baart de grootste zorgen. Een onderzoek heeft uitgewezen dat het krediet, waarover de Regie in het land beschikt, gerechtvaardigd is en dat de handels- en nijverheidsmethodes die zij gebruikt, concrete resultaten hebben opgeleverd. Het spreekt vanzelf dat er nog meer naar verbeteringen dient te worden gezocht. Voor een onderneming, die meer dan 20.000 personeelsleden telt, verspreid over geheel het land en waarvan de dagelijkse activiteit gaat tot in de kleinste gehuchten, zullen de organisatie- en rationalisatieproblemen nooit een definitieve oplossing krijgen. Elke dag zijn er werkmethodes, gedeeltelijke of regionale organisaties te verbeteren. In een zo belangrijk lichaam als de Regie T.T. waar de toegepaste technieken een voortdurende en snelle evolutie kennen, waar de investeringen jaarlijks miljarden belopen is het van primordiaal belang dat men zich steeds bezig houdt met het probleem van de besparingen.

Er zijn uitdrukkelijke onderrichtingen gegeven aan alle gewestelijke leiders, eerst en vooral dat zij het plafond van de hun verleende kredieten zouden in acht nemen, vervolgens dat zij de besparingspolitiek zouden voortzetten en verscherpen. Bovendien bestaat er in het Hoofdbestuur een Besparingscomité, waarvan de generaal-ambtenaren deel uitmaken, en dat tot taak heeft, de mogelijkheid van besparingen op elke trap te onderzoeken. Dit Comité houdt zich tevens bezig met het systematisch onderzoek van alle beheers- en exploitatiemethodes, ten einde deze te verbeteren. De Minister zal er persoonlijk voor waken dat al deze inspanningen tot de uiterste grens van het mogelijke worden doorgedreven.

b) Verschillende vragen betreffende de R.T.T.

1. Er zou bespaard kunnen worden indien tussen de verschillende overheidsdiensten meer coördinatie bestond voor het leggen van de kabels. Nu worden die kabels in dezelfde straten onder dezelfde trottoirs met te korte tussenpozen gelegd.

De noodzaak van contact met andere openbare besturen en gespecialiseerde organen ten einde tot een betere coördinatie van het grondwerk te komen is aan de aandacht van de Regie van T.T. niet ontgaan. Er

Régie bénéficie des mesures prises par le Gouvernement en faveur des agents de la fonction publique dont l'incidence n'a pas été escomptée dans le projet de budget puisqu'elles n'étaient pas connues en avril 1965. En vue de couvrir ces dépenses pour toutes les Administrations de l'Etat, un crédit global a été inscrit au budget de la Fonction publique, mais comme organisme autonome la Régie n'est pas visée dans ce crédit. Il en résulte que l'exercice 1966 se clôturera par un déficit. Comme la Régie ne reçoit aucun subside de l'Etat, qu'elle doit se suffire à elle-même et que son exploitation doit se faire selon des méthodes industrielles et commerciales, des mesures de redressement s'imposent. A cette fin une adaptation des tarifs est à l'étude, mais une adaptation des tarifs ne peut être envisagée qu'à la condition que toutes les mesures d'assainissement et d'économie aient été prises. Ce problème constitue un des soucis majeurs. Des investigations ont démontré que le crédit dont jouit la Régie dans le pays est justifié et que les méthodes industrielles et commerciales dont elle se targue, ont fourni des résultats concrets. Il va de soi que des améliorations restent à rechercher. Pour une entreprise, qui utilise plus de 20.000 agents dispersés sur tout le territoire du pays et dont l'activité quotidienne se manifeste jusque dans les hameaux les plus isolés, les problèmes d'organisation et de rationalisation ne reçoivent jamais une solution définitive. Chaque jour, des méthodes de travail et des organisations partielles ou régionales sont à repenser. Dans un organisme d'une telle ampleur, où les techniques mises en œuvre connaissent une évolution constante et rapide, où les investissements se chiffrent annuellement à des milliards, il est d'une importance primordiale de se préoccuper en permanence des économies qui restent à réaliser.

Des instructions formelles ont été données à tous les dirigeants régionaux, d'abord pour qu'ils respectent le plafond des crédits qui leur sont alloués, ensuite pour qu'ils poursuivent et renforcent la politique des économies. En outre, il existe au sein de l'Administration Centrale un « Comité des économies » dont font partie les fonctionnaires généraux, qui a comme tâche de rechercher des économies à tous les échelons et qui se livre également à l'examen systématique de toutes les méthodes de gestion et d'exploitation en vue de les améliorer. Le Ministre veillera personnellement à ce que ces efforts soient poussés jusqu'à la limite du possible.

b) Questions diverses concernant la R.T.T.

1. Des économies pourraient être réalisées par coordination entre les différents services publics pour le placement des câbles. Des poses de câbles se suivent à intervalles trop rapprochés dans les mêmes rues sous les mêmes trottoirs.

La question relative aux contacts à établir avec les autres administrations publiques et organismes spécialisés en vue d'obtenir une meilleure coordination des travaux de terrassement n'a pas échappé à l'attention

valt evenwel op te merken dat de toestand op dit gebied van streek tot streek verschilt en dat het niet mogelijk is een eenvormige procedure voor te schrijven. De diensten van T.T. hebben derhalve opdracht gekregen om contact op te nemen met de grote particuliere bouwmaatschappijen, de studiebureaus en de ondernemingen die nieuwe wijken of grote complexen aanleggen, en die veelal de straten, trottoirs en rioleringen bouwen. De voornoemde diensten worden dus te bekwaamere tijd ingelicht over de geplande werken die aldus kunnen gecoördineerd worden met het leggen van de nodige telefoonkabels voor de aansluiting van de toekomstige abonnees. Wat de werken betreft die door de verschillende openbare diensten aan het wegennet moeten worden uitgevoerd in samenwerking met desteden en gemeenten, verhoogt de Regie der T.T. haar inspanningen om ter zake tot de best mogelijke coördinatie te komen, rekening houdend met de moeilijkheden in verband met de leveringstermijn en het leggen van kabels door de particuliere aannemers. Wat ten slotte de betrekkingen van de Regie der T.T. met de andere openbare diensten die het wegennet gebruiken betreft, zij erop gewezen dat het wel voor de Regie van T.T. vrij gemakkelijk is om de werken van zijn programma vóór de bekleding of de veranderingen van het wegennet uit te voeren, maar dat het zeer moeilijk is om het aanbrengen van water-, gas of elektriciteitsleidingen te doen samenvallen met het leggen van de kabels. Immers, om een nieuwe wijk van water, gas en elektriciteit te voorzien is het veelal eerder voldoende de leidingen uit de omgeving te verlengen, maar voor de telefoonaansluiting moet iedere lijn worden verbonden met het dichtst bij gelegen centraal bureau, zodat dikwijls lange kabels moeten worden gelegd. Te vermelden valt bovendien ook dat elektriciteitsleidingen en telefoonkabels niet in eenzelfde sleuf kunnen worden aangebracht om reden van inductieverschijnselen; dit gaat evenmin voor waterleidingen en telefoonkabels want hier bestaat gevaar voor de kabels van de R.T.T. ingeval er een waterleiding breekt.

2. Bij de installatie van een eenvoudige bovengrondse lijn is op het werk een ploeg van 8 à 9 man aanwezig waarvan enkelen, zo niet de meesten werkeloos toezien.

De Minister verklaart dat het normale kader van een ploeg voor de aanleg van bovengrondse lijnen voorziet in een ploegbaas en 7 installateurs waaronder de bestuurder van het voertuig, daar de ploeg gemotoriseerd is. Dit is een verantwoord kader, gelet op de aard van het werk waarmee de ploegen belast zijn. Dit personeel heeft verschillende vrijsterke gespecialiseerde prestaties te verrichten : het zetten van palen, het bevestigen van de ijzers, het trekken van de draden. Het spreekt vanzelf dat bij de aanleg van bovengrondse lijnen het plaatsen van de steunen de aanwezigheid van de voltallige ploeg vereist, terwijl bij het trekken van de draden slechts een, twee of drie man tegelijk op de palen kan werken. Men vergeet echter niet dat dit werk op het openbaar of op het particulier domein wordt uitgevoerd en ernstige gevaren oplevert, in geval van kabelbreuk bijvoorbeeld. Daar-

de la Régie des T.T. Il faut cependant constater qu'en cette matière, la situation varie d'une région à l'autre et qu'il n'est pas possible de prescrire une procédure uniforme. Dans ces conditions des directives ont été données aux services des T.T. de contacter les grandes sociétés privées de constructions, les bureaux d'études et les entreprises chargés de la création de nouveaux quartiers ou de l'érection de vastes complexes, qui dans bien des cas, procèdent à l'établissement des rues, trottoirs et canalisations d'égouts. Les services précités sont donc informés en temps opportun des travaux projetés qui peuvent ainsi être coordonnés avec la pose des câbles téléphoniques nécessaires au raccordement des futurs abonnés. En ce qui concerne les travaux à effectuer en voirie par les différents services publics, la Régie des T.T., en collaboration avec les villes et communes, multiplie ses efforts en vue d'obtenir la meilleure coordination possible en la matière, compte tenu des difficultés inhérentes aux délais de livraison des câbles et à la pose de ceux-ci qui est effectuée par des entrepreneurs privés. Enfin, en ce qui concerne les rapports de la Régie des T.T. avec les autres services publics usagers de la voirie, il y a lieu de noter que, s'il est relativement aisé à la Régie des T.T. d'exécuter les travaux de son programme avant ceux de revêtement ou de modification de voirie, il est par contre très difficile de faire coïncider des travaux de pose de canalisation d'eau, de gaz ou d'électricité avec des poses de câbles. En effet, alors que pour l'eau, le gaz et l'électricité, il est souvent suffisant, pour alimenter un nouveau quartier, de prolonger les canalisations existant à proximité, il faut par contre, pour ce qui concerne les câbles téléphoniques, assurer l'aboutissement de chaque circuit au bureau central le plus proche, ce qui nécessite souvent la pose de grandes longueurs de câbles. A remarquer en outre qu'il y a incompatibilité entre la présence dans une même tranchée de conduites d'électricité et de câbles téléphoniques, ceci en raison des phénomènes d'induction, et entre des conduites d'eau et des câbles téléphoniques en raison des dangers que présenterait pour les câbles de la R.T.T. la rupture d'une canalisation d'eau.

2. Pour installer une simple ligne aérienne, on voit sur le chantier une équipe de 8 à 9 hommes dont plusieurs, sinon la majorité restent inactifs.

D'après le Ministre, le cadre normal d'une brigade de construction de lignes aériennes prévoit un chef de brigade et 7 installateurs dont le conducteur du véhicule, la brigade étant motorisée. Ce cadre est justifié par la nature même des travaux confiés aux brigades et qui exigent de ce personnel des prestations diverses et nettement spécialisées : plantation de poteaux, fixation de ferrures, tirage des fils. Il va de soi que lors de la construction de lignes aériennes, la mise en place de supports exige la présence de l'effectif complet de la brigade, tandis que le tirage de fils ne permet l'utilisation simultanée sur les poteaux que de deux ou trois agents. Mais il ne faut pas oublier que ces travaux s'effectuent en domaine public ou en domaine privé et présentent de sérieux dangers, en cas de rupture de fils par exemple. C'est pourquoi il s'indique de placer des vigies à divers endroits. Ces agents peuvent dès lors,

om moeten op verschillende plaatsen uitkijkposten worden geplaatst. Personen die niet op de hoogte zijn van de arbeidsmethoden kunnen dan ook wel eens de indruk hebben dat die mensen niet werken. Volgens de Minister hadden heel wat ongevallen en schade aan derden vermeden kunnen worden, als er in de betrokken ploegen meer personeel was geweest.

3. Waar de kabels ondergronds worden aangebracht, gebeurt het meermaals dat de oude houten palen nog lange tijd blijven staan. Kan de Minister opdracht geven opdat de nutteloze palen spoediger zouden weggenomen worden?

Volgens de Minister worden maandelijks 3.000 tot 3.500 palen uitgedolven. Met de middelen waarover de Regie beschikt en de hulp die zij van de privé-sector kan bekomen, is het praktisch onmogelijk de afbraakwerken tegen een sneller ritme uit te voeren. Ten aanzien van het buitengewoon hoog aantal aanvragen om aansluitingen en verhuizingen van abonnees moet het personeel met voorrang voor het tot stand brengen van deze aansluitingen worden ingezet, zodat de minder dringende werken verdaagd en meestal slechts met een min of meer belangrijke vertraging kunnen worden uitgevoerd. Anderzijds is het in talrijke streken dikwijls moeilijk om privé-ondernemers te vinden die zich onder aannemelijke voorwaarden met afbraakwerken willen belasten.

4. Voor 1966 wordt een tekort aangekondigd en men denkt eraan de tarieven aan te passen. Rekening houdend met de snelle expansie van de televerbindingen, het grote aantal abonnees en het drukke verkeer zou men normaal moeten komen tot een vermindering van de lasten. Nu wordt het tegendeel vastgesteld : de uitgaven stijgen sneller dan de ontvangsten.

De Minister verklaart dat rekening dient te worden gehouden met het feit dat de telefoon thans doordringt tot nieuwe klassen van gebruikers waarvan het verkeer ver beneden het gemiddelde van de vroegere abonnees ligt. Voor die nieuwe aansluitingen belopen de investeringen per abonnee nagenoeg 40.000 frank. Voor vele van die abonnees zijn de ontvangsten ontoereikend om de lasten te dekken. Juiste cijfers kunnen niet worden medegedeeld, aangezien de nieuwe abonnees nu eveneens door de vroegere abonnees kunnen worden opgeroepen. Voorts heeft de verhoging van de prijzen een grote invloed uitgeoefend op de exploitatiekosten. Zo zijn de prijzen van de gebouwen van de Regie, tijdens de laatste vijf jaar, jaarlijks met 7,20 % gestegen, de kabels met 3,58 % en de elektrische centrales en installaties met 7 % per jaar. Wat de personeelsuitgaven betreft, de schommelingen van het indexcijfer en de regeringsmaatregelen inzake de weddeschalen hebben een sterke verhoging van de lasten teweeggebracht. Ingevolge de wet van 22 maart 1965 zijn alle prestaties door de particuliere industrie, voor rekening van de Regie verstrekt, onderworpen aan een recht van 7 %. Voor de investeringswerken en de levering van materiaal alleen reeds bedraagt die belasting in 1966 nagenoeg 360 miljoen. Deze gegevens tonen voldoende aan, aldus de Minister, dat elk industrieel bedrijf zich onder deze omstandigheden verplicht zou zien zijn prijzen te verhogen.

pour des personnes non au courant des méthodes de travail, paraître inoccupés. D'après le Ministre, nombre d'accidents et de dommages aux tiers auraient pu être évités si les brigades en cause avaient été plus étoffées.

3. Là où les câbles ont été installés en sous-sol, il arrive assez souvent que les anciens poteaux de bois restent encore longtemps en place. Le Ministre pourrait-il donner des instructions pour que les poteaux inutiles soient enlevés plus rapidement ?

D'après le Ministre, on enlève chaque mois de 3.000 à 3.500 poteaux. Compte tenu des moyens dont dispose la Régie et de l'aide qu'elle peut obtenir du secteur privé, il est pratiquement impossible d'exécuter à un rythme plus rapide les travaux de démontage. Étant donné le nombre extraordinairement élevé des demandes de raccordement et de déménagements des abonnés, le personnel doit être affecté par priorité à l'établissement de ces raccordements, ce qui fait que les travaux moins urgents sont ajournés et que le plus souvent, ils ne peuvent être exécutés qu'avec un retard plus ou moins considérable.

D'autre part, dans de nombreuses régions, il est souvent difficile de trouver des entreprises privées qui veuillent bien se charger de travaux de démontage à des conditions acceptables.

4. On annonce un déficit pour 1966 et on envisage la possibilité d'une adaptation des tarifs. Compte tenu de l'expansion rapide que connaissent les télécommunications, le grand nombre d'abonnés et la masse du trafic devrait normalement avoir pour effet de diminuer les charges relatives. On constate le contraire : les dépenses croissent plus vite que les recettes.

D'après le Ministre, il faut tenir compte du fait que le téléphone pénètre actuellement dans des classes d'usagers nouveaux, dont le trafic est sensiblement inférieur à la moyenne des abonnés plus anciens. Pour ces nouveaux raccordements, les investissements par abonné se chiffrent à environ 40.000 F. Pour beaucoup de ces abonnés, les recettes sont insuffisantes pour couvrir les charges. Des chiffres exacts ne peuvent être cités étant donné que les abonnés nouveaux provoquent également des communications au départ d'abonnés anciens. D'autre part, l'augmentation des prix a influencé sensiblement les charges d'exploitation. Ainsi, au cours des 5 dernières années, les prix des bâtiments de la Régie ont augmenté de 7,20 % par an, les câbles de 3,58 % par an et les centraux et installations électriques de 7 % par an. Pour ce qui concerne les dépenses en personnel, les fluctuations de l'index et les mesures gouvernementales en matière de barèmes ont provoqué une forte augmentation des charges. D'autre part, de par la loi du 22 mars 1965, toutes les prestations fournies par l'industrie privée pour le compte de la Régie sont soumises à une taxe de 7 %. Rien que pour les travaux d'investissement et les fournitures de matériel, ces taxes s'élèvent en 1966 à 360 millions environ. D'après le Ministre, ces éléments démontrent à suffisance qu'aucune exploitation industrielle placée devant de tels faits, ne saurait y faire face sans augmenter ses prix.

5. Een commissielid betreurt het dat in het jaarverslag van de R.T.T., in de tabel van de lopende leningen, de duur van die leningen niet is opgegeven.

Hieromtrent heeft de Regie de volgende inlichtingen verstrekt :

Benaming van de leningen	Bedragen af te lossen per 31 december 1965
Spaarkas 1935 — 150 miljoen — looptijd 30 jaar — Rente 4,30 % F.	9.106.000
S.K. 1939 — 50 miljoen — looptijd 30 jaar — Rente 4,25 %	11.361.000
S.K. 1939 — 20 miljoen — looptijd 30 jaar — Rente 4,25 %	4.544.000
S.K. 1942 — 100 miljoen — looptijd 30 jaar — Rente 4,25 %	37.447.000
S.K. 1942 — 100 miljoen — looptijd 30 jaar — Rente 4,25 %	37.447.000
Lening 1943 — 500 miljoen — looptijd 40 jaar — Rente 3,50 %	323.750.000
S.K. 1947 (20/5) — 200 miljoen — looptijd 25 jaar — Rente 4,50 %	90.602.000
S.K. 1947 (1/12) — 100 miljoen — looptijd 25 jaar — Rente 4,75 %	40.398.000
Lening 1953/I (1/5) — 1 miljard — looptijd 15 jaar — Rente 4,50 %	560.000.000
Lening 1953/II (25/9) — 600 miljoen — looptijd 15 jaar — Rente 4,50 %	348.000.000
Lening 1954/I (15/5) — 1.400 miljoen — looptijd 20 jaar — Rente 4,25 %	861.000.000
Lening 1954/II (15/12) — 800 miljoen — looptijd 20 jaar — Rente 4 %	506.723.000
Lening 1956 — 1.200 miljoen — looptijd 10/15 jaar — Rente 4 1/4 %	826.349.000
Lening 1957 — 500 miljoen — looptijd 10/15 jaar — Rente 5 %	367.039.000
Lening \$ 10 M 1958 — looptijd 15 jaar — Rente 5 1/2 % \$	5.000.000
Lening \$ 12 M 1958 — looptijd 15 jaar — Rente 5 1/2 % \$	5.000.000
Lening Z.F. 50 M 1959 — looptijd 12 jaar — Rente 4 1/2 % Z.F.	50.000.000
Lening 1959 — looptijd 11 jaar — 1.500 miljoen — Rente 4 3/4 % F	1.267.130.000
Lening 1960 — looptijd 13 jaar — 1.500 miljoen — Rente 5 1/4 %	1.133.831.000
Lening 1961 — looptijd 5/10 jaar — 2.000 miljoen — 1961/66 rente 5,25 % — 1966/71 rente 5,50 %	1.856.325.000
Lening 1962 — looptijd 5/10/15/20 jaar — 2.500 miljoen — 1962/67 rente 5 % — 1967/72 rente 5,25 % — 1972/82 rente 5,50 %	2.318.000.000
Lening 1963 — looptijd 10/15/20 jaar — 1.350 miljoen — rente 5,50 %	1.307.000.000
Lening 1964 — 100 miljoen Zwitserse frank — looptijd 3 jaar — rente 5 1/8 % — promessen ZF.	100.000.000
Lening 1964 — 450 miljoen — looptijd 3 jaar 250 M — 5 jaar 50 M — 6 jaar 200 M — Rente 6,20 % — promessen F.	450.000.000
Lening 1965 — 20 miljoen US \$ — looptijd 5 jaar — Rente 6 % — promessen US \$	20.000.000
S.K. 1965 — 600 miljoen — looptijd 20 jaar — Rente 6 50 % F	600.000.000

5. Un commissaire regrette que dans le rapport annuel de la R.T.T. le tableau des emprunts en cours n'indique pas leur durée.

A ce sujet, les renseignements suivants ont été communiqués par la Régie :

Désignation des emprunts	Montants restant à amortir au 31 décembre 1965
Caisse d'Epargne 1935 — 150 millions — durée 30 ans — Taux 4,30 % F	9.106.000
C.E. 1939 — 50 millions — durée 30 ans — Taux 4,25 %	11.361.000
C.E. 1939 — 20 millions — durée 30 ans — Taux 4,25 %	4.544.000
C.E. 1942 — 100 millions — durée 30 ans — Taux 4,25 %	37.447.000
C.E. 1942 — 100 millions — durée 30 ans — Taux 4,25 %	37.447.000
Emprunt 1943 — 500 millions — durée 40 ans — Taux 3,50 %	323.750.000
C.E. 1947 (20/5) — 200 millions — durée 25 ans — Taux 4,50 %	90.602.000
C.E. 1947 (1/12) — 100 millions — durée 25 ans — Taux 4,75 %	40.398.000
Emprunt 1953/I (1/5) — 1 milliard — durée 15 ans — Taux 4,50 %	560.000.000
Emprunt 1953/II (25/9) — 600 millions — durée 15 ans — Taux 4,50 %	348.000.000
Emprunt 1954/I (15/5) — 1.400 millions — durée 20 ans — Taux 4,25 %	861.000.000
Emprunt 1954/II (15/12) — 800 millions — durée 20 ans — Taux 4 %	506.723.000
Emprunt 1956 — 1.200 millions — durée 10/15 ans — Taux 4 1/4 %	826.349.000
Emprunt 1957 — 500 millions — durée 10/15 ans — Taux 5 %	367.039.000
Emprunt \$ 10 M 1958 — durée 15 ans — Taux 5 1/2 % \$	5.000.000
Emprunt \$ 12 M 1958 — durée 15 ans — Taux 5 1/2 % \$	5.000.000
Emprunt F.S. 50 M 1959 — durée 12 ans — Taux 4 1/2 % F.S.	50.000.000
Emprunt 1959 — durée 11 ans — 1.500 millions — Taux 4 3/4 % F	1.267.130.000
Emprunt 1960 — durée 13 ans — 1.500 millions — Taux 5 1/4 %	1.133.831.000
Emprunt 1961 — durée 5/10 ans — 2.000 millions 1961/66 taux 5,25 % — 1966/71 taux 5,50 %	1.856.325.000
Emprunt 1962 — durée 5/10/15/20 ans — 2.500 millions 1962/67 taux 5 % — 1967/1972 taux 5,25 % — 1972/82 taux 5,50 %	2.318.000.000
Emprunt 1963 — durée 10/15/20 ans — 1.350 millions — Taux 5,50 %	1.307.000.000
Emprunt 1964 — 100 millions F suisses — durée 3 ans — Taux 5 1/8 % — promesses F.S.	100.000.000
Emprunt 1964 — 450 millions — durée 3 ans 250 M; 5 ans 50 M; 6 ans 200 M — Taux 6,20 % — promesses F	450.000.000
Emprunt 1965 — 20 millions US \$ — durée 5 ans — Taux 6 % — promesses US\$	20.000.000
C.E. 1965 — 600 millions — durée 20 ans — Taux 6,50 % F	600.000.000

6. Volgens de Minister dekken de ontvangsten van de telexdienst de uitgaven van deze dienst : zij laten zelfs een zekere winstmarge dewelke nochtans door de telegraafexploitatie wordt opgeslorpt.

Het huurgeld voor aansluiting op het telexnet bedraagt thans 21.000 francs voor een enkelvoudige post en 24.600 frank voor een volledige inrichting met een uitrusting voor automatische seining. Dit huurgeld dekt de kosten voor huur en voor onderhoud van de lijn en de bij de abonnee opgestelde toestellen. Er wordt geen aansluitingstaxe geïnd. Dit huurgeld ligt lager dan dit in voege in Frankrijk, Engeland en Nederland. In Duitsland moet de abonnee zelf de apparatuur leveren. De Bundespost vergt een jaarlijks huurgeld van 14.500 frank voor de huur van de lijn en het onderhoud van de toestellen. Daarenboven wordt een vaste aansluitingstaxe van 1.125 frank geïnd. Het aantal Belgische telexabonnees steeg van 669 in 1955 tot 3.982 in 1965. De jaarlijkse vooruitgang stemt overeen met de voorzieningen die door de Europese landen werden opgesteld. Bij wijze van inlichting volgt hierna de tabel die de telexdensiteit per 10.000 inwoners voor de aangrenzende landen aanduidt :

Bondsrepubliek Duitsland : 9,50;
Luxemburg : 6,43;
Nederland : 5,50;
België : 4,12;
Engeland : 3,11;
Frankrijk : 1,77.

7. Een commissielid wenst dat er lagere tarieven zouden worden toegepast voor de telefoonverbindingen buiten de topuren.

Volgens de Minister is het juist dat in Nederland, voor een gedeelte van het interlokaal verkeer, verminderde tarieven worden toegepast op bepaalde uren van de dag. De Regie van T.T. houdt zich reeds lang met deze kwestie bezig en heeft de toestand in verschillende landen van West-Europa laten nagaan. Wat in het bijzonder Nederland betreft werd medegedeeld, dat de invoering van een verminderd tarief geen verbetering heeft gebracht in het verwerken van het telefoonverkeer op de topuren, maar dat de ontvangsten voor het verkeer gedurende de uren met verminderd tarief sterk waren teruggelopen. Dat is begrijpelijk, want indien het verminderd tarief 2/3 van het normaal tarief zou bedragen, zou het verkeer op de uren met verminderd tarief met 50 % moeten toenemen om de ontvangsten op hetzelfde peil te houden. De ervaring heeft geleerd dat deze vermeerdering van het verkeer niet plaatsvond en daarom kan de Regie van T.T. in haar huidige financiële toestand geen verminderd tarief voor bepaalde uren van de dag in overweging nemen. Een dergelijke maatregel zou bovendien, technisch gezien, belangrijke wijzigingen vereisen in de schakelapparatuur en bijgevolg tot niet-renderende investeringen leiden.

8. Een commissielid constateert dat er totnogtoe niet is voldaan aan ongeveer 32.000 aanvragen om aansluiting en dat de capaciteit van de lijnen overschreden is. Moet hieruit het besluit worden getrokken dat de ramingen in het verleden ontoereikend waren ?

Volgens de Minister is de toevloed van nieuwe aanvragen, evenals in de ons omringende Europese lan-

6. D'après le Ministre, les recettes du *service du télex* couvrent les dépenses : elles laissent même une certaine marge bénéficiaire, qui est toutefois absorbée par l'exploitation du télégraphe.

La redevance pour le raccordement au réseau du télex est actuellement de 21.000 francs pour un poste simple et de 24.600 francs pour une installation complète équipée pour la transmission automatique. Cette redevance couvre les frais de location et d'entretien de la ligne et des appareils installés chez l'abonné. Il n'est perçue aucune taxe de raccordement. La redevance est inférieure au montant appliqué en France, en Angleterre et aux Pays-Bas. En Allemagne, l'abonné doit fournir lui-même les appareils. La Bundespost impose une redevance annuelle de 14.500 francs pour la location de la ligne et l'entretien des appareils. A quoi il faut ajouter une taxe fixe de raccordement de 1.125 francs. Le nombre des abonnés belges au télex est passé de 669 en 1955 à 3.982 en 1965.

La progression annuelle correspond aux prévisions établies par les pays européens. A titre documentaire, voici un tableau indiquant la densité du raccordement au télex pour 10.000 habitants en Belgique et dans les pays voisins :

République fédérale d'Allemagne : 9,50;
Luxembourg : 6,43;
Pays-Bas : 5,50;
Belgique : 4,12;
Angleterre : 3,11;
France : 1,77.

7. Un commissaire voudrait qu'on applique des tarifs réduits pour les communications téléphoniques en dehors des heures de pointe.

D'après le Ministre, il est exact qu'aux Pays-Bas des tarifs réduits sont appliqués à certaines heures de la journée, pour une partie du trafic interurbain. La Régie des TT s'est depuis longtemps préoccupée de cette question et a procédé à des enquêtes à ce sujet dans différents pays d'Europe Occidentale. En ce qui concerne particulièrement les Pays-Bas, il a été signalé que l'introduction d'un tarif réduit n'a pas amené d'amélioration dans l'écoulement du trafic téléphonique aux heures de pointe, mais qu'une diminution sensible de recettes pour le trafic écoulé pendant les heures à tarif réduit était intervenue. Ce fait est compréhensible, car si le tarif réduit était égal aux 2/3 du tarif normal, il faudrait que le trafic pendant les heures à tarif réduit soit augmenté de 50 % pour que les recettes de l'Administration restent inchangées. L'expérience ayant démontré que cette augmentation de trafic n'avait pas lieu, la Régie des T.T. ne peut dans sa situation financière actuelle envisager l'introduction d'un tarif réduit à certaines heures de la journée. De plus, l'application d'une telle mesure nécessiterait sur le plan technique des modifications importantes de l'appareillage de commutation existant et par voie de conséquence des investissements non rentables.

8. Un commissaire constate qu'il reste environ 32.000 demandes de raccordements en instance et que la capacité des lignes est dépassée. Faut-il en conclure que dans le passé les prévisions ont été insuffisantes ?

D'après le Ministre, l'afflux de nouvelles demandes dépasse, comme dans tous les pays européens environ-

den, groter dan de onmiddellijke technische mogelijkheden in bepaalde netten of gedeelten van netten, die tot verzadiging zijn gekomen. De overbelasting van de expansie en de geringe kostprijs voor de prestaties van de telefoon ten opzichte van de diensten bewezen aan de abonnee, waardoor hoe langer hoe meer aanvragen worden ingediend, verplicht de Regie in de nieuwe woonwijken en industriële wijken over te gaan tot versnelde investeringen die hoe langer hoe meer kosten. De infrastructuur van de Regie T.T. is, zoals in de andere landen, tot stand gebracht met reserves die tot enkele jaren beperkt zijn, zowel wat betreft de automatische apparatuur als inzake de netten van ondergrondse kabels, en zulks met het oog op een gezond financieel beheer. Het is onvermijdelijk dat, wanneer de expansiecoëfficiënt in enkele jaren met meer dan 100 % stijgt, de expansiemiddelen in materieel en gespecialiseerd personeel slechts geleidelijk kunnen worden tot stand gebracht.

In 1959 bedroeg de werkelijke toeneming van het aantal abonnees 30.000 terwijl in 1965 de werkelijke uitbreiding meer dan 60.000 aansluitingen bedroeg. De Regie T.T. heeft alle mogelijke middelen gebruikt om haar expansie te bevorderen en te ontwikkelen naarmate het tempo van de aanvragen toenam. Men mag niet uit het oog verliezen dat de programma's, die werkelijk in België kunnen worden uitgevoerd, onvermijdelijk beperkt worden door de mogelijkheden inzake technisch personeel waarover de Regie T.T. kan beschikken, door de productiecapaciteit van de leveranciers en van de aannemers, en door de liquide middelen van de kapitaalmarkt.

Ondanks deze beperkingen blijven de verkregen resultaten toch indrukwekkend :

- nieuwe aansluitingen in bedrijf genomen in 1959 - 55.000; in 1965 - 104.000;
- aantal ondergrondse aansluitingen in 1959 - 21.510; in 1965 - 59.504.

Naar het oordeel van de Minister is de toestand voor het gehele land inzake de aansluitingsmogelijkheden van nieuwe abonnees bevredigend. Voor de afgelegen punten waar zich aansluitingsmoeilijkheden voordoen, beijvert zich de Regie T.T. om dat met alle beschikbare middelen te verhelpen.

9. Door de Minister werden inlichtingen verstrekt nopens de automatisatie :

— Zullen besteld worden in 1966 (indienststelling mag verwacht worden in 1968) :

Zandhoven	Baarle-Hertog
Meerle	Meerhout
Ardoie	Belœil
Leisele	Bléharies
Lichterfelde	Brugellette
Lo	Chièvres
Merkem	Éudeghien
Pittem	Velaines
Overmere	Willemeau
Hamont	Flavion
Zoutleeuw	Houyet
Lanklaar	La Gleize
Berchem-Oudenaarde	Büllingen
Elverdinge	Ligneuville
Bertrix	Nessonvaux
Werbomont	Thimister
Ferrières	

nants, les possibilités techniques immédiates dans certains réseaux ou parties de réseau venus à saturation. Dans ces régions, la surcharge de l'expansion et le faible coût relatif des prestations du téléphone vis-à-vis des services rendus à l'abonné qui amplifie de plus en plus les demandes, force la Régie à procéder dans les nouveaux quartiers résidentiels et industriels à des investissements accélérés et de plus en plus coûteux. L'infrastructure de la Régie T.T. est construite comme dans les autres pays en fonction de réserves limitées à quelques années, aussi bien pour les appareillages automatiques que pour les réseaux de câbles souterrains, et ce dans un but de gestion financière saine. Il est inévitable que lorsque le coefficient d'expansion s'accroît en quelques années de plus de 100 %, les moyens d'expansion en matériel et en personnel spécialisé ne peuvent être réalisés que progressivement.

En 1959, l'expansion réelle des abonnés était de 30.000 tandis qu'en 1965, l'expansion réelle des raccordements a dépassé 60.000. La Régie T.T. a fait usage de tous les moyens possibles pour stimuler son expansion et la développer. On ne peut perdre de vue que le volume des programmes effectivement réalisables en Belgique doivent inévitablement être limités par les possibilités de personnel technique dont la Régie T.T. peut disposer, par les capacités de production des fournisseurs et des entrepreneurs, et par les disponibilités du marché des capitaux.

Malgré ces limitations, les résultats obtenus ne laissent pas d'être impressionnants :

- Nouveaux raccordements mis en service en 1959: 55.000, en 1965 : 104.000.
- Nombre de raccordements souterrains réalisés en 1959 : 21.510, en 1965 : 59.504.

D'après le Ministre, la situation pour l'ensemble du pays en matière de possibilités de raccordement de nouveaux abonnés est satisfaisante. Pour les points isolés où des difficultés de raccordement se font jour, la Régie T.T. s'efforce d'y remédier par tous les moyens dont elle dispose.

9. Le Ministre a fourni quelques indications concernant l'automatisation :

— Seront commandés en 1966 (mise en service prévue pour 1968) :

Zandhoven	Baarle-Duc
Meerle	Meerhout
Ardoie	Belœil
Leisele	Bléharies
Lichterfelde	Brugellette
Lo	Chièvres
Merkem	Éudeghien
Pittem	Velaines
Overmere	Willemeau
Hamont	Flavion
Léau	Houyet
Lanklaar	La Gleize
Berchem-Oudenaarde	Bullange
Elverdinge	Ligneuville
Bertrix	Nessonvaux
Werbomont	Thimister
Ferrières	

— Zullen besteld worden in 1967 (indienststelling mag verwacht worden in 1969) :

Stekene	Manhay
Galmaarden	Vaux-Borset
Oetingen	Gesves
Maaseik	Amblève
Avelgem	Elsenborn
Erezee	Manderfeld
Heyd	Weismes

— Volgende automatische centrales zullen in dienst gesteld worden in 1966 :

Barvaux : oktober 66.
 Comblain : december 66.
 Dolhain : 13 mei 66.
 Dottignies helft 66.
 Fauvillers : mei 66.
 Flobecq : einde 66.
 Genappe : mei 66.
 Halanzy : augustus 66.
 Hamoir : oktober 66.
 Jalhay : einde 66.
 Kemmel : juni 66.
 Lierneux : einde 66.
 Louveigné : december 66.
 Malmédy : 29 april 66.
 Neeroeteren : september 66.
 Stavelot : 29 april 66.
 Tielen : 17 augustus 66.

— Volgende automatische centrales zullen in dienst gesteld worden in 1967.

Chimay
 Momignies
 Westerlo
 Hoogstraten

Wat West-Vlaanderen betreft, werden door de Minister nog volgende inlichtingen verstrekt :

— Al de gebouwen van de zone Ieper-Poperinge zijn voltooid,

— Blijven te automatiseren in de zone Ieper-Poperinge :

Kemmel : 27 juni 66.
 Elverdinge in de loop van 1968.

Voor het overige deel van West-Vlaanderen werden volgende inlichtingen medegedeeld :

Helkijn : Gebouwen op te trekken in de loop van 1966-67. Automatisatie in de loop van 1969.

Avelgem : Gebouwen op te trekken in de loop van 1966-67. Automatisatie in de loop van 1969.

Pittem : Uitvoering van het gebouw toegewezen op 9 december 1964. Voorziene einddatum 29 maart 66.

Automatisatie 1968.

Ardoioie : Gebouw belegd in 1966, voltooid 1967 automatisatie 1968.

Zwevezele : Gebouw voltooid, automatisatie april 1967.

Lichtervelde : Gebouw voltooid, automatisatie in de loop van 1968.

Merkem : Uitvoering van het gebouw toegewezen 14 december 1964.

Voorziene einddatum 18 juli 1966.
 Automatisatie 1968.

— Seront commandés en 1967 (mise en service prévue pour 1969) :

Stekene	Manhay
Gammerages	Vaux-Borset
Oetingen	Gesves
Maaseik	Amblève
Avelgem	Elsenborn
Erezée	Manderfeld
Heyd	Waimes

— Seront mises en service en 1966 les centrales automatiques suivantes :

Barvaux, octobre 66
 Comblain, décembre 66
 Dolhain, 13 mai 66
 Dottignies, mi 66
 Fauvillers, mai 66
 Flobecq, fin 66
 Genappe, mai 66
 Halanzy, août 66.
 Hamoir, octobre 66
 Jalhay, fin 66
 Kemmel, juin 66
 Lierneux, fin 66
 Louveigné, décembre 66
 Malmédy, 29 avril 66
 Neeroeteren, septembre 66
 Stavelot, 29 avril 66
 Tielen, 17 août 66

— Seront mises en service en 1967 les centrales automatiques suivantes :

Chimay
 Momignies
 Westerlo
 Hoogstraten

En ce qui concerne la Flandre occidentale, le Ministre a encore fourni les indications suivantes :

— tous les bâtiments de la zone d'Ypres-Poperinge sont achevés;

— restent à automatiser dans cette zone :

Kemmel : 27 juin 1966.

Elverdinge : au cours de l'année 1968.

Pour le reste de la Flandre occidentale, il a donné les renseignements suivants :

Helchin : Bâtiments à construire en 1966-1967. Automatisation en 1969.

Avelgem : Bâtiments à construire en 1966-1967. Automatisation en 1969.

Pittem : Construction du bâtiment adjudgé le 9 décembre 1964. Date prévue pour la fin des travaux : 29 mars 1966.

Automatisation : en 1968.

Ardoioie : Bâtiment à construire en 1966, achèvement en 1967, automatisation en 1968.

Zwevezele : Bâtiment achevé, automatisation en avril 1967.

Lichtervelde : Bâtiment achevé, automatisation en 1968.

Merkem : Construction du bâtiment adjudgé le 14 décembre 1964.

Date prévue pour la fin des travaux : 18 juillet 1966.
 Automatisation en 1968.

Leisele : Uitvoering van het gebouw toegewezen 14 december 1964. Voorziene einddatum 18 juli 1966.

Automatisatie 1968.

Lo : Gebouw voltooid, automatisatie in de loop van 1968.

— Belangrijke kabelleggingen zijn voorzien in West-Vlaanderen tijdens het jaar 1966 : ongeveer 280 km ondergrondse kabels. Bovendien vordert de modernisering der luchtlijnen in West-Vlaanderen in een snel tempo. Aldus zijn reeds sedert 1965 meer dan 81 % der in dienst zijnde abonnees van de streken Brugge, Oostende, Veurne en Roeselare ondergronds-aangesloten en in de streken Kortrijk en Ieper is dit percentage sedert 1960 geklommen van 48 % tot 66 % in 1965.

10. Sommige personeelsleden tewerkgesteld te Brussel vragen hun overplaatsing naar een standplaats dicht bij hun woonplaats. Volgens een commissaris zou in dergelijke gevallen niet uitsluitend de anciënniteit in aanmerking moeten komen. Het sociaal aspect zou in overweging moeten worden genomen.

Volgens de Minister is het bij een bestuur zoals de Regie T.T., met meer dan 20.000 personeelsleden, voor de goede gang der zaken absoluut noodzakelijk de overplaatsingen te laten geschieden volgens vooraf streng vastgelegde regels. Afwijkingen op deze regels zouden dan ook gewettigde klachten uitlokken van de benadeelden, terwijl daarenboven andere personeelsleden niet zouden nalaten deze toestand te misbruiken om een of ander persoonlijk voordeel te bekomen. Alleen in welbepaalde gevallen, namelijk wanneer het gaat om werkelijke redenen van menslievende of sociale aard, wordt na voorafgaandelijk onderzoek van de vastgestelde regels afgeweken en dan meestal nog slechts ten uitzonderlijken titel.

11. In steden waar het niet mogelijk of niet aangewezen is een afzonderlijke refter of mess op te richten, zou P.T.T. moeten samenwerken met andere openbare besturen om een gemeenschappelijke mess in te richten. Welke is de zienswijze van de Regie daaromtrent ?

Volgens de Minister worden refters ingericht in de centra waar dagelijks 75 middagmalen kunnen worden uitgereikt. De personeelsleden van de andere openbare besturen, vermeld in artikel 1 van het wet van 16 maart 1954, betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut, worden er op verzoek van hun bestuur toegelaten in de mate dat de capaciteit van de inrichting daartoe de mogelijkheid biedt en op voorwaarde dat de administratie waartoe zij behoren bereid is per genomen middagmaal een aandeel in de exploitatiekosten te dragen. In de minder belangrijke centra worden overeenkomsten afgesloten met een restaurateur ter plaatse om uitsluitend aan de personeelsleden maaltijden tegen een treffelijke prijs te bezorgen. Het is niet aangewezen in deze centra vreemdelingen toe te laten rekening gehouden met de complexiteit van de technische inrichtingen van de Regie. Niets belet overigens de andere administraties gelijkaardige overeenkomsten af te sluiten. Voor het overige heeft de Regie T.T. er geen bezwaar tegen haar personeelsleden, die geen gelegenheid hebben om in de zetel van hun werk een warme maaltijd te nemen, naar refters van andere administraties te zenden waar daartoe de mogelijkheid bestaat.

Leisele : Construction du bâtiment mis en adjudication le 14 décembre 1964. Date prévue pour la fin des travaux : 18 juillet 1966.

Automatisation en 1968.

Lo : Bâtiment achevé, automatisation en 1968.

— d'importants placements de câbles sont prévus en Flandre occidentale pour l'année 1966 : environ 280 km de câbles souterrains. De plus, la modernisation des câbles aériens y progresse rapidement. Ainsi, depuis 1965, plus de 81 % des abonnés des régions de Bruges, Ostende, Furnes et Roulers bénéficient déjà de raccordements souterrains, et dans les régions de Courtrai et d'Ypres, cette proportion est passée de 48 % en 1960 à 66 % en 1965.

10. Certains membres du personnel occupés à Bruxelles demandent leur mutation dans une centrale plus proche de leur domicile. Un commissaire estime qu'en pareil cas, l'ancienneté ne devrait pas être le seul élément à prendre en considération. Il faudrait envisager aussi l'aspect social de la question.

D'après le Ministre, il est absolument nécessaire au bon fonctionnement d'une administration comme la Régie des T.T. qui compte plus de 20.000 agents, que les mutations soient décidées sur la base de règles strictes préétablies. Aussi, les dérogations à ces règles donneraient lieu à des plaintes justifiées de la part de ceux qui seraient lésés, alors que, de surcroît, d'autres membres du personnel ne manqueraient pas d'abuser de la situation afin d'obtenir l'un ou l'autre avantage individuel. Ce n'est que dans des cas bien déterminés, c'est-à-dire pour des raisons sérieuses d'ordre humanitaire ou social, que l'on déroge aux règles établies, après enquête préalable, et encore le plus souvent à titre purement exceptionnel.

11. Dans les villes où il n'est pas possible ou souhaitable de créer un réfectoire ou un mess séparé, les P.T.T. devraient collaborer avec d'autres administrations publiques pour créer un *mess commun*. Quel est à ce sujet le point de vue de la Régie ?

Le Ministre répond que des réfectoires sont créés dans les centres où 75 repas de midi peuvent être distribués journalièrement. Les membres du personnel des autres administrations publiques visées à l'article 1^{er} de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public y sont admis sur demande de leur administration, pour autant que la capacité du réfectoire le permette et à condition que l'administration à laquelle ils appartiennent soit disposée à supporter une quote-part des frais d'exploitation par repas qui y est pris. Dans les centres moins importants, des accords sont passés avec un restaurateur local et ce uniquement afin de fournir aux membres du personnel des repas à un prix modéré. Ils n'est pas souhaitable d'admettre les étrangers dans ces centres, compte tenu de la complexité des installations techniques de la Régie. D'ailleurs, rien n'empêche les autres administrations de conclure des accords similaires. Pour le surplus, la Régie des T.T. n'a rien à objecter à ce que les membres de son personnel qui n'ont pas l'occasion de prendre un repas chaud sur les lieux mêmes de leur travail, se rendent à des réfectoires dépendant d'autres administrations, là où cette possibilité existe.

III. KREDIETEN TOERISME.

Als inleiding tot de bespreking merkt de Minister op dat het regeringsamendement op het ontwerp-begroting van het Ministerie van Verkeerswezen en van Posterijen, Telegrafie en Telefonie voor het dienstjaar 1966 een rechtstreeks gevolg is van de concrete maatregel die de Regering genomen heeft om uiting te geven aan het belang dat zij, economisch, sociaal en cultureel, aan de toeristische activiteiten hecht; het amendement is een concentratie door eenvoudige overdracht — zonder wijziging van de cijfers — van Deel I in Deel IV van kredieten waarvan het beheer met ingang van 21 maart 1966 wordt opgedragen aan de Minister-Staatssecretaris voor Toerisme.

In zijn inleidende uiteenzetting wees de Minister verder op de volgende punten :

1. Hij zal er voor waken dat de uitvoeringsreglementering van de wet op de reisbureaus, die door het Parlement op 21 april 1965 werd goedgekeurd, zo spoedig mogelijk aan de Koning wordt voorgelegd.

2. Het is eveneens noodzakelijk de wettelijke maatregelen te nemen betreffende de herziening van de kampeerverordening die in maart 1954 werd goedgekeurd. De stof die moet worden gereguleerd is zeer uitgebreid. De kampeerverenigingen en de exploitanten zijn het volkomen eens om een verscherping van de voorschriften te eisen en wensen, op louter toeristisch gebied, een betere voorlichting van de klanten door een rangschikking van de terreinen waarbij de te Straatsburg door de Raad van Europa aangenomen normen als voorbeeld dienen.

3. De Minister stelt er prijs op de behoeften van de toeristische ontwikkeling op te nemen in de plannen en programma's voor ruimtelijke ordening :

— zowel voor de vrijwaring van het natuurlijk toeristisch kapitaal (bv. duinen en bossen) ;

— als voor de voldoende, noodzakelijke en harmonische ontwikkeling van de toeristische infrastructuur (bv. wegen).

Die coördinatie moet aldus worden opgevat dat inzake infrastructuur elke verspilling wordt vermeden.

4. Voor de verwezenlijking van die plannen moeten zij volkomen in de ontwikkelingsplannen worden opgenomen.

5. Ten bate van die werking denkt de Minister eraan :

— het voorstel tot het verlenen van een premie voor de modernisering van de logiesinrichtingen opnieuw in overweging te nemen onder vorm van een wetsontwerp ;

— de verschillende tegemoetkomingen van de Staat inzake toeristische aangelegenheden onder de hoede van de Minister voor het Toerisme te brengen (kamperen, jeugdherbergen, wandelpaden).

6. De propaganda moet worden uitgebreid en de methode aangepast aan de ontwikkeling van de behoeften en de oorsprong van de klandizie. De Minister zal waken voor een verdeling van de inspanningen op gebied van propaganda naargelang de mogelijkheden

III. CREDITS TOURISME.

Introduisant la discussion, le Ministre a fait remarquer que l'amendement du Gouvernement au projet de budget du Ministère des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones pour l'exercice 1966 est une conséquence directe de la mesure concrète prise au sein du gouvernement pour marquer l'importance qu'il reconnaît, à la fois sur les plans économique, social et culturel, aux activités touristiques; l'amendement constitue une concentration par transfert pur et simple — sans modification des chiffres — de la Partie I à la Partie IV de crédits dont la gestion est attribuée au Ministre-Secrétaire d'Etat au Tourisme à dater du 21 mars 1966.

Dans son exposé introductif, le Ministre a signalé en outre les points suivants :

1. Il veillera à ce que la réglementation relative à l'exécution de la loi du 21 avril 1965 sur les agences de voyage, soit soumise à la sanction royale dans les meilleurs délais.

2. D'autre part, il est indispensable de prendre des mesures légales concernant la revision du règlement sur le camping adopté en mars 1954. La matière à réglementer est très étendue. Les associations de campeurs et les exploitants sont tout à fait d'accord pour réclamer des prescriptions plus rigoureuses et ils souhaitent, dans le domaine purement touristique, que les clients soient mieux informés, grâce à un classement des terrains pour lequel il conviendrait de s'inspirer des normes adoptées par le Conseil de l'Europe à Strasbourg.

3. Le Ministre veillera à ce qu'il soit tenu compte des besoins de l'expansion touristique dans les plans et programmes d'aménagement du territoire :

— aussi bien en ce qui concerne la préservation du capital touristique naturel (par exemple, les dunes et les bois) ;

— que pour un développement suffisant, nécessaire et harmonieux de l'infrastructure touristique (par exemple, celui des autoroutes).

Cette coordination doit donc être conçue en ce sens que tout gaspillage sera évité en matière d'infrastructure.

4. Pour que ces plans soient réalisés, il faut qu'ils soient complètement intégrés dans les plans de développement.

5. A cette fin, le Ministre envisage :

— de reprendre, sous la forme de projet de loi, la proposition tendant à l'octroi d'une prime pour la modernisation des établissements hôteliers ;

— de rattacher à la compétence du Ministre du Tourisme les différentes interventions de l'Etat en matière touristique (camping, auberges de jeunesse, sentiers touristiques).

6. Il convient de développer la propagande et d'adapter les méthodes au développement des besoins et aux milieux d'où provient la clientèle. Le Ministre assurera une répartition rationnelle des efforts en matière de propagande selon les possibilités des dif-

van de verschillende markten, gesteund op wetenschappelijk onderzoek. De propagandamethode met prospectie als grondslag, die door het Commissariaat-Generaal voor Toerisme werd ingesteld door de aanstelling van een « démarcheur » te Rijsel voor het Noorden van Frankrijk en het departement Pas-de-Calais zal worden voortgezet door de oprichting van nieuwe betrekkingen in andere streken.

7. Alles zal in het werk worden gesteld om de beste resultaten te behalen met de verschillende campagnes die zowel in het binnenland als in het buitenland door het Commissariaat-Generaal voor Toerisme zullen worden gevoerd (vakantiespreiding uitgebreid tot de maand september en modelsteden).

8. Niets zal worden onverlet gelaten voor de ontwikkeling van de onontbeerlijke infrastructuur voor het toerisme te water zowel aan de kust als op de meren en de grote waterwegen.

9. De Minister wenst eveneens de afschaffing van de tryptiek voor aanhangwagens en caravans. Frankrijk en de Beneluxlanden zijn de laatste landen die deze vereiste nog stellen.

10. De versterking van de inspanningen, zowel op het vlak van de toeristische beroepen als op het vlak van de verbetering van de voorzieningen en van de propaganda, eist een aanpassing van de structuur van het Commissariaat-Generaal voor Toerisme en van de financiële middelen die ter beschikking staan.

11. Daar de nationale cliënteel een zeer belangrijk onderdeel van de toeristische activiteit vormt, wenst de Minister de voorlichting van deze cliënteel te ontwikkelen om ze te helpen beter de vakantie voor te bereiden. De Minister hoopt dat daartoe de bijzonder doeltreffende middelen, namelijk radio en televisie, op een nog grotere schaal worden gebruikt.

Tijdens de verdere bespreking werden o.a. volgende punten behandeld :

1. Streektoerisme, wegeaanleg en natuurschoon.

Verscheidene commissarissen hebben aandacht gevraagd voor de bevordering van het toerisme in hun streek, met name de Ardennen, de Noorderkempen en de Westvlaamse bergen die een toegang zijn tot de kust. Meer bepaald werd het belang onderlijnd van de toegangswegen die de toegang tot toeristische streken kunnen bevorderen of belemmeren. De kostelijke propaganda die voor sommige toeristische streken gevoerd wordt om de cliënteel aan te trekken, de inspanningen die geleverd worden om het verblijf konfortabel in te richten en een goede tafel te verzekeren kunnen volledig geneutraliseerd worden door de slechte toegangswegen. Als voorbeeld wordt de toegang aangeklaagd vanuit Frankrijk en Nederland naar de provincie Luxemburg en de Ardennen en sommige wegen in de streek van Bastenaken. Een commissaris is van oordeel dat de weigering van subsidies voor aanleg of verbetering van wegen die slechts 4,5 m. breedte hebben, niet verantwoord is. De administratie eist inderdaad dat de wegen minstens 6 m.

férénts marchés, établies sur la base d'enquêtes scientifiques. La méthode de propagande basée sur la prospection, et qui a été instaurée par le Commissariat général au Tourisme, lorsque celui-ci a nommé un démarcheur à Lille pour les Départements du Nord et du Pas-de-Calais, sera développée par la création de relations nouvelles dans d'autres régions.

7. Tout sera mis en œuvre pour obtenir les meilleurs résultats au moyen des diverses campagnes qui seront menées, tant en Belgique qu'à l'étranger, par le Commissariat général au Tourisme (étalement des vacances étendu au mois de septembre et villes-modèles).

8. Rien ne sera négligé pour le développement de l'infrastructure indispensable au tourisme nautique, tant à la côte que près des lacs et au long des grands cours d'eau.

9. Le Ministre souhaite également la suppression du triptyque requis pour les remorques et les caravanes. La France et les Etats du Benelux sont les derniers pays à maintenir cette exigence.

10. L'intensification des efforts, tant sur le plan des professions touristiques que sur celui de l'amélioration de la prospection et de la propagande, requiert une adaptation de la structure du Commissariat général au Tourisme et des moyens financiers disponibles.

11. La clientèle nationale constituant un élément majeur de l'activité touristique, le Ministre voudrait développer l'action d'information qui lui est destinée afin de l'aider à préparer mieux les vacances. A cette fin, le Ministre espère voir utiliser sur une plus grande échelle encore, les moyens extraordinairement efficaces que sont la radio et la télévision.

Au cours de la discussion qui a suivi, votre Commission a abordé notamment les points suivants :

1. Tourisme régional, construction des routes et protection des sites.

Plusieurs commissaires ont attiré l'attention sur la promotion du tourisme dans leur région : les Ardennes, la Campine du Nord et les Monts de la Flandre occidentale qui donnent accès au littoral. On a particulièrement souligné l'importance des routes conduisant aux régions touristiques et qui peuvent soit faciliter, soit entraver l'accès à celles-ci. La propagande dispendieuse faite pour attirer la clientèle vers certaines régions touristiques, les efforts entrepris en vue d'organiser les séjours de manière confortable et d'assurer une bonne table, peuvent se trouver radicalement neutralisés par le mauvais état des voies d'accès. Dans ce domaine, on se plaint entre autres des routes menant de la France et des Pays-Bas vers la province de Luxembourg et vers les Ardennes, et de certaines routes dans la région de Bastogne. Un commissaire est d'avis que le refus de subsides pour la construction ou l'amélioration de routes d'une largeur de 4,5 m. ne se justifie pas. L'administration exige en effet que les routes aient une largeur d'au moins 6 m.

breedte hebben. Welnu voor sommige wegen in de Ardennen is 4,5 m. breedte voldoende. De Minister heeft beloofd contact op te nemen met zijn collega van Openbare Werken.

Het natuurreserveaat in de Noorderkempen moet beschermd worden. Het scheppen van toeristische gelegenheden dient er bevorderd te worden aangezien aldaar geen industrieën opgericht worden.

De omgeving van toeristische centra —als voorbeeld worden geciteerd de Westvlaamse bergen en sommige streken in Limburg — moet beschermd worden tegen de bouwwoede. Er moet een planning worden opgemaakt inzake de inplanting van de week-end-bungalows. Het onbegrensd oprichten van auto-kerkhoven verbreekt het natuurschoon. De provincie West-Vlaanderen heeft gepoogd deze oprichting te remmen door het opleggen van een belasting. Men zou minstens de verplichting kunnen opleggen deze plaatsen met beplanting te omringen. Hetzelfde is waar voor de industriegebouwen die langs de autowegen worden getrokken.

Bij het opmaken van de streekplannen moet een grotere aandacht worden besteed aan de inplanting van toeristische zones.

2. Sociaal Toerisme en Vakantiespreiding.

Het sociaal toerisme is in de jongste jaren fel aangegroeid. De betaalde vakantie en de oprichting van vakantietehuizen door de sociale organisaties hebben zeker hiertoe veel bijgedragen. De kredieten die hiervoor op de begroting voorzien worden, zijn, naar de opvatting van sommige commissarissen, te beperkt gebleven in de jongste jaren. De groei van het sociaal toerisme is een prikkel geweest voor de modernisering van het hotelwezen en daarom moet op deze weg verder gegaan worden. De normen voor toekenning van subsidies voor de vakantietehuizen moeten herzien worden. De arbeidersmassa die een grote cliënteel vormt, moet verder opgevoed worden. De inspanningen voor de vakantiespreiding moeten in functie daarvan voortgezet worden. In plaats van de vakanties per beroepssector te regelen over heel het land zodat de vakantie in een sektor soms de aktiviteit in een andere sektor kan stilleggen, ware het wellicht beter de vakanties per streek te regelen om aldus ook de mogelijkheden voor gezinsverlof in de hand te werken. De paritaire kommissies kunnen hierin een belangrijke rol spelen en er dienen terzake besprekingen gevoerd te worden met de Minister van Tewerkstelling. Een nog ruimere vakantiespreiding zou o.a. ook tot gevolg hebben dat de vakantietehuizen tijdens een langere periode kunnen open blijven en hun kostprijs zou aldus kunnen gedrukt worden. De tehuizen aan zee zouden eventueel ook tijdens het schooljaar voor de jongeren kunnen open gesteld worden.

Or, une largeur de 4,5 m. suffit pour certaines routes ardennaises. Le Ministre a promis de prendre contact à ce sujet avec son collègue des Travaux publics.

Il importe de protéger la réserve naturelle de la Campine du Nord. Il faut y favoriser la création d'un équipement touristique, étant donné qu'on n'y établit pas d'industries.

Les environs des centres touristiques — et à titre d'exemple on cite les Monts de la Flandre occidentale et certaines régions du Limbourg — doivent être protégés contre le raz de marée de la construction. Il y a lieu de mettre au point un planning relatif à l'implantation des chalets de week-end. Par ailleurs, les cimetières d'autos qui s'installent un peu partout sont de nature à rompre le charme des sites. La province de Flandre occidentale a essayé d'enrayer le mal en instaurant une taxe sur ces entreprises. Il faudrait au moins imposer l'obligation de les entourer de verdure. Cette remarque vaut également pour les bâtiments industriels érigés le long des autoroutes.

Lors de l'élaboration des plans régionaux, il importerait d'attacher plus d'attention à l'implantation des zones touristiques.

2. Tourisme social et étalement des vacances.

Au cours des dernières années, le tourisme social a pris un essor considérable. Les congés payés et la construction, par des organisations sociales, de homes de vacances, y ont certainement contribué dans une large mesure. Certains commissaires estiment que ces dernières années, les crédits budgétaires prévus à cette fin sont restés trop limités. L'essor du tourisme social a été un aiguillon pour la modernisation de l'hôtellerie; c'est pourquoi il convient d'aller plus avant sur cette voie. Il s'agit notamment de revoir les normes fixées pour l'octroi de subsides en faveur des homes de vacances. Il importe de poursuivre l'éducation de la masse des travailleurs, qui constitue une vaste clientèle. C'est en tenant compte de cette nécessité qu'il convient de poursuivre les efforts entrepris en vue de favoriser l'étalement des vacances. Au lieu d'organiser les périodes de vacances par secteur professionnel pour l'ensemble du pays — ce qui a comme résultat que les vacances dans tel secteur peuvent parfois empêcher la continuation des activités dans tel autre secteur — il serait peut-être préférable de les organiser au niveau des régions, ce qui serait de nature à élargir en même temps les possibilités de vacances familiales. Les commissions paritaires peuvent jouer un rôle important en la matière et il conviendrait de prendre des contacts à ce sujet avec le Ministre de l'Emploi. Un étalement plus prononcé des vacances aurait pourraient rester ouverts pendant une période plus longue, ce qui contribuerait à réduire leur prix de revient. Eventuellement, les homes situés au littoral pourraient accueillir les enfants les plus jeunes dans le courant même de l'année scolaire.

Een commissaris heeft op een speciale wijze de aandacht van uw commissie en van de Minister gevraagd voor het sociaal toerisme van de zelfstandigen. De oprichting van vakantietehuizen in het kader van de subsidies van sociaal toerisme heeft onbetwistbaar het toerisme in arbeiderskringen bevorderd. Al kunnen sommige kleine zelfstandigen op een of andere wijze (nl. langs de mutualiteit) ook in deze vakantietehuizen opgenomen worden, toch is het waar dat vele zelfstandigen niet van de mogelijkheden kunnen genieten om vakantie te nemen tegen financieel gunstige voorwaarden. Verschillende commissarissen waren akkoord om het sociaal toerisme in de kring van de zelfstandigen te bevorderen. Zonder de oprichting van eigen vakantietehuizen in het kader van het sociaal toerisme uit te sluiten — hoewel zulks een concurrentieverhouding met de gevestigde zelfstandige hoteliers zou kunnen oproepen — zijn die leden van oordeel dat een aangepaste formule voor de zelfstandigen zou dienen gezocht te worden. Men zou bij voorbeeld een formule van subsidiëring kunnen onderzoeken voor zelfstandige hoteliers die tegen een gunstig tarief een verblijf zouden mogelijk maken in het kader van het sociaal toerisme. In uw commissie werd de wens uitgedrukt dat een speciale werkgroep dit vraagstuk zou onderzoeken.

3. Publiciteit voor Toerisme.

De bedragen die door het Commissariaat-Generaal voor Toerisme aan publiciteit besteed worden, moeten nagekeken worden. Soms blijft een massa publiciteitsfolders ongebruikt liggen. In uw commissie werd erop aangedrongen de publiciteit vooral toe te spitsen op de nabuurlanden. De vakantiediensten van de sociale organisaties kunnen hierin een grote rol spelen; zij kunnen hiervoor trouwens op subsidie rekenen en aldus een belangrijke kulturele rol vervullen.

Terzake heeft een commissaris de suppletieve rol onderlijnd van de Staat ten overstaan van de publiciteit die door de provincies, de gemeenten en de privé-sektor gevoerd wordt. Hiervoor is niet een zo uitgebreide administratie nodig. De publiciteit moet echter gericht worden op de verschillende soorten toeristen met name diegenen die belangstelling hebben voor stedenschoon en monumenten en diegenen die eerder het natuurschoon zoeken. De tendens om vakantie te nemen in het buitenland moet worden geneutraliseerd door een aangepaste publiciteit om de eigen inwoners de schoonheid van hun eigen land te laten ontdekken. Het goed onthaal van de toeristen speelt een grote rol en er moet over gewaakt worden dat onze moeilijkheden op taalgebied hiervoor geen hinderpaal oproepen. De toerist moet in de mate van het mogelijke — en binnen de regeling van de bestaande taalwetgeving — in zijn eigen taal kunnen ontvangen worden. De diensten van de Sabena kunnen op stuk van publiciteit een belangrijke aanbrengst betekenen. De inlichtingskantoren van de Sabena zouden beter als publiciteitskantoren moeten gebruikt worden. In dit verband werd betreurd dat de Sabena zijn diensten tussen Engeland en Oostende stillegde.

Un commissaire a attiré l'attention toute spéciale de votre Commission et du Ministre sur le tourisme social des travailleurs indépendants. Il est incontestable que la construction des homes de vacances grâce aux subsides en faveur du tourisme social a favorisé le tourisme dans les milieux ouvriers. Bien que certains petits indépendants puissent également se faire admettre dans les homes de vacances (notamment par le canal des mutualités), il n'en reste pas moins que bon nombre d'entre eux n'ont pas la possibilité de prendre des vacances à des conditions financières favorables. Plusieurs commissaires se sont déclarés d'accord sur la nécessité de promouvoir le tourisme social dans les milieux d'indépendants. Sans exclure la construction, dans le cadre du tourisme social, de homes de vacances qui leur seraient propres — encore que ceci puisse faire naître une concurrence avec les hôteliers indépendants déjà établis — ces commissaires estiment qu'une formule adéquate doit être trouvée en faveur des indépendants. On pourrait rechercher, par exemple, une formule d'octroi de subsides aux hôteliers indépendants, qui pourraient, grâce à cela, proposer un tarif favorable aux touristes sociaux. Le vœu a été exprimé en Commission de voir un groupe de travail spécial examiner ce problème.

3. Publicité en faveur du tourisme.

Il y a lieu de vérifier l'utilisation des sommes consacrées à la publicité par le Commissariat général au Tourisme. Il arrive en effet qu'une grande quantité de dépliants publicitaires restent sans emploi. Un commissaire a insisté pour que l'on intensifie surtout la publicité dans les pays limitrophes. Dans ce domaine, les services de vacances des organisations sociales peuvent jouer un rôle important; ils peuvent d'ailleurs compter sur une subvention à cette fin et exercer ainsi une influence importante sur le plan culturel.

Dans le même ordre d'idées, un commissaire a souligné le rôle supplétif de l'Etat en rapport avec la publicité faite par les provinces, les communes et le secteur privé. Ce travail ne nécessite pas une administration très fournie. Mais la publicité doit s'adresser aux différentes catégories de touristes, c'est-à-dire aussi bien à ceux qui désirent visiter les villes et monuments qu'à ceux qui préfèrent admirer les sites. La tendance à passer les vacances à l'étranger doit être neutralisée par une publicité adaptée et conçue de façon à permettre aux Belges de découvrir les beautés de leur propre pays. Le bon accueil des touristes est un atout important et il faut veiller à ce que nos difficultés linguistiques ne constituent pas un obstacle au tourisme. Dans la mesure du possible et dans les limites de la législation linguistique en vigueur, il convient d'accueillir les touristes dans leur propre langue. En matière de publicité, les services de la Sabena peuvent fournir un apport appréciable. Ses bureaux de renseignements devraient se transformer en bureaux de publicité. A cet égard, un commissaire a regretté que la Sabena ait supprimé ses lignes sur Ostende.

4. Water- en Camping-toerisme.

Het camping-toerisme heeft een grote uitbreiding genomen. Er moet over gewaakt worden dat hier geen nozem-centra geschapen worden. Een gezonde reglementering inzake uitrusting en omgeving dient te worden uitgebouwd die ook reëel moet toegepast. Er zijn streken o.a. de Kempen en de provincie Luxemburg waar grote moeilijkheden voor de uitbreiding van het camping-toerisme aanwezig zijn.

De watersport kon op eerste zicht voorbehouden schijnen aan rijke lui. Het is echter zo dat ook de gewone toeristen en vooral de jongeren, met name de studenten, hiervoor meer en meer belangstelling vertonen. Nederland en Frankrijk zijn ons vóórgegaan. In samenwerking met de Dienst voor Lichamelijke Opvoeding, Sport en Openluchtlevens moeten betere mogelijkheden hiervoor geschapen worden. In dit verband kan het oprichten van stuwdammen en de aanleg van water-reservoirs een grote rol spelen. De streek van de Ardennen lijkt hiervoor een uitgelezen streek te zijn. In plaats van één grote stuwdam op de Semois — waartegen zoveel protest gerezen is en die een nadelige invloed zou kunnen hebben op het natuurschoon in deze toeristische streek — ware het beter de bouw van verschillende kleinere stuwdammen te overwegen.

5. Kunststeden, Monumenten en Kerken.

Het Commissariaat-generaal voor Toerisme heeft reeds een grote rol gespeeld bij de propaganda voor het bezoek aan de kunststeden. De campagnes ten voordele van Nijvel en Oudenaarde bij voorbeeld hebben sukses gekend. Televisie en radio kunnen hierbij grote diensten bewijzen. Op aandringen van een commissaris werd in uw commissie gevraagd dat de Minister een bijzondere zorg zou willen besteden aan de restauratie van sommige waardevolle kleine kerken in toeristische streken. De voorziene 60 % subsidie kunnen in veel gevallen niet volstaan. Wanneer de provinciebesturen niet helpen, kunnen de betrokken gemeenten niet instaan voor het herstellen van sommige dergelijke kerken die nochtans waardevol zijn voor het toerisme in de streek.

6. Verdeling van kredieten.

Volgende nadere inlichtingen nopens de begrotingskredieten werden door het departement verstrekt :

ART. 12.22 (blz. 79 van de begroting).

Voor de publiciteit in pers en radio is het krediet van 12,6 miljoen onderverdeeld als volgt (in miljoenen franken) :

- Uitgaven op de binnenlandse markt : 2,0.
- Uitgaven op de buitenlandse markt : 8,5.

waarvan :

Groot-Brittannië : 1,4.
Frankrijk : 1,2.
Duitsland : 1,2.
V.S.A. : 1,3.
Nederland : 0,9.
Scandinavië : 0,4.
Andere landen : 2,1.

4. Tourisme nautique et Camping.

Le camping a pris une grande extension. Il faut veiller à ce qu'il ne donne pas lieu à des concentrations de blousons noirs. Il est nécessaire d'élaborer une réglementation saine en matière d'équipement et d'ambiance et de la mettre effectivement en application. Certaines régions, notamment la Campine et la province de Luxembourg, offrent de larges possibilités d'expansion du camping.

A première vue, les sports nautiques pourraient paraître réservés aux gens fortunés. Mais en fait, les touristes ordinaires, surtout les jeunes, et principalement les étudiants, y portent un intérêt sans cesse accru. Les Pays-Bas et la France nous ont précédé dans cette voie. A cet égard, il faudrait, avec le concours de l'Administration de l'éducation physique, des sports et des œuvres de plein air développer les possibilités existantes. La création de barrages et l'aménagement de réservoirs d'eau peuvent jouer un rôle important à cet égard. La région ardennaise paraît tout indiquée. Au lieu de vouloir construire un seul grand barrage sur la Semois, projet qui a suscité tant de protestations et qui pourrait nuire aux beautés naturelles de cette région touristique, il serait préférable d'envisager la construction de plusieurs barrages de dimensions plus réduites.

5. Villes d'art, monuments et églises.

Le Commissariat général au Tourisme a déjà joué un grand rôle dans la propaganda en faveur des villes d'art. Ainsi, les campagnes menées pour Nivelles et Audenaarde ont été couronnées de succès. En cette matière, la télévision et la radio peuvent rendre de grands services. Sur les instances d'un membre, votre Commission a demandé au Ministre de vouloir bien être particulièrement attentif à la restauration de certaines petites églises d'une grande beauté, situées dans des régions touristiques. Dans de nombreux cas, la subvention prévue de 60 % est insuffisante. Sans l'aide des administrations provinciales, les communes intéressées ne pourront pas assumer elles-mêmes les frais de restauration de certaines de ces églises, qui présentent cependant un grand intérêt pour le tourisme régional.

6. Ventilation des crédits.

Le Département a fourni les précisions suivantes en ce qui concerne les crédits budgétaires :

ART. 12.22 (p. 79 du budget).

Pour la publicité dans la presse et la radio, le crédit de 12,6 millions se décompose de la manière suivante (en millions de francs) :

- Dépenses sur les marchés intérieurs : 2,0.
- Dépenses sur les marchés étrangers : 8,5

dont :

Grande-Bretagne : 1,4.
France : 1,2.
Allemagne : 1,2.
U.S.A. : 1,3.
Pays-Bas : 0,9.
Scandinavie : 0,4.
Autres pays : 2,1.

- Collectieve publiciteit waarbij het Commissariaat-generaal voor Toerisme samenwerkt met de privé-belangen : 0,7.
- Kosten voor het organiseren van belangrijke vergaderingen en studiereizen : 0,3.
- Receptie van reisagenten, journalisten en persoonlijkheden : 1,0.

Ditzelfde artikel voorziet in een krediet van 17 miljoen 500.000 frank voor de werking van de bijhuizen in het buitenland. Dit krediet zal worden besteed als volgt :

1. Kantoren Sabena (New York, Barcelona, Kopenhagen, Wenen, Zuid Afrika, enz.) F	1.700.000
2. Kantoren Latijns Amerika (contract met de « Société des Wagons-Lits » met inbegrip van het persprogramma in Latijns Amerika)	1.100.000
3. Grenspost te Lichtenbusch	200.000
4. Londen	2.920.000
5. Parijs	2.200.000
6. Rijsel	550.000
7. Dusseldorf	1.900.000
8. Amsterdam } Huizen beheerd door	760.000
9. Bazel } het personeel	510.000
10. Luxemburg } van de N.M.B.S.	150.000
11. Montreal	500.000
12. Stockholm	575.000
13. Rome	575.000
14. Madrid	390.000
15. Lissabon	420.000
16. Vancouver	50.000
17. Reserve voor de regularisatie van de toestand der posthoofden	1.000.000
18. Reserve voor werken en aankoop materieel	250.000
19. Reserve voor uitbreiding kantoor Spanje	250.000
20. Aanwerving van toeristische « démarcheurs »	1.500.000

ART. 43.01 (blz. 90 van de begroting).

Voor de gewestelijke toeristische uitrusting geschiedt de verdeling op grond van een vierjarenplan, zodat iedere provincie over de vier jaren hetzelfde totaal bedrag ontvangt. Voor 1966 ziet de verdeling eruit als volgt :

Antwerpen : 1.100.000.
 Brabant : 1.100.000.
 Henegouwen : 1.100.000.
 Luik : 1.625.000.
 Limburg : 1.625.000.
 Luxemburg : 1.625.000.
 Namen : 1.100.000.
 Oost-Vlaanderen : 1.100.000.
 West-Vlaanderen : 1.625.000.

— Publicité collective associant le Commissariat général au Tourisme et les intérêts privés : 0,7.

— Frais d'organisation de réunions importantes et de voyages d'études : 0,3.

— Réception d'agents de voyage, de journalistes et de personnalités : 1,0.

Le même article prévoit un crédit de 17.500.000 F pour le fonctionnement des maisons à l'étranger. L'utilisation de ce crédit est prévue comme suit :

1. Bureaux Sabena (New York, Barcelona, Copenhague, Vienne, Afrique du Sud, etc.) F	1.700.000
2. Bureaux en Amérique latine (contrat avec la Société des Wagons-Lits et y compris programme de presse en Amérique latine)	1.100.000
3. Poste frontière à Lichtenbusch	200.000
4. Londres	2.920.000
5. Paris	2.200.000
6. Lille	550.000
7. Düsseldorf	1.900.000
8. Amsterdam } maisons	760.000
9. Bâle } gérées par le personnel de la S.N.C.B.	510.000
10. Luxembourg } nel de la S.N.C.B.	150.000
11. Montréal	500.000
12. Stockholm	575.000
13. Rome	575.000
14. Madrid	390.000
15. Lisbonne	420.000
16. Vancouver	50.000
17. Réserve pour régularisation situation des chefs de poste	1.000.000
18. Réserve pour travaux et achat matériel	250.000
19. Réserve pour extension bureau Espagne	250.000
20. Recrutement de démarcheurs touristiques	1.500.000

ART. 43.01 (p. 90 du budget).

Pour l'équipement touristique régional, la répartition se fait sur la base d'un plan de quatre ans, de manière à ce que chaque province obtienne sur les quatre années le même montant total. Pour 1966, la répartition est la suivante :

Brabant : 1.100.000.
 Anvers : 1.100.000.
 Hainaut : 1.100.000.
 Liège : 1.625.000.
 Limbourg : 1.625.000.
 Luxembourg : 1.625.000.
 Namur : 1.100.000.
 Flandre orientale : 1.100.000.
 Flandre occidentale : 1.625.000.

— De toelage van 4.000.000 frank aan de badplaatsen met warme bronnen wordt verdeeld volgens de voorschriften van het koninklijk besluit van 2 juni 1950 (formule die rekening houdt met het aantal liter bronwater dat werd verkocht, het aantal kuren en baden).

— Er is een krediet van 450.000 frank uitgetrokken voor de inspanningen tot spreiding van de vacantie. Het zal op billijke wijze worden verdeeld tussen de gewesten.

**

Het door de Regering geamendeerde ontwerp is aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Dit verslag is met algemene stemmen goedgekeurd.

De Verslaggevers, De Voorzitter-Verslaggever,

J. STUBBE. L. MERCHIEERS.
G. VANDEPUTTE.

— Le subside de 4.000.000 de francs aux stations thermales se répartit selon les prescriptions de l'arrêté royal du 2 juin 1950 (formule tenant compte du nombre de litres d'eau minérale vendus, du nombre de cures et de bains).

— Un crédit de 450.000 francs est prévu pour les efforts faits en faveur de l'étalement des vacances. Il sera réparti de manière équitable entre les régions.

**

Le projet amendé par le Gouvernement, a été adopté par 9 voix contre 4.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Les Rapporteurs, Le Président-Rapporteur,

J. STUBBE. L. MERCHIEERS.
G. VANDEPUTTE.

BIJLAGE.

Laattijdig binnengekomen antwoorden.

Spoorwegen.

1. Men spreekt nogal gemakkelijk van besparingen bij de N.M.B.S. Maar daarbij mag niet vergeten worden dat op deze Maatschappij ook een aantal lasten drukken waarvan de gemeenschap en de economie van het land hun voordeel doen. Daarom wou een commissaris graag vernemen :

— Welke de verhouding is 1939/1966 van de tarieven van de sociale abonnementen;

— welke het aantal gepensioneerden was en de overeenstemmende uitgave in 1939 en 1966.

Door het Departement werden volgende inlichtingen verstrekt :

Verhouding sociale abonnementen in 1939 en nu.

Vergelijking van de prijs van een sociaal abonnement voor één week met 1 verplaatsing per dag op de gemiddelde afstand van 30 km :

	Prijs betaald in 1938	thans	Verhogings- coëfficiënt 1938 = 1
Door de abonent . . .	19 F	60 F	3,2
Deel van de werkgever —	—	48 F	—
Totale prijs . . .	19 F	108 F	5,7

Daartegenover staat dat volgens de gegevens van de Nationale Bank, de verhoging van het bruto-uurloon van de arbeiders tegenover de periode 1936-1938, in 1964 reeds, het coëfficiënt 9 overschreed.

Evolutie van het aantal gepensioneerden en de overeenkomstige uitgave.

	Rustpen- sioenen	Aantal Overlevings- pensioenen	Totaal	Overeenstemmende uitgave van het beschouwde dienstjaar (in miljoen F)
Op 31-12-38	31.011	18.178	49.189	515,6
Op 31-12-65	40.522	32.839	73.361	5.306,6

De uitgave aan pensioenen staat dus in 1965 aan coëfficiënt 12 tegenover 1938. Deze aanzienlijke toename is in hoofdzaak te wijten :

— Aan de verhoging van het aantal gepensioneerden;

— Aan de opeenvolgende pensioenperekwaties en de vele andere maatregelen die sedert de oorlog getroffen werden tot verbetering van de toestand der gepensioneerden.

ANNEXE.

Réponses reçues tardivement.

Chemins de fer.

1. On parle assez souvent d'économies à la S.N.C.B., mais il ne faut pas oublier que cette société supporte un certain nombre de charges au profit de la collectivité et de l'économie nationale. Aussi un commissaire voudrait-il connaître :

— le rapport 1939/1966 des tarifs des abonnements sociaux;

— le nombre de pensionnés et le montant de la dépense correspondante en 1939 et en 1966.

Le Département a fourni les renseignements suivants :

Rapport entre les prix des abonnements sociaux en 1939 et actuellement.

Comparaison du prix d'un abonnement social hebdomadaire comportant un déplacement par jour sur une distance moyenne de 30 km :

	Prix payé en 1938	actuel- lement	Coëfficiënt d'augmen- tation 1938 = 1
Par l'abonné . . .	19 F	60 F	3,2
Quote-part de l'employeur —	—	48 F	—
Prix total . . .	19 F	108 F	5,7

Il convient d'observer que, d'après les données fournies par la Banque nationale, l'augmentation du salaire horaire brut des ouvriers par rapport à la période 1936-1938 dépassait déjà le coëfficiënt 9 en 1964.

Evolution du nombre de pensionnés et de la dépense correspondante.

	Nombre de Pensions de retraite	Pensions de survie	Total	Dépenses correspondantes pour l'exercice considéré (en millions de F)
Au 31-12-38	31.011	18.178	49.189	515,6
Au 31-12-65	40.522	32.839	73.361	5.306,6

En 1965, les dépenses relatives aux pensions se situaient donc au coëfficiënt 12 par rapport à 1938. Cette augmentation sensible est due essentiellement :

— A l'augmentation du nombre de pensionnés;

— Aux péréquations successives des pensions et aux nombreuses autres mesures qui ont été prises depuis la guerre pour améliorer la situation des pensionnés.

Om de geweldige pensioenlast nog beter tot uitdrukking te brengen kan tegenover het aantal gepensioneerden einde 1965 het cijfer worden gesteld van het statutair personeel in actieve dienst op hetzelfde tijdstip, namelijk 57.800. Zoals reeds dikwijls werd beklemtoond is het groot aantal gepensioneerden bij de N.M.B.S. in hoofdzaak te wijten aan de overgave in 1926 van een personeelseffectief van circa 107.000 man dat plethoriek was t.o.v. het voor de exploitatie nodig aantal personeelsleden en die sedertdien de pensioengerechtigde leeftijd hebben bereikt. Vandaar dat een Staatstussenkomst gerechtvaardigd is en blijft. Het totaal aantal pensioenen gaat thans in dalende lijn. Het aantal rustpensioenen daalt reeds in die mate dat de nog lichte stijging in de sector van de overlevingspensioenen volkomen wordt geneutraliseerd. Doch ook voor deze laatste sector wordt verwacht dat zich van 1967 af, een terugloop zal beginnen te vertonen.

Tot nadere informatie dient er op gewezen dat de uitgave van 5.306,6 miljoen in 1965 als volgt werd gefinancierd :

— Tussenkost van het personeel voor de Kas van Weduwen en Wezen : 435,1 miljoen.

— Diverse ontvangsten : 3,4 miljoen.

— Staatstussenkomst voor de excedentaire pensioenen ten overstaan van een normaal effectief in actieve dienst : 1.936 miljoen.

— Staatstussenkomst voor pensioenbonificaties aan agent-oorlogsinvaliden en gelijkgestelden : 220,6 miljoen.

— Ten laste van de N.M.B.S. : 2.711,5 miljoen.

2. Het zou blijken dat met ingang van de maand mei 1966, de treindienst op de lijn Ieper-Poperinge nog zou verminderd worden.

Uit het antwoord blijkt dat met ingang van 22 mei a.s. op de lijn Ieper-Poperinge :

a) De huidige trein 9223 (Kortrijk 19u54 — Ieper — Poperinge) zal afgeschaft worden tussen Ieper en Poperinge om reden van zijn onvoldoende bezetting (maximum 25 reizigers) en vervangen door een autobusrit. De maatregel geeft belangrijke besparingen en een betere dienst voor het voerderspersoneel;

b) De trein 9204 (Poperinge 5u02 — Ieper-Kortrijk) rechtstreeks zal rijden tussen Poperinge en Ieper, waardoor zijn vertrek uit Poperinge tot 5u19 zal kunnen verlaat worden. Op het parcours zal een reeds bestaande autobusrit de cliënteel van de tussenstations verder opnemen en te Ieper aan de trein overgeven. De maatregel in verband met de trein 9204 werd getroffen om voldoening te geven aan aanvragen tot versnelling van zijn rit.

3. De N.M.B.S. zou zoveel mogelijk ongebruikte gronden moeten verkopen, evenals het oud materieel dat niet meer dienstig is voor de exploitatie.

Pour faire ressortir mieux encore l'importance énorme de la charge des pensions, on peut mettre en regard du nombre de pensionnés à la fin de 1965, les effectifs du personnel statutaire en service actif à la même époque, soit 57.800 unités. Comme on l'a déjà souligné souvent, le grand nombre des pensionnés de la S.N.C.B. est dû principalement au transfert en 1926 d'un effectif de quelque 107.000 unités, qui était pléthorique par rapport au nombre d'agents nécessaires à l'exploitation, les intéressés ayant depuis lors atteint l'âge de la pension. Voilà pourquoi l'intervention de l'Etat est et reste justifiée. Le nombre total de pensions tend actuellement à baisser. Le nombre de pensions de retraite diminue déjà à un tel point que la légère augmentation qui subsiste encore dans le secteur des pensions de survie s'en trouve complètement neutralisée. Mais pour ce secteur également, on prévoit qu'une régression s'amorcera à partir de 1967.

Pour plus de précision, signalons que la dépense de 5.306,6 millions, effectuée en 1965, a été financée comme suit :

— Intervention du personnel de la Caisse des veuves et orphelins : 435,1 millions.

— Recettes diverses : 3,4 millions.

— Intervention de l'Etat pour les pensions excédentaires par rapport à un effectif normal en service actif : 1.936 millions.

— Intervention de l'Etat dans les bonifications de pension allouées aux agents invalides de guerre et assimilés : 220,6 millions.

— A charge de la S.N.C.B. : 2.711,5 millions.

2. Il semble que la fréquence des trains sur la ligne Ypres-Poperinge serait encore diminuée à partir du mois de mai 1966.

La réponse signale qu'à partir du 22 mai prochain et sur la ligne Ypres-Poperinge :

a) Le train actuel 9.223 (Courtrai 19 h 54 — Ypres — Poperinge) sera supprimé entre Ypres et Poperinge, en raison de son occupation insuffisante (25 voyageurs au maximum) et qu'il sera remplacé par un service d'autobus. Cette mesure permettra de réaliser des économies substantielles et d'améliorer les conditions de travail du personnel conducteur;

b) Le train 9.204 (Poperinge 5 h 02 — Ypres — Courtrai) deviendra un direct entre Poperinge et Ypres, ce qui permettra de fixer à 5 h 19 son heure de départ à Poperinge. Sur le parcours, une ligne d'autobus déjà existante se chargera des clients des stations intermédiaires, qu'elle conduira à Ypres où ils reprendront le train. Cette mesure a été prise pour donner satisfaction aux demandes d'accélération du parcours.

3. La S.N.C.B. devrait dans la mesure du possible, vendre les terrains désaffectés, ainsi que le matériel vétuste qui ne sert plus à l'exploitation.

Volgens de Minister wordt die politiek gevolgd. Van zodra er liefhebbers zijn worden gronden en gebouwen die niet meer dienstig zijn voor de exploitatie van het net, hetzij verhuurd, hetzij overgegeven aan het Bestuur der Domeinen om te worden verkocht. Einde 1965 is de verkoop van onroerende goederen in de balans van de N.M.B.S. opgenomen voor een bedrag van 237.938.525 frank. Daarbij moet worden opgemerkt dat de Staat sommige gronden of terreinen voor zijn eigen gebruik behoudt en die dus niet worden verkocht maar voor andere doeleinden worden gebruikt (nieuwe wegen of verbreding van bestaande wegen). Dezelfde politiek van verkoop wordt gevoerd inzake oud materieel, dat dan als schroot wordt verkocht. In 1965 bracht de verkoop van schroot circa 250 miljoen op.

4. Hoe verloopt het experiment Depaire ? Gebeurt dat niet ten nadele van de trafiek van de N.M.B.S. ?

In zijn antwoord herinnerde de Minister eraan dat de filiale Depaire van de N.M.B.S., de exploitatie van de wegcentra verzekert onder de verantwoordelijkheid van de Maatschappij zelf. Zij treedt in de wegcentra op als mandataris van de N.M.B.S. en niet in haar eigen naam. Alle aanvragen om vervoer gericht aan de wegcentra van de N.M.B.S. geven dus aanleiding tot trafiek waarvan de ontvangsten door de spoorweg worden geboekt. Overigens zijn ambtenaren van de N.M.B.S. bij de filiale gedetacheerd om de omvorming van de exploitatie van de wegcentra te besturen en te leiden. De filiale Depaire heeft echter anderzijds een activiteit die haar eigen is. Als majoritaire aandeelhouder heeft de N.M.B.S. een deelneming in de winst die deze activiteiten opleveren.

5. Heeft de streekpolitiek reeds invloed gehad op de trafiek inzake sociale abonnementen ?

De trafiek van de sociale abonnementen evolueert sedert 1960 als volgt (in miljoenen reizigers-km) :

	Sociale abonnementen voor 1 of 3 maand	Sociale abonnementen voor een week	Totaal	% van de totale reizigers-trafiek
1960	342	3.300	3.642	42,5 %
1961	316	3.404	3.720	42,8 %
1962	431	3.480	3.911	43,6 %
1963	760	3.192	3.952	43,7 %
1964	975	3.140	4.115	45,5 %
1965	1.097	3.048	4.145	46,2 %

Bij de interpretatie van deze cijfers moet rekening worden gehouden :

— met de volledige tewerkstelling die het land de laatste jaren kent;

— met de wijziging in de gebruiksvoorwaarden van het sociaal abonnement voor 1 of 3 maand die op 1 augustus 1962 werden doorgevoerd en waardoor een aantal bedienden die een bepaald weddeplafond niet bereikten, overgegaan zijn van de categorie der gewone abonnementen naar deze van de sociale abonnementen voor 1 of 3 maand. Dit legt o.m. de gevoelige stijging uit die men voor deze laatste categorie vaststelt van 1963 af.

Le Ministre répond que telle est bien la politique suivie. Aussitôt que des amateurs se présentent, les terrains et les bâtiments qui ne servent plus à l'exploitation du réseau sont soit donnés en location, soit remis à l'Administration des Domaines pour être vendus. A la fin de 1965, la vente de biens immeubles figuraient au bilan de la S.N.C.B. pour un montant de 237.938.525 francs. Il y a lieu de signaler à ce sujet que l'Etat conserve, pour son usage propre, certains terrains, qui ne sont donc pas vendus mais utilisés à d'autres fins (aménagement de nouvelles routes ou élargissement de routes existantes). La société applique la même politique de vente en ce qui concerne le matériel vétuste, qui est vendu comme ferraille. En 1965, la vente de ferraille a rapporté environ 250 millions.

4. Où en est l'expérience Depaire ? Ne se fait-elle pas au détriment du trafic de la S.N.C.B. ?

Dans sa réponse, le Ministre a rappelé que la filiale Depaire de la S.N.C.B. est chargée de l'exploitation des centres routiers sous la responsabilité de la Société elle-même. Dans les centres routiers, la filiale agit comme mandataire de la S.N.C.B. et non pas en son nom propre. Toutes les demandes de transport adressées au centre routier de la S.N.C.B. donnent donc lieu à un trafic dont les recettes sont comptabilisées par les chemins de fer. En outre, des fonctionnaires de la S.N.C.B. sont détachés à la filiale afin d'étudier et de diriger les opérations de transformation du mode d'exploitation des centres routiers. D'autre part, la filiale Depaire exerce cependant une activité qui lui est propre. En sa qualité d'actionnaire majoritaire, la S.N.C.B. participe aux bénéfices résultant de cette activité.

5. La politique régionale a-t-elle déjà produit des effets sur le trafic en ce qui concerne les abonnements sociaux ?

Voici l'évolution du trafic des abonnements sociaux depuis 1960 (en millions de voyageurs (km) :

	Abonnements sociaux de 1 ou 3 mois	Abonnements sociaux d'une semaine	Total	% du trafic total des voyageurs
1960	342	3.300	3.642	42,5 %
1961	316	3.404	3.720	42,8 %
1962	431	3.480	3.911	43,6 %
1963	760	3.192	3.952	43,7 %
1964	975	3.140	4.115	45,5 %
1965	1.097	3.048	4.145	46,2 %

Dans l'interprétation de ces chiffres, il faut tenir compte :

— du plein emploi que le pays connaît depuis quelques années;

— des modifications apportées le 1^{er} août 1962 aux conditions de délivrance de l'abonnement social de 1 ou 3 mois, modifications grâce auxquelles de nombreux employés qui n'atteignent pas un plafond de rémunération déterminé, sont passés de la catégorie des abonnements ordinaires à celle des abonnements sociaux de 1 ou 3 mois. Ceci explique notamment la hausse sensible enregistrée à partir de 1963 pour cette dernière catégorie.

6. Naar aanleiding van de electrificering van de lijn Luik-Keulen dringt een commissielid erop aan dat :

— de spoorverbindingen met Welkenraedt zouden worden verbeterd;

— het stationsgebouw van Welkenraedt zo snel mogelijk zou worden gebouwd en dat er onmiddellijk zou worden overgegaan tot de geschiktmaking van de toegangswegen;

— een zo groot mogelijk aantal spoorwegaarbeiders, die beschikbaar zijn geworden als gevolg van de electrificering, ter plaatse opnieuw zouden worden te werk gesteld.

De Minister antwoordt het volgende :

— Met ingang van 22 mei 1966 wordt Welkenraedt het kopstation voor een dertigtal binnenlandse treinen en een halte voor ongeveer de helft van de internationale treinen die er doorrijden. Dank zij het versnelde verkeer zal men er op ongeveer 30 minuten van Luik zijn, op minder dan 15 minuten van Aken, op 90 minuten van Brussel.

De studie en de aanleg van de sporen heeft niet de nodige speelruimte gelaten om het definitieve stationsgebouw te rechten tijd te voltooien. Men heeft geprefabriceerde materialen moeten gebruiken, maar dit is maar een voorlopige oplossing.

De perrons zullen zo spoedig mogelijk worden in orde gebracht en afgewerkt. De geschiktmaking van de toegangswegen tot het station hangt samen met de bouw van een autobusstation. Dit station werd aanbesteed en de werken zullen na 22 mei beginnen.

Ten gevolge van de modernisering van de lijn zullen een honderdtal beambten vrijkomen. Hun nieuwe posten worden thans paritair bestudeerd en onderzocht, met inachtneming van alle belangen.

Wegveiligheid.

Mogen de Gemeenten van nu af aan de signalisatie aanbrengen voor een vijftiendaagse afwisselend stationeren ?

Volgens de Minister is dat toegelaten. Maar, deze maatregel inzake parkeren moet het voorwerp uitmaken van een aanvullend reglement door tussenkomst van de gemeente genomen en die de goedkeuring moet krijgen van de Minister van Verkeerswezen, volgens de wet van 15 april 1964. De nodige toelichting wat het plaatsen van de verkeertekens betreft, wordt door de diensten van het Departement verschaft, wanneer zij de aanvullende reglementen bestuderen.

Bezoldigd vervoer langs de baan.

1. De sector van het bezoldigd vervoer van goederen wordt beheerd door de wet van 1 augustus 1960 op het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding en door het koninklijk besluit van 22 september 1960 houdende uitvoeringsmodaliteiten. Welnu, artikel 21 van dit besluit geeft zeer duidelijk de objectieve criteria die gelden, zowel bij het verlenen van de vervoerbewijzen (25 km) als bij het afle-

6. A l'occasion de l'électrification de la ligne Liège-Cologne, un commissaire insiste pour que :

— les relations ferroviaires avec Welkenraedt soient améliorées;

— le bâtiment de la gare de Welkenraedt soit construit au plus tôt et qu'il soit procédé immédiatement à l'aménagement des alentours;

— le plus grand nombre de cheminots devenus disponibles par l'électrification, soient réutilisés sur place.

Dans sa réponse le Ministre signale que :

— A partir du 22 mai 1966, Welkenraedt sera le terminus d'une trentaine de trains intérieurs et point d'arrêt pour la moitié environ des trains internationaux qui y passent. On y sera, grâce à l'accélération, à environ 30 minutes de Liège, moins de 15 minutes d'Aix-la-Chapelle, à 90 minutes de Bruxelles.

— L'étude et l'aménagement des voies n'ont pas laissé les délais suffisants pour achever en temps voulu la construction d'un bâtiment de gare définitif. Il a fallu recourir au préfabriqué, mais c'est provisoire.

Les quais de la gare seront appropriés et parachevés dès que possible. L'aménagement des alentours de la gare est lié à la réalisation de la gare d'autobus. Cette gare a été mise en adjudication et les travaux commenceront après le 22 mai.

— La modernisation de la ligne rendra une centaine d'agents disponibles. Leur réutilisation est étudiée et examinée paritairément en tenant compte de tous les intérêts en cause.

Sécurité routière.

Les communes peuvent-elles, dès à présent, installer la signalisation pour un stationnement alternatif par quinzaine ?

Le Ministre répond que cela est autorisé, mais cette disposition en matière de stationnement doit faire l'objet d'un règlement complémentaire pris à l'intervention de la commune et qui doit recueillir l'approbation du Ministre des Communications, conformément à la loi du 15 avril 1964. Les indications utiles quant au placement des signaux sont fournies par les services du Département, lors de l'examen des règlements complémentaires.

Transports routiers rémunérés.

1. Le secteur du transport rémunéré de marchandises est régi par la loi du 1^{er} août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles et par l'arrêté royal du 22 septembre 1960 portant exécution de cette loi. Or, l'article 21 de cet arrêté définit très nettement les critères objectifs applicables, tant à la délivrance des certificats de transport (25 km) qu'à celle de la première autorisation et des autorisations

veren van de eerste en later eventuele bijkomende nationale vergunningen. Waar het achtbaar lid laat opmerken dat sommige personen onmiddellijk vergunningen voor nationaal vervoer bekomen, verwijst de Minister naar artikel 30 van hetzelfde koninklijk besluit dat de overdrachtsvoorwaarden van vervoervergunningen, met al de daaraan verbonden rechten, in bepaalde gevallen toelaat. De Minister voegt eraan toe dat zijn diensten, in overleg met de Nationale Federatie der Belgische Baanvervoerders en met de Commissie voor het Wegvervoer, een aanpassing van de huidige overdrachtsvoorwaarden onderzoekt om eventuele misbruiken, waar zulks mogelijk is, te beletten.

2. De kwestie van de vrijstelling van accijsrechten in grensoverschrijdend verkeer van de in een normale vergaarbak van een vrachtwagen of een autocar vervatte brandstof maakt het voorwerp uit van besprekingen in de Europese Economische Gemeenschap. Het is vooralsnog niet te voorzien wanneer een beslissing terzake kan worden getroffen, daar dit probleem nauw verwant is met de overige taxaties inzake wegvervoer zoals de belasting op de voertuigen. Ook hier zijn besprekingen aan gang in verband met de afschaffing van de dubbele belastingen. Het hoeft nochtans gezegd dat het Belgisch belastingstelsel inzake internationaal wegvervoer van aard is de normale evolutie te remmen van het vervoer met bepaalde landen. De Minister is dan ook voornemens zeer binnenkort zijn collega van Financiën te wijzen op deze moeilijkheden en hem te verzoeken het geheel van het belastingstelsel inzake wegvervoer te willen herzien. Te dezer gelegenheid zal er tevens de aandacht worden op gevestigd dat, in afwachting van een algehele herziening van ons stelsel, een vermindering zou dienen bekomen in een nabije toekomst van de door de Franse overheden opgelegde taxatie voor de hoeveelheid in de tank vervatte brandstof die de toegelaten grens overschrijdt en dit om rekening te houden met de verhoging in België van de belasting op de gasoil sedert 1 januari 1966.

Luchtvaart.

1. Worden de luchthavens van Gosselies en van Bierset nog gebruikt?

Volgens de Minister worden in Gosselies proefvluchten uitgevoerd met vliegtuigen die in de ter plaatse gevestigde industrie werden gebouwd of hersteld. Verder noteert men op die luchthaven sport- en toerismevluchten en, voor rekening van een plaatselijke maatschappij, enkele ongeregelde lijnvluchten. Op Bierset hebben vluchten plaats van de vliegclub en af en toe wordt deze militaire luchthaven, die voor het burgerlijk verkeer is opengesteld, voor niet geregeld luchtvervoer gebruikt.

2. Volgens de Minister heeft de Sabena noodgedwongen tot de stopzetting van de diensten tussen Oostende en het Verenigd Koninkrijk moeten besluiten om aldus een grote verliespost uit te schakelen. Daartegenover staat dat de deelname van de Sabena aan de « luchtbrug » van Oostende naar Groot-Brit-

nationales qui seront délivrées éventuellement par la suite. Un commissaire ayant fait observer que certaines personnes obtiennent immédiatement des autorisations de transport national, le Ministre renvoie à l'article 30 du même arrêté royal, qui autorise dans certains cas l'application des conditions de transfert des autorisations de transport, avec tous les droits qui s'y rattachent. Le Ministre ajoute que ses services étudient actuellement avec la Fédération nationale belge des Transporteurs routiers et la Commission des transports routiers, une adaptation des conditions de transport en vigueur en vue d'empêcher d'éventuels abus dans toute la mesure du possible.

2. La question de l'exemption des droits d'accises en trafic international du carburant contenu dans le réservoir normal d'un camion ou d'un autocar fait l'objet de négociations au sein de la Communauté économique européenne. Il n'est pas possible de prévoir dès à présent quand une décision pourra intervenir en la matière, le problème étant lié étroitement à celui des autres impôts qui frappent des transports routiers, telle que la taxe de circulation. Dans ce domaine également, des pourparlers sont en cours au sujet de la suppression des doubles taxations. Il convient cependant d'observer que le régime fiscal belge des transports routiers internationaux est de nature à freiner l'évolution des transports en provenance ou à destination de certains pays. Aussi le Ministre se propose-t-il de signaler dans le plus bref délai ces difficultés à son collègue des Finances et de le prier de bien vouloir revoir l'ensemble du régime fiscal des transports routiers. A cette occasion, il attirera également son attention sur le fait qu'en attendant une réforme complète de notre régime, il conviendrait d'obtenir dans un proche avenir une réduction de la taxation imposée par les autorités françaises sur la quantité de carburant contenue dans le réservoir au delà de la limite admise, et ce pour tenir compte de l'augmentation de la taxe belge sur le gasoil qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1966.

Navigation aérienne.

1. Les aérodromes de Gosselies et de Bierset sont-ils encore en service ?

Le Ministre répond qu'à Gosselies, on procède à des vols d'essai avec des appareils construits ou réparés par l'industrie locale. De plus, cet aérodrome sert à des vols de sport et de tourisme et aussi, pour compte d'une société locale, à quelques vols de ligne qui ont lieu à intervalles irréguliers. A Bierset, on note les vols du club d'aviation et, de temps en temps, cet aérodrome militaire, accessible au trafic civil, est utilisé pour des transports aériens, à intervalles irréguliers.

2. D'après le Ministre, la Sabena s'est vue obligée de décider la suppression des services entre Ostende et le Royaume-Uni afin de supprimer un important poste déficitaire. Il y a lieu cependant d'observer qu'en ce qui concerne le « pont aérien » entre Ostende et la Grande-Bretagne, la Sabena n'intervenait que

tannië slechts 3,7 % bedroeg van het totaal verkeer van en naar de luchthaven van de kust. Naar verluidt heeft een Britse maatschappij een aanvraag ingediend met het oog op de exploitatie van de vroeger door de Sabena geëxploiteerde lijn Glasgow—Oostende en is een andere maatschappij zinnens haar diensten in de loop van het komend seizoen uit te breiden. Alles wijst er op dat de hotelindustrie aan onze kust dan ook geen nadeel zal ondervinden van de door de Sabena genomen beslissing.

R.T.T.

Voor kabelwerken zou een gemeenschappelijk akkoord moeten worden getroffen onder de openbare besturen en andere betrokken organismen om pijpen aan te leggen in de straten. Daardoor zouden de wegen niet meer moeten opgebroken worden en uiteindelijk zou dit goedkoper uitkomen. Men zou kunnen beginnen in de nieuwe wijken en waar nieuwe straten worden aangelegd.

Volgens het Departement bevat het Belgisch ondergronds telefoonnet thans meer dan 62.000 km kabels die een investering van meer dan 13 miljard frank vertegenwoordigen. In deze investering is een bedrag van 3 miljard frank begrepen voor aanlegkosten van pijpen in sommige stadswijken waar de dichtheid van de kabels te rechtvaardigt. Deze canalísaties hebben een lengte van ongeveer 1.400 km. Zij hebben hun vertrekpunt aan de grote stedelijke centrales; 90 % daarvan zijn geplaatst in de voornaamste verkeersaders van de vijf grote agglomeraties van het land. Ze zijn gerechtvaardigd door het aantal en de dichtheid van de geleidingen die deze centrale wijken, met verscheidene duizenden inwoners, voeden tot op het punt van waar deze voedingskabels zich verspreiden in verbindingskabels om zonder onderbreking al de straten en huizen te bedienen. De relatief beperkte omvang van de kabels die in pijpen worden getrokken is hoofdzakelijk te wijten aan de hoge kostprijs van dergelijke canalísaties, die het viervoud bedraagt van de gemiddelde kostprijs van een gewone kabellegging in de grond. Bovendien moet nog rekening worden gehouden met de voorbarige investeringen voor reservebuizen in de canalísaties. Anderzijds moet worden onderstreept dat deze constructies een gebrek aan soepelheid vertonen, want ze moeten zeer vaak voortijdig worden verlaten en wederopgebouwd op andere plaatsen zodra wijzigingen moeten worden aangebracht aan de wegenis, aan de voetpaden, aan de tramsporen, enz. Tenslotte zal veruit het grootste deel van de bestaande en van de nog te leggen telefoonkabels steeds moeten worden gebruikt om individuele aansluitingen in elk huis tot stand te brengen, zodat een gemakkelijke toegang tot deze kabels noodzakelijk is om er over gans de lengte en in elk voetpad individuele paren te kunnen afnemen en de storingen die op de kabels voorkomen te kunnen opsporen. Indien men in aanmerking neemt dat dezelfde exploitatienoodwendigheden bestaan voor de water-, gas- en elektriciteitsbedeling, lijkt het niet dat een systeem van veralgemeende canalísaties economisch verdedigd kan worden. Volgens het Departement moet ook worden opgemerkt dat het samenbrengen zonder

pour 3,7 % dans le total du trafic en provenance et à destination de l'aéroport du littoral. Suivant certaines informations, une société britannique a introduit une demande d'exploitation de la ligne Glasgow-Ostende, précédemment exploitée par la Sabena, et une autre société a l'intention de développer ses services au cours de la prochaine saison. Tout indique que l'industrie hôtelière de notre littoral ne subira aucun préjudice de la décision prise par la Sabena.

R.T.T.

En ce qui concerne les placements de câbles, il faudrait qu'un accord s'établisse entre les administrations publiques et les autres organismes intéressés en vue de l'aménagement de conduites souterraines dans les rues. Ainsi, il ne faudrait plus creuser de tranchées dans la voirie et le résultat final serait moins onéreux. On pourrait commencer dans les nouveaux quartiers et aux endroits où sont tracées de nouvelles rues.

D'après le Département, le réseau téléphonique souterrain belge comporte actuellement plus de 62.000 km de câbles, ce qui représente un investissement de plus de 13 milliards de francs. Ce chiffre comprend un montant de 3 milliards de francs, affecté à la couverture des frais d'aménagement des conduites souterraines dans certains quartiers urbains où la densité des câbles justifie ces travaux. Ces canalísations ont une longueur de quelque 1.400 km. Elles ont leur point de départ aux grandes centrales urbaines; 90 % d'entre elles sont établies dans les principales artères des cinq grandes agglomérations du pays. Elles se justifient par le nombre et la densité des conduites alimentant ces quartiers centraux, qui comptent plusieurs milliers d'habitants, jusqu'au point où ces câbles d'alimentation se scindent en câbles de raccordement de manière à desservir toutes les rues et toutes les maisons sans solution de continuité. Le nombre relativement réduit des câbles passant par des conduites souterraines s'explique essentiellement par le prix de revient élevé de ces canalísations, qui est le quadruple du prix de revient moyen du placement de câbles ordinaires en sous-sol. De plus, il faut tenir compte des investissements prématurés concernant les tuyaux de réserve des canalísations. Par ailleurs, il convient de souligner que ces constructions manquent de souplesse, car il arrive très souvent qu'elles doivent être abandonnées prématurément et reconstruites à d'autres endroits dès que des modifications doivent être apportées à la voirie, aux trottoirs, aux rails des tramways, etc. Enfin, la majeure partie, et de loin, des câbles téléphoniques existants et de ceux qui doivent encore être posés, devra toujours servir à établir des raccords individuels pour chaque maison, de sorte qu'il est nécessaire d'assurer un accès facile à ces câbles, pour pouvoir les enlever deux à deux sur toute leur longueur et sous chaque trottoir, et de pouvoir repérer les perturbations éventuelles. Si l'on considère que les mêmes nécessités d'exploitation existent pour la distribution d'eau, de gaz et d'électricité, il ne paraît pas que l'on puisse défendre au point de vue économique un système de canalísations généralisées. D'après le Département, il faut également noter que la concentration,

speciale bijkomende voorzorgsmaatregelen van telefoongeleidingen en sterkstroomgeleiders op technische bezwaren stuit en dat de gevaren ingeval van breuk van een watercanalisatie van buitengewoon ernstige aard zouden zijn voor al de andere gebruikers bij de aanwending van het besproken systeem. Wat er ook van weze, de Regie T.T. stelt alle middelen in het werk om de bezwaren die voortspruiten uit de steeds toenemende ontwikkeling van haar ondergrondse netten — de jaarlijkse aangroei zal weldra voor gans het land 5.000 km kabels bereiken — tot een minimum te herleiden. Te dien opzichte beijvert zij zich bestendig om in volledige samenwerking met de gemeenteverheden te handelen om het leggen van haar kabels op gepaste wijze uit te voeren en de onberispelijke herstelling van de wegenis en van de voetpaden binnen de kortst mogelijke termijnen te verzekeren.

sans précautions supplémentaires spéciales, de fils téléphoniques et de câbles à haute tension se heurte à des objections d'ordre technique et que les risques en cas de rupture d'une canalisation d'eau pourraient être extrêmement graves pour tous les autres usagers si l'on devait adopter le système envisagé. Quoi qu'il en soit, la Régie des T.T. met tout en œuvre pour réduire au minimum les inconvénients résultant du développement sans cesse croissant de ses réseaux souterrains, dont l'accroissement annuel attendra bientôt 5.000 km de câbles pour l'ensemble du pays. A cet égard, elle s'efforce constamment d'agir en complet accord avec les autorités communales pour effectuer de la manière la plus rationnelle la pose de ses câbles et d'assurer une réparation impeccable de la voirie et des trottoirs dans les délais les plus brefs.