

Kamer der Volksvertegenwoordigers

Chambre des Représentants

25 JANUARI 1951.

25 JANVIER 1951.

BEGROTINGEN

van het Ministerie van Verkeerswezen
voor de dienstjaren 1950 en 1951.

BUDGETS

du Ministère des Communications
pour les exercices 1950 et 1951.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
HET VERKEERSWEZEN (1) UITGEBRACHT

DOOR DE HEER VAN ACKER (B).

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS (1)

PAR M. VAN ACKER (B.)

MEVROUWEN, MIJNE HEREN.

MESDAMES, MESSIEURS,

De laattijdige behandeling door uwe Commissie van de begroting voor 1950, welke onlangs overgemaakt werd door de Senaat, samen met de goedgestemde begroting voor 1951, heeft aanleiding gegeven tot een gezamenlijke algemene bespreking van beide begrotingen, terwijl de begroting voor 1951 grondig werd onderzocht.

Anderzijds heeft de voorafgaandelijke behandeling in de Senaat heel wat opklaringen gegeven over problemen en technische vraagstukken die eigen zijn aan de onderscheidene diensten van het Ministerie van Verkeerswezen.

Deze gegevens dienen dan ook niet opnieuw verstrekt, daar het volstaat de verslagen over de begrotingen voor 1950 en 1951 van Graaf de la Barre d'Erquelines te raadplegen.

Het blijkt uit de gevoerde besprekingen dat het Departement van Verkeerswezen een zuiver technische Ministerie is, waar politieke problemen zich niet voordoen.

Verscheidene diensten beschikken over een zeer uitgebreide bevoegdheid.

Anderzijds hebben zij een veelomvattende bedrijvigheid, met overgrote weerslag op de economische en financiële toestand in het land.

De reeds, in een vorige vergadering van Uw Commissie, door de heer Minister gegeven uiteenzetting over de poli-

Par suite de l'examen tardif, par votre Commission, du budget pour 1950, récemment transmis par le Sénat en même temps que le budget voté pour 1951, les deux budgets, ont été examinés simultanément, celui pour 1951 seul ayant fait l'objet d'un examen approfondi.

Par ailleurs, la discussion préalable au Sénat a mis en lumière nombre de problèmes et de questions techniques particuliers aux divers services du Ministère des Communications.

Dès lors, il n'y a pas lieu de rappeler ces détails, puisqu'il suffit de consulter les rapports du Comte de la Barre d'Erquelines sur les budgets pour 1950 et 1951.

Les discussions font apparaître que le Département des Communications est un Ministère essentiellement technique, où ne se posent pas de problèmes politiques.

Plusieurs services ont une compétence très étendue.

Ils développent, d'autre part, une vaste activité dont la répercussion sur la situation économique et financière du pays est énorme.

L'exposé fait par M. le Ministre, au cours d'une séance antérieure, sur la politique de son Département dans les

(1) Samenstelling van de Commissie: de heren Brunfaut, voorzitter; De Paep, Goetghebeur, Jaminet, Lamalle, Loos, Marck, Robyns, Van Acker (Benoît), Vandenberghe (Omer), Vergels, Verhamme, Verroken. — Ansele, De Bruyn, De Kinder, Duret, Geldof, Heus, Major, Rongvaux, Van Winghe. — Demuyter, Van Glabbeke.

Zie:

4-XV (1950) et 4-XV (1951): Begrotingen overgemaakt door de Senaat.

(1) Composition de la Commission: MM. Brunfaut, président; De Paep, Goetghebeur, Jaminet, Lamalle, Loos, Marck, Robyns, Van Acker (Benoît), Vandenberghe (Omer), Vergels, Verhamme, Verroken. — Ansele, De Bruyn, De Kinder, Duret, Geldof, Heus, Major, Rongvaux, Van Winghe. — Demuyter, Van Glabbeke.

Voir:

4-XV (1950) et 4-XV (1951): Budgets transmis par le Sénat.

tiel van zijn Departement in de onderscheidene diensten en parastatale instellingen, heeft het mogelijk gemaakt een klare kijk te hebben op wat zal gedaan worden in de toekomst.

De indeling per dienst of instelling, zoals hierna is voorgesteld, laat toe de gevoerde besprekingen in uw Commissie gemakkelijk te volgen.

Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.

De slechte financiële toestand der N. M. B. S. bekommerde de leden uwer Commissie, temeer omdat deze de oorzaak is van een reeks beperkende maatregelen ten nadele van publiek en personeel.

De geleidelijke inkrimping der Staatstoelagen noopt de N. M. B. S. er toe, haar exploitatiemethoden te herzien en na te gaan welke besparingen kunnen gedaan worden.

De structuurhervormingen bij de N. M. S. B. hebben een grotere centralisatie der bevoegdheden ten gevolge gehad, wat niet alleen nadelig is uitgevallen voor de exploitatie zelf, doch anderzijds diensten, met de daaraan verbonden posten van hoge ambtenaren, heeft doen tot stand komen. B. v. b. is de inrichting van de posten van Groepschef, zonder verantwoordelijke leiding van een of andere diensttak, niet te verantwoorden.

Proeven tot vereenvoudiging der exploitatie van sommige lijnen en, op andere, tot vervanging der treinen door autobussen worden doorgevoerd.

Dit geeft niet altijd de gewenste oplossing voor het massaal vervoer van arbeiders, en lokt dan ook terecht klachten uit.

Reorganisatie der diensten en uitschakeling van elke nutteloze leiding, wat betekent meer decentralisatie en verhoogde bevoegdheid van sommige leidende ambtenaren, zou toelaten aanzienlijke besparingen te doen.

Het zou anderzijds ten goede komen aan een vlugge en aangepaste exploitatie van de Spoorwegen.

Over de verdere electrificering der Spoorwegen deelde de heer Minister mede, dat de werkzaamheden voor het ogenblik geschorst zijn in afwachting dat de studie over de mogelijke toepassing van 20.000 volt zou beëindigd zijn. De studie hiervan moet zeer vlug geschieden en de beslissing kan of mag niet lang uitblijven.

Op dit ogenblik zijn 60 michelines in aanbouw. Sommige leden waren de mening toegedaan, dat de N. M. B. S. weinig vooruitziende was, daar de aanbouw van meerdere michelines heel wat moeilijkheden had uitgeschakeld.

De heer Minister wees terecht op de ontbrekende financiële middelen om de aanbouw hiervan te bespoedigen.

Er werd eveneens aangedrongen op grotere snelheid der treinen, doch deze is in de eerste plaats afhankelijk van de toestand der sporen, daar veiligheid de voorrang moet hebben op snelheid.

De door sommige leden gestelde vragen en daarop gegeven antwoorden volgen hierna.

Regie van Telegraaf en Telefoon.

Deze instelling heeft, ingevolge de noodzakelijke modernisering van hare installaties, met financiële moeilijkheden te kampen.

Men kan de vraag stellen of deze modernisering niet in te vlug tempo geschiedt en de plannen voor sommige gewesten niet op latere datum kunnen uitgevoerd.

De verslaggever is de mening toegedaan dat een ernstig onderzoek betreffende de noodzakelijkheid en het volstrekte nut van sommige voorzieningen, met een op te maken volgorde, zou wenselijk zijn.

divers services et établissements parétatiques a permis de se faire une idée exacte de ce qui sera réalisé dans l'avenir.

La division par service ou par établissement, telle que nous le proposons ci-après, permettra de suivre sans difficulté la discussion en Commission.

Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

La mauvaise situation financière de la S. N. C. F. B. préoccupe d'autant plus les membres de votre Commission, qu'elle engendre une série de mesures restrictives dont le public et le personnel font les frais.

La compression progressive des subsides de l'Etat force la S. N. C. F. B. à revoir ses méthodes d'exploitation et à rechercher les économies à faire.

Les réformes de structure ont entraîné pour la S. N. C. F. B. une plus grande centralisation des attributions, qui s'est révélée non seulement défavorable à l'exploitation elle-même, mais qui a d'autre part donné lieu à la création de services comportant un certain nombre de fonctionnaires supérieurs. Ainsi, la création des postes de chef de groupe, sans direction responsable, ne se justifie pas.

Il est procédé à des expériences en vue de simplifier l'exploitation de certaines lignes et de remplacer sur d'autres les trains par des autobus.

Là n'est pas toujours la solution quant au transport en masse des travailleurs. Ceux-ci s'en plaignent, non sans raison.

Réorganiser les services et supprimer toute direction inutile, c'est-à-dire, une plus grande décentralisation et augmentation des attributions de certains fonctionnaires dirigeants, voilà ce qui permettrait des économies considérables.

Cela profiterait d'ailleurs à une exploitation rapide et rationnelle des chemins de fer.

Quant au programme d'électrification des chemins de fer, M. le Ministre signale que les travaux sont actuellement suspendus en attendant la fin de l'étude relative à la possibilité d'adoption de 20.000 volts. Cette étude doit être menée rapidement vu l'urgence d'une décision.

Actuellement, 60 autorails sont en construction. Quelques membres ont estimé que la S. N. C. F. B. avait fait preuve de peu de prévoyance, étant donné que la construction de plusieurs autorails aurait éliminé bien des difficultés.

A juste titre, M. le Ministre signale que les moyens financiers faisaient défaut pour activer cette construction.

Il fut également insisté en vue d'une augmentation de la vitesse des trains, mais celle-ci dépend en premier lieu de l'état des voies, étant donné que la sécurité doit l'emporter sur la vitesse.

On trouvera ci-après les questions posées par quelques membres, ainsi que les réponses fournies.

Régie des Télégraphes et des Téléphones.

A cause de la modernisation nécessaire de ses installations, la Régie se trouve aux prises avec des difficultés financières.

On peut se demander si cette modernisation ne se poursuit pas à une cadence trop rapide et s'il ne faudrait pas retarder quelque peu les plans établis pour certaines régions.

D'après le rapporteur, il serait opportun de procéder à une enquête sérieuse au sujet de la nécessité et de l'utilité absolue de certaines prévisions, et de prévoir un ordre d'importance.

Dit betekent niet dat de aanpassing en verbetering moet stopgezet of geremd worden, doch een vertraagde uitvoering zou de Regie T. T. de mogelijkheid bieden om de financiering van haar plannen te vergemakkelijken.

Reeds nu hebben de banken een bedrag van 600 miljoen moeten voorschieten aan de Regie T. T. voor de in uitvoering zijnde werken, omdat de voorziene leningen niet tijdig werden geplaatst.

De heer Minister merkte tijdens de bespreking op, dat sommige tarieven moeten verhoogd worden daar de inkomsten ontoereikend zijn om de allernoodzakelijkste uitgaven te dekken.

Anderzijds zal het tempo van het modernisatieprogramma de eerstvolgende jaren verminderd worden.

In het statuut der Regie T. T. is aandeel in de winst voorzien voor het personeel.

De exploitatie-uitslagen der jongste jaren leveren enkel verlies op. Welnu, volgens sommige leden uwer Commissie, zou ingevolge deze toestand een herziening van de wedden van het Technisch personeel zich opdringen, daar dit zeer slecht betaald is in vergelijking met het personeel der privaatsbedrijven.

Er dient in dit verband opgemerkt, dat de kwestie van de differentiële schalen aan de orde is.

Bemerkingen werden eveneens gemaakt over het sluiten, tijdens de wintermaanden, van de tehuisen voor kinderen, die afhangen van de Sociale dienst.

Uit de verstrekte uitleg blijkt, dat meer personeel aanwezig was dan kinderen en deze maatregel ten volle gewettigd was.

Met de lente zullen deze heropend worden, wanneer voldoende kinderen dit zullen wettigen.

Posterijen.

Uw Commissie sprak haar tevredenheid uit over de goede werking dezer diensten, doch wees met aandrang op de noodzakelijke toepassing van de differentiële schalen die door de Raadgevende commissie werden voorgesteld.

Dergelijke weddeschalen zijn reeds toegepast in het Ministerie van Financiën en zijn gesteund op de uitzonderlijke en zware taak, vol verantwoordelijkheid, die bepaalde ambtenaren en beambten moeten vervullen.

Ook voor de Posterijen zijn deze schalen ten volle verantwoord.

De proefneming, door het Bestuur van Posterijen, met de helicopter gaf aanleiding tot een drukke bespreking.

Niemand betwistte het nut van dergelijke proeven, vooral wanneer het mocht blijken dat een belangrijk deel der bevolking en het economisch en financieel potentieel van ons land daaruit groot voordeel kan halen.

Vluggere bestelling van belangrijke stukken en briefwisseling is van overwegend belang.

De uitgave van 205.000 frank per dag voor 8.000 stukken of brieven is nochtans zeer zwaar, en de resultaten dezer proef dienen dan ook van dichtbij nagegaan.

Een bijtaxe heffen op deze stukken is technisch niet uitvoerbaar.

N. I. R.

Deze instelling, waarvan het overwegend belang niet te ontkennen valt en het voorwerp is van drukke en levendige besprekingen onder de politieke partijen, was in uwe Commissie ook het voorwerp van de belangstelling.

Verscheidene leden stelden de vraag, wanneer een definitief statuut aan de Kamer zou voorgelegd worden.

In aansluiting daarmede rees het probleem der geweste-

Cela ne signifie pas qu'il faille arrêter ou freiner l'adaptation et l'amélioration, mais un ralentissement de l'exécution des projets permettrait à la Régie des Télégraphes et des Téléphones de faciliter le financement de ses plans.

Dès maintenant, les banques ont dû faire une avance de 600 millions à la Régie des Télégraphes et des Téléphones pour les travaux en cours, à cause du placement tardif des emprunts prévus.

M. le Ministre a fait observer en cours de discussion que certains tarifs devront être majorés parce que les rentrées ne suffisent pas à couvrir les dépenses strictement nécessaires.

D'autre part, le rythme d'exécution du programme de modernisation sera ralenti au cours des prochaines années.

La participation du personnel aux bénéfices est prévue dans les statuts de la Régie T. T.

Les résultats d'exploitation des dernières années n'accusent que des pertes. Or, suivant certains membres de votre Commission, cette situation imposerait une révision des traitements du personnel technique, très mal rémunéré par rapport à celui des entreprises privées.

A ce sujet, il y a lieu d'observer que la question des barèmes différentiels est à l'ordre du jour.

Des observations ont également été faites concernant la fermeture hivernale des homes pour enfants, relevant du Service social.

Les explications fournies font apparaître que ces homes comptaient plus d'agents que d'enfants et que la mesure prise se justifiait amplement.

Ceux-ci seront réouverts au printemps, si le nombre d'enfants est suffisant pour justifier une telle mesure.

Postes.

Votre Commission exprima sa satisfaction au sujet du bon fonctionnement de ces services, tout en réclamant avec insistance l'application des barèmes différentiels proposés par la Commission consultative.

Ces barèmes sont déjà appliqués au Ministère des Finances, et ils se justifient par la tâche, exceptionnellement lourde de responsabilités, que doivent remplir certains fonctionnaires et agents.

Ces barèmes se justifient amplement pour la Poste également.

Les essais de l'hélicoptère, par l'Administration des Postes, a fait l'objet d'une discussion animée.

Personne ne conteste l'utilité de ce genre d'essais, surtout s'il s'avérait qu'une importante partie de la population ainsi que le potentiel économique et financier du pays en profiteraient.

Une distribution plus rapide de documents importants et du courrier est d'un intérêt primordial.

Une dépense de 205.000 francs par jour pour 8.000 envois est cependant bien lourde; aussi y a-t-il lieu d'examiner de près les résultats de l'expérience.

Il est techniquement impossible de frapper ces documents d'une surtaxe.

I. N. R.

Cette institution, dont personne ne nie l'intérêt majeur et qui fait l'objet, de la part des partis politiques de discussions passionnées, a retenu également l'attention de votre Commission.

Plusieurs membres ont demandé quand un statut définitif de la radiodiffusion serait soumis aux Chambres.

Dans cet ordre d'idées, a été soulevé également le pro-

lijke zenders en der ontoereikende zendkracht van de Nationale en gewestelijke zenders van het N. I. R.

De heer Minister deelde mede, dat het statuut in zijn grote lijnen klaar was en enkel de bijzonderheden over gewestelijke zenders en private omroepverenigingen nog dienden vastgelegd.

Kortelings zou het volledig statuut worden neergelegd.

De studie hiervan is niet gemakkelijk, daar België af te rekenen heeft met minstens 2 nationale programma's, terwijl in andere landen één programma volstaat.

De werken aan het nieuw zendstation te Waver met zendkracht van 150 Kw en waarvoor tot heden reeds 70 miljoen werden uitgegeven dienen bespoedigd.

Uwe Commissie was eveneens bekommerd om de toestand op gebied der Televisie. Welk lijnenstelsel zal ten slotte aangenomen worden: 625 of 819?

De heer Minister deelde mede, dat op dit ogenblik proeven op touw gezet worden in het N. I. R. met beide lijnenstelsels.

De uitslagen zullen voorgelegd worden aan specialisten van de hogeschoolwereld en er zal rekening worden gehouden met de wensen en de noodwendigheden der Belgische nijveraars.

Dit alles moet vlug gaan, daar in de aangrenzende landen steeds meer zendstations worden opgericht, met als gevolg, dat de Belgische bevolking de invloeden daarvan ondergaat.

De eerste inrichtingskosten voor Televisie in België zouden circa 100 miljoen bedragen.

Uwe Commissie drong aan op spoedige afhandeling der studie en op bepaalde voorstellen.

Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

De financiële toestand dezer maatschappij, welke de jongste jaren met een belangrijk tekort sloot, noopte haar tot vérstrekkende maatregelen.

Niet alleen de exploitatie per groep en de boekhouding per lijn zijn de oorzaak van belangrijke moeilijkheden, doch ook de gemeentebesturen welke aandeelhouders zijn, schakelen de mogelijkheid uit voor het nemen van algemene maatregelen.

Sommige lijnen zijn winstgevend, andere hebben een regelmatig verlies, dat ook voor de toekomst niet weg te cijferen is.

De mededinging van het autobusvervoer laat zich zwaar voelen.

De reorganisatie en het uitschakelen van sommige lijnen, waarvan de exploitatie door autobusdiensten is vervangen, stelt zeer belangrijke problemen voor het personeel.

Beschikbaar gekomen personeel moet naar andere werketels overgebracht, met al de nadelige gevolgen welke daaraan verbonden zijn.

Wil de N.M.V.B. hare tekorten uitschakelen, dan zal op een andere wijze het bedrijf dienen geëxploiteerd.

Het staat vast dat in vele gevallen het vervoer van reizigers zeer te wensen overlaat, omdat de duur van de rit, voor een bepaalde afstand, niet meer beantwoordt aan de vereisten van deze tijd.

Zo kan het publiek geen vrede meer nemen met een reisduur van bijna 2 uur om een afstand van 25 Km. af te leggen.

Een autobus doet dezelfde reisweg in 1 uur, en men kan de reizigers niet dwingen het traagste vervoermiddel te gebruiken, temeer daar dit meer ongemakken oplevert wegens de slechte toestand der sporen.

Aanpassing der exploitatie aan de eisen van het publiek is noodzakelijk en kan redding brengen.

blème des émetteurs régionaux et de la puissance insuffisante des postes d'émission nationaux et régionaux de l'I. N. R.

M. le Ministre signale que le statut était terminé dans ses grandes lignes et qu'il ne restait plus qu'à régler les points de détail concernant les émetteurs régionaux et les organisations privées d'émission.

Le statut complet sera déposé sous peu.

L'étude du statut n'est pas facile, la Belgique devant assurer au moins 2 programmes nationaux, alors qu'un seul programme suffit en d'autres pays.

Il y a lieu d'activer les travaux à la nouvelle station émettrice de Wavre, d'une puissance de 150 kw. et qui ont déjà coûté 70 millions.

Votre Commission s'est également préoccupée de la situation dans le domaine de la télévision. Quel sera en fin de compte le système adopté: celui de 625 ou de 819 lignes?

M. le Ministre a répondu que l'I. N. R. effectue en ce moment des essais avec les deux systèmes de lignes.

Les résultats seront soumis aux spécialistes du monde universitaire, et il sera tenu compte des désirs et des besoins des industriels belges.

Tout cela doit se faire vite, car dans les pays limitrophes on construit de plus en plus de stations émettrices, de sorte que la population belge en subit l'influence.

Les premiers frais d'établissement de la télévision en Belgique se monteraient à environ 100 millions.

Votre Commission a réclamé l'achèvement rapide de cette étude et des propositions précises.

Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux.

La situation financière de cette société, nettement déficitaire ces dernières années, a contraint celle-ci à des mesures énergiques.

L'exploitation par groupe et la comptabilité par ligne ne sont pas uniquement à l'origine des difficultés considérables, mais les administrations communales qui sont actionnaires excluent la possibilité de prendre des mesures générales.

Certaines lignes sont rentables, d'autres sont régulièrement en déficit, ce qui subsistera dans l'avenir.

La concurrence du transport par autobus se fait fortement sentir.

La réorganisation ainsi que la suppression de certaines lignes, dont l'exploitation est remplacée par des services d'autobus, posent un problème très important pour le personnel.

Le personnel devenu disponible doit être transféré vers d'autres sièges de travail, avec toutes les conséquences défavorables que cela comporte.

Si la S. N. C. V. désire éliminer ses déficits, elle devra instaurer un autre mode d'exploitation.

Il est certain que le transport des voyageurs laisse souvent beaucoup à désirer parce que la durée du trajet pour une distance déterminée ne répond plus aux exigences de l'époque.

C'est ainsi que le public n'admet plus qu'il faille presque deux heures de voyage pour couvrir une distance de 25 km.

Un autobus parcourt le même trajet en une heure, et l'on ne peut obliger les voyageurs à utiliser le moyen de transport le plus lent, dont les inconvénients sont plus grandes à cause du mauvais état des voies.

Il est indispensable d'adapter l'exploitation aux exigences du public: cela seul pourra sauver la situation.

Hier rijst natuurlijk het vraagstuk van de nodige kapitalen voor verbetering van de inrichting.

In die richting moet de oplossing gezocht, doch tevens dient nagegaan welke lijnen dienen uitgeschakeld, die zelfs met modernisering geen winst meer kunnen geven.

Vervoer — Coördinatie.

Dit sedert jaren gestelde vraagstuk, dat het voorwerp was en nog is van studie door Commissies en technici, zonder dat op heden hiervoor de passende oplossing is gevonden, bekommerde in hoge mate Uwe Commissie.

De strijd tussen spoor- en waterwegen en het wegvervoer is hard en ongenadig.

Buitenlandse vervoermiddelen komen deze strijd nog verscherpen, en hun nadelige invloed is niet te onderschatten.

Wettelijk is de Minister van Verkeerswezen niet gewaagd om een zekere ordening in het vervoer te brengen, tenzij de beperking op het wegvervoer door de uitreiking van vergunningen.

Anderzijds zijn de lasten, de noden en de rechten van de onderscheidene vervoermiddelen zeer moeilijk te bepalen of te omschrijven.

Op andere, zoals de spoorwegen, drukken zware verplichtingen van algemeen belang, die niet kunnen weggenomen worden zonder in hoge mate de belangen der bevolking en der economie te schaden.

Soms moeten andere vervoermiddelen, zoals de waterwegen, beantwoorden aan gestelde doeleinden voor de landsverdediging.

Ook de wegen hebben in vele gevallen een noodzakelijk bestaan, zonder dat het vervoer langs de weg de oprichting daarvan eiste.

De betekenis en het uitzicht daarvan dienen duidelijk en nauwkeurig afgewogen om de positie van elk te kunnen beoordelen.

Ondanks al deze moeilijk op te lossen vraagstukken is de coördinatie noodzakelijk en dringend om de verdere ondergang van elk vervoermiddel te vermijden.

De slechte financiële toestand der N. M. S. B. is in grote mate te wijten aan de dodende mededinging van de andere vervoermiddelen.

Voordelig vervoer is bij de N. M. B. S. wegge gevallen en wordt nu verzekerd door het wegvervoer, terwijl massaal en zwaar vervoer van goederen en reizigers (arbeiders en bedienden) door haar moet verzekerd worden zonder dat de ontvangsten daarvan in vele gevallen dekken.

De studie van de coördinatie moet dus met alle middelen doorgevoerd worden.

Sommige leden drongen aan op de afschaffing van de tolgelden in Scheldetunnel te Antwerpen voor de camions zonder V vergunning en dankten de heer Minister voor de ingevoerde verbetering door afschaffing van de tolgelden op de vrachtwagens met V vergunning.

Regie der Luchtwegen.

Alhoewel een afzonderlijke begroting aan het oordeel en onderzoek uwer Commissie zal voorgelegd worden, werden door sommige leden verschillende kwesties opgeworpen.

Door een lid werd gevraagd om bij de toepassing van de taalwet op het vliegplein te Melsbroek meer soepelheid aan de dag te leggen.

De heer Minister, in zijn omstandige uitleg in verband met de toepassing der taalwet, bewees dat de bestaande toestanden ten spoedigste dienen gewijzigd daar zij strijdig zijn met de taalwet.

Ici se pose évidemment le problème des capitaux nécessaires à l'amélioration de l'organisation.

La solution doit être recherchée dans ce sens, mais il convient également d'examiner quelles sont les lignes à éliminer parce que non rentables, même après modernisation.

Transports. — Coordination.

Ce problème, qui se pose depuis des années déjà et qui fut et est encore actuellement l'objet d'études de Commissions et d'experts, sans voir intervenir une solution adéquate, a vivement préoccupé votre Commission.

Dans le domaine des transports, le rail, l'eau et la route mènent une lutte âpre et impitoyable.

Des moyens de transport étrangers accentuent encore cette lutte, et leur influence défavorable ne peut être sous-estimée.

Le Ministre des Communications ne dispose pas de moyens légaux pour organiser les transports, si ce n'est la limitation des transports par route moyennant l'octroi de licences.

D'autre part, il est extrêmement difficile d'établir ou de préciser les charges, les besoins et les droits des divers moyens de transport.

Certains, comme les chemins de fer, ont de lourdes obligations d'intérêt public dont on ne pourrait les dispenser sans porter une atteinte grave aux intérêts de la population et de l'économie.

Parfois, d'autres moyens de transport, telles les voies fluviales, doivent répondre à des buts établis de défense nationale.

Dans beaucoup de cas, l'existence de routes répond à une nécessité, sans que les transports par route en aient exigé la construction.

Il convient de se faire une idée claire et précise de leur signification et de leur aspect pour pouvoir définir la position de chacun.

Malgré la difficulté des problèmes à résoudre, la coordination est nécessaire et urgente si l'on veut éviter la ruine de chaque moyen de transport.

La mauvaise situation financière de la S. N. C. F. B. est due pour une large part à la concurrence mortelle des autres moyens de transport.

La S. N. C. F. B. a perdu ses transports rémunérateurs au bénéfice du transport routier, tandis qu'elle doit effectuer les transports massifs et lourds de marchandises et de voyageurs (ouvriers et employés), alors que souvent les recettes ne couvrent pas les dépenses.

L'étude de la coordination doit donc être poursuivie par tous les moyens.

Certains membres ont insisté sur la suppression des péages dans le tunnel sous l'Escaut pour les camions sans licence V et ils ont remercié M. le Ministre de l'amélioration résultant du fait de la suppression des péages pour les camions à licence V.

Régie des Voies Aériennes.

Bien qu'un budget distinct doive être soumis à l'examen et à l'avis de votre Commission, certains membres ont néanmoins soulevé diverses questions.

Un membre a demandé qu'il soit fait preuve de plus de souplesse dans l'application de la loi linguistique à l'aéroport de Melsbroeck.

Dans l'exposé détaillé qu'il a fait de l'application de la loi linguistique, M. le Ministre a démontré la nécessité d'une modification rapide de la situation existante, celle-ci étant contraire à la loi linguistique.

De getroffen maatregelen, zoals taalcursussen tijdens de diensturen, wijzen op overgrote soepelheid in de toepassing.

Melsbroek is een nationale luchthaven, waar naar buiten uit een tweetalig regime moet heersen, terwijl het Nederlands de voertaal moet zijn in binnendienst, daar de luchthaven op Vlaams grondgebied is gelegen.

Op de 17 leidende ambtenaren zijn voor het ogenblik 14 Vlaamsonkundigen.

In de loop van de eerstkomende drie jaren dienen deze laatste zich voldoende te bekwamen in de tweede landstaal of hun behoud te Melsbroek kan niet gerechtvaardigd worden.

Al de inlichtingen voor het publiek bestemd dienen verstrekt in beide talen.

Wat de reizigers aangaat, deze zouden zoveel mogelijk in hun eigen taal dienen te woord gestaan. Vandaar de wenselijkheid dat het personeel ook andere talen zou kennen.

Een lid drong aan, daarin gesteund door andere leden, op inrichting van een Commissie voor de ongevallen in de schoot van het Bestuur der Luchtvaart.

Deze kan niets anders dan nut opleveren en tot voorlichting dienen.

Het blijkt nochtans uit de gegevens door de heer Minister verstrekt, dat het percentage ongevallen bij de Sabena heel wat lager is dan bij andere buitenlandse maatschappijen. Men laat zich hierbij leiden door de stelregel: Eerst veiligheid en daarna snelheid.

Het statuut van het personeel van de Regie der Luchtweegen wordt voor 't ogenblik in de syndicale raad van advies besproken en zal eerlang de gewenste oplossing geven.

De luchthaven te Gent werd ingevolge het ontwerp van de weg Brussel-Oostende in belangrijke mate gehinderd, en men vraagt zich terecht af waarom geen weg getrokken werd waardoor het vliegplein in zijn vroegere toestand kon worden behouden.

Sommige leden zijn de mening toegedaan, dat zulks zonder moeite kon geschieden en de verdere uitbouw van deze luchthaven mogelijk ware geweest.

De luchthaven te Sint-Hubert blijkt niet geschikt, en zelfs de legeroverheid wenst ze niet te gebruiken.

In 1949 daalden er slechts een tiental vliegtuigen.

Het inzicht bestaat, meerdere startbanen aan te leggen op het vliegplein te Deurne (Antwerpen) en wel in die richting, dat de ontworpen werkmanswoningen in de omgeving niet zouden opgericht worden.

Een lid dringt aan opdat zou nagegaan worden deze startbanen in een andere richting aan te leggen.

Zeewezen.

Bij de behandeling van vorige begrotingen werd er telkens met nadruk gewezen op de noodzakelijkheid de scheepsbouw voor eigen koopvaardijvloot te bevorderen en aan te moedigen.

Er is een weinig vooruitgang, doch de resultaten zijn onvoldoende.

Op dit ogenblik is de toestand zo, dat 1/4 voor eigen vloot gebouwd wordt en 3/4 voor het buitenland.

Zo komt men tot volgende verhouding:

In de haven van Antwerpen heeft men 6 % Belgische tonnemaat, terwijl te Rotterdam 52 % Nederlandse tonnemaat instaat voor aanvoer en uitvoer.

De heer Minister merkte op dat voordelig krediet verleend wordt en dat andere mogelijkheden zullen nagegaan en onderzocht worden.

Een lid merkte op dat de herhaalde verhoging der

Les mesures prises, telle l'organisation de cours linguistiques pendant les heures de service, témoignent d'une extrême souplesse dans leur application.

Melsbroeck est un aéroport national où, par rapport à l'extérieur, il doit exister un régime bilingue, tandis que le néerlandais doit être la langue véhiculaire en service intérieur, étant donné que l'aéroport se trouve en territoire flamand.

Sur les 17 fonctionnaires dirigeants, il y en a actuellement 14 qui ignorent le néerlandais.

Au cours des trois prochaines années, ces derniers devront se perfectionner suffisamment en la seconde langue nationale, sinon leur maintien à Melsbroeck ne pourrait se justifier.

Tous les avis destinés au public doivent être rédigés dans les deux langues.

Quant aux passagers, il y a lieu, autant que possible, de communiquer avec eux dans leur langue. Il serait donc souhaitable que le personnel connût aussi d'autres langues.

Un membre, appuyé par plusieurs collègues, a insisté en faveur de la création d'une Commission des Accidents au sein de l'Administration de l'Aéronautique.

Celle-ci ne peut offrir que des avantages et servir d'information.

Les éléments fournis par M. le Ministre font cependant apparaître que le pourcentage des accidents de la Sabena est bien inférieur à celui d'autres compagnies étrangères. On s'y laisse guider par le principe: sécurité d'abord, rapidité ensuite.

Le statut du personnel de la Régie des Voies Aériennes est actuellement soumis à l'examen du conseil de consultation syndicale et apportera sous peu la solution désirée.

L'aéroport de Gand est grandement entravé par le projet d'autostrade Bruxelles-Ostende, et c'est à juste titre que l'on peut se demander pourquoi l'on n'a pas adopté un tracé maintenant la plaine d'aviation dans son ancien état.

Certains membres estiment que cela était possible sans inconvénient, ce qui aurait permis de poursuivre l'aménagement de cet aéroport.

L'aéroport de Saint-Hubert ne semble pas convenir, et les autorités militaires elles-mêmes ne désirent pas l'utiliser.

En 1949, une dizaine d'avions seulement y ont atterri.

Il est envisagé d'aménager plusieurs pistes à la plaine d'aviation de Deurne (Anvers), orientées de telle façon qu'il serait renoncé aux projets de construction de maisons ouvrières dans les environs.

Un membre insiste pour que soit examinée la possibilité de donner à ces pistes une autre orientation.

Marine.

Lors de la discussion des précédents budgets, il a été insisté chaque fois sur l'encouragement et l'aide à apporter aux constructions navales destinées à notre propre marine marchande.

Il y a quelque progrès, mais les résultats restent insuffisants.

La situation actuelle est telle qu'un 1/4 des constructions maritimes est destiné à notre flotte et 3/4 le sont à l'étranger.

De là les proportions suivantes:

Au port d'Anvers, 6 % du tonnage est belge, tandis qu'à Amsterdam, les exportations et importations sont assurées pour 52 % par du tonnage néerlandais.

M. le Ministre a fait observer qu'il est accordé des crédits avantageux et que d'autres possibilités seront recherchées et mises à l'étude.

Un membre a fait remarquer que l'augmentation répétée

uitgaven voor het schoolschip « Mercator » voor 1951 6.964.000 frank zal bedragen.

Dit is te wijten aan het in de vaart brengen van dit schip sedert begin 1951.

De marineschool te Oostende schijnt volkomen verwaarloosd. Geen toelagen zijn voorzien in de begroting, alhoewel heel wat te wensen overlaat.

Geen personeelskaders zijn voorzien.

Voor de voeding der leerlingen is 26 frank per dag, en te Antwerpen 46 frank per dag, voorzien.

Waaraan is dit verschil te wijten.

Een lid wijst op de onvoldoende uitrusting van de hydrografische dienst te Oostende.

Dit maakt het niet mogelijk, sommige vaargeulen op voldoende wijze te dreggen, met als gevolg onzekerheid en gevaar voor de scheepvaart en visserijvloot.

Sommige leden wijzen op het verlenen van een krediet van 34 miljoen door de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid tot het bouwen van drie nieuwe vissersboten.

Alhoewel de grootste werkloosheid heerst op de scheepswerven voor vissersboten zouden de bestellingen geplaatst zijn in Engeland.

De heer Minister deelt mede dat deze kwestie voor advies overgemaakt is aan het Ministerie van Economische Zaken, en dat de bestelling enkel voor een boot is geplaatst.

Wanneer een Belgische werf voldoening geeft, moeten de bestellingen bij voorrang op Belgische werven geplaatst worden.

Ten slotte wezen sommige leden op de kleine wedden van de kapiteins der mailboten, wier taak niet is te vergelijken met deze van de koopvaardij schepen.

Toerisme en arbeidersvacanties.

Het toerisme heeft in ons land grote vorderingen geboekt. De bestendige activiteit en de voortdurende zorg van de Dienst voor Toerisme van het Departement van Verkeerswezen is daaraan niet vreemd.

De hulp en samenwerking welke het bij andere personen en instellingen heeft gezocht en gevonden hebben flinke resultaten afgeworpen.

Toerisme is een belangrijke bron van inkomsten geworden voor een deel onzer bevolking, en op die wijze ook voor ons land.

Het moet dus met alle middelen geholpen en gesteund worden.

In verband hiermede hebben sommige leden uwer Commissie zich bezorgd gemaakt wegens de vermindering der kredieten die op de begroting voor 1951 zijn uitgetrokken.

Ook voor de arbeidersvacanties, die elk jaar een grotere uitbreiding nemen, werden de kredieten verminderd.

Op 1.800.000 arbeiders in ons land waren er 400.000 welke in 1950 de voordelen hebben genoten inzake betaald verlof.

De heer Minister deelde nochtans aan uw Commissie mede dat hij voor 1951 over voldoende middelen beschikte om dezelfde voordelen als in 1950 te verlenen.

Het blijkt dat de bedragen in vorige jaren te hoog geraamd waren, gesteund op een belangrijker percentage arbeiders welke van de arbeidersvacanties gebruik maken.

Anderzijds dienen voor 1951 strengere voorwaarden gesteld om misbruiken bij het verlenen van toelagen te voorkomen.

des dépenses relatives au navire-école « Mercator » s'élèvera, pour 1951, à 6.964.000 francs.

Ceci résulte du fait que ce navire a pris la mer depuis le début de 1951.

L'école de marine à Ostende semble totalement négligée. Le budget ne prévoit pas de subsides, alors que bien des choses laissent à désirer.

Il n'est pas prévu de cadres du personnel.

Pour la nourriture des élèves, il est prévu 26 francs par jour, et 46 francs par jour à Anvers.

A quoi faut-il attribuer cette différence ?

Un membre indique l'insuffisance de l'équipement du service de l'hydrographie à Ostende.

Ceci ne permet pas de draguer suffisamment certains chenaux, et il en résulte un manque de sécurité et des dangers pour la navigation et les bateaux de pêche.

Certains membres attirent l'attention sur l'octroi, par la Société Nationale de Crédit à l'Industrie, d'un crédit de 34 millions pour la construction de trois nouveaux bateaux de pêche.

Malgré le grave chômage que connaissent les chantiers de construction de bateaux de pêche, les commandes auraient été passées en Angleterre.

M. le Ministre signale que cette question a été transmise pour avis au Ministère des Affaires Economiques et qu'il n'a été passé commande que pour un seul bateau.

Lorsqu'un chantier belge donne satisfaction, les commandes doivent être passées par priorité aux chantiers belges.

Enfin, certains membres signalent l'insuffisance des traitements des commandants des malles, dont la tâche n'est cependant pas comparable à celle des capitaines de la marine marchande.

Tourisme et vacances ouvrières.

Le tourisme a fait de grands progrès dans notre pays. L'activité soutenue et la préoccupation constante de l'Office du Tourisme du Département des Communications n'y sont pas étrangers.

L'aide et la collaboration qu'il a cherchées et rencontrées auprès d'autres personnes et institutions ont donné d'excellents résultats.

Le tourisme est devenu une importante source de revenus pour une partie de notre population et dès lors aussi pour le pays.

Il faut donc l'aider et le soutenir par tous les moyens.

A cet égard, certains membres de votre Commission se sont inquiétés de la réduction des crédits prévus au budget pour 1951.

De même sont réduits les crédits destinés aux vacances ouvrières, alors que celles-ci prennent de l'extension, d'année en année.

Sur les 1.800.000 travailleurs que compte le pays, 400.000 ont bénéficié en 1950 des avantages accordés en matière de congés payés.

M. le Ministre signala toutefois à votre Commission que pour 1951 il disposait de moyens suffisants pour accorder les mêmes avantages qu'en 1950.

Il semble que les prévisions antérieures aient été trop fortes, parce que basées sur un pourcentage plus important de travailleurs faisant usage des vacances ouvrières.

D'autre part, il conviendra de fixer des conditions plus sévères pour 1951 afin de prévenir les abus dans l'octroi de subsides.

Tramwegen.

Dit vervoermiddel, dat in grote agglomeraties onmisbaar is, heeft de laatste jaren met financiële moeilijkheden te kampen.

De inkomsten, die amper 2,25 maal deze van vóór de oorlog bedragen, volstaan niet meer om de zware uitgaven te dekken.

De lasten inzake personeel, pensioenen en sociale verplichtingen bedragen circa 60 % van de uitgaven.

De duur der concessie voor de Brusselse tramwegen is reeds geruime tijd verstreken en een voorlopig comité beheert de Maatschappij in afwachting van het neerleggen van een wetsontwerp door de Regering.

Uw Commissie dringt aan op spoedige maatregelen, niet alleen wat betreft het indienen van het wetsontwerp maar eveneens voor financiële gezondmaking.

Een lid wees op sommige moeilijkheden welke gemakkelijk kunnen verholpen worden.

Bijkomende autobussen zouden dienen ingelegd tussen de stations Brussel-Noord en Zuid, waar de trams overbelast zijn.

De gesloten rijtuigen geven geen voldoening aan het publiek, en de uitbreiding daarvan is niet gewenst.

Een verlenging der tramdiensten moet verzekerd worden na 23 u. 30.

Handelsbedrijven (bioscopen, schouwburgen, enz.), in het centrum der stad, hebben er alles bij te winnen.

Te Antwerpen is de dienst verzekerd tot 1 uur 's morgens.

Uwe Commissie keurde de Begroting van Verkeerswezen voor 1950 goed met 7 tegen 6 stemmen, bij 1 onthouding.

De Begroting van Verkeerswezen voor 1951 werd verworpen bij staking van stemmen: 7 voor en 7 tegen.

Dit verslag werd goedgekeurd met 12 stemmen; onthoudingen: 3 stemmen.

De Verslaggever,

B. VAN ACKER.

De Voorzitter,

F. BRUNFAUT.

Tramways.

Ce moyen de transport, indispensable dans les grandes agglomérations, est aux prises avec des difficultés financières depuis quelques années.

Les recettes, qui atteignent à peine le coefficient 2,25 par rapport à l'avant-guerre, ne suffisent plus à couvrir les lourdes dépenses.

Les charges de personnel, de pensions et les obligations sociales s'élèvent à environ 60 p. c. des dépenses.

La durée de la concession des tramways bruxellois est expirée déjà depuis longtemps, et c'est un comité provisoire qui gère la Société en attendant le dépôt d'un projet de loi par le Gouvernement.

Votre Commission réclame des mesures rapides, non seulement en ce qui concerne le dépôt du projet de loi, mais également quant à l'assainissement financier.

Un membre signala quelques difficultés auxquelles il était facile de remédier.

Des autobus supplémentaires devraient être mis en circulation entre les gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi, les trams étant surchargés.

Les voitures fermées ne donnent pas satisfaction au public, et il n'est pas souhaitable d'augmenter leur nombre.

Le prolongement du service des trams doit être assuré après 23 h. 30.

Les entreprises commerciales (cinémas, théâtres, etc.), situées au centre de la ville, ont tout à y gagner.

A Anvers, le service est assuré jusqu'à 1 heure du matin.

Votre Commission a adopté le Budget des Communications pour 1950 par 7 voix contre 6 et une abstention.

Le Budget des Communications pour 1951 a été rejeté à parité de voix: 7 pour et 7 contre.

Le présent rapport a été adopté par 12 voix et 3 abstentions.

Le Rapporteur,

B. VAN ACKER.

Le Président,

F. BRUNFAUT.

BIJLAGEN.

VRAGEN EN ANTWOORDEN.

Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.

VRAAG :

Vooruitzicht omtrent het getal in aanbouw zijnde « Michelin » en de lijnen waarop die « Michelin » zullen rijden.

ANTWOORD :

De Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen heeft thans in aanbouw :

— 10 toerisme-railauto's.

De vooruitzichten in verband met de levering zijn :

1^{ste} railauto op 1 Augustus 1951, vervolgens 1 per week.

(Deze termijnen zullen waarschijnlijk niet meer in acht kunnen genomen worden daar de lichte metalen moeilijk te verkrijgen zijn.)

— 50 railauto's + 20 aanhangwagens.

De vooruitzichten in verband met de levering zijn :

Einde Januari 1952, om te eindigen einde Mei 1952.

Met de bestelde railauto's zal het niet mogelijk zijn al de lijnen uit te rusten waarop hun benutting voorzien is. De volgorde van voorrang voor het uitrusten van die lijnen is nog niet bepaald.

VRAAG :

Wij hebben ook gevraagd :

- a) de lijn Bertrix-Muno opnieuw in dienst te stellen;
- b) de lijn Virton-Marbehan niet af te schaffen.

Wat is de heer Minister voornemens dienaangaande te doen ?

ANTWOORD :

De autobusdienst welke, als proef, de treindienst tussen Bertrix en Muno heeft vervangen, heeft tot nu toe volle voldoening gegeven.

Behalve een enkele afgeschafte rit en enkele andere welke nogal merklijke vertraging hebben geleden hetzij uit hoofde van de sneeuw, hetzij wegens het wachten te Bertrix naar vertraging hebbende treinen, hebben de autobussen met een zeer bevredigende regelmatigheid gereden gedurende geheel de periode van buitengewoon slecht weder in December.

ANNEXE.

QUESTIONS ET REPONSES.

Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

QUESTION :

Prévision sur le nombre de Michelin en cours de construction et les lignes auxquelles ces Michelin seront affectées.

RÉPONSE :

La Société Nationale des Chemins de fer belges a actuellement en construction :

— 10 autorails de tourisme.

Les prévisions de fourniture sont :

1^{er} autorail le 1^{er} août 1951, puis 1 par semaine.

(Ces délais ne pourront vraisemblablement plus être observés étant donné les difficultés d'approvisionnement en métaux légers.)

— 50 autorails + 20 remorques.

Les prévisions de fourniture sont :

Fin janvier 1952 jusqu'à fin mai 1952.

Les autorails commandés ne permettront pas d'équiper toutes les lignes où leur utilisation est envisagée. L'ordre de priorité d'équipement de ces lignes n'est pas encore déterminé.

QUESTION :

Nous avons demandé d'autre part :

- a) que la ligne Bertrix-Muno soit rétablie;
- b) que la ligne Virton-Marbehan ne soit pas supprimée.

Que compte faire M. le Ministre à ce sujet ?

RÉPONSE :

Le service d'autobus établi, à titre d'essai, en lieu et place du service des trains entre Bertrix et Muno, a donné toute satisfaction jusqu'à présent.

Sauf en un seul parcours supprimé et quelques autres ayant subi des retards assez importants, soit du fait de la neige, soit pour attente de trains en retard à Bertrix, les autobus ont circulé avec une régularité très satisfaisante pendant toute la période d'intempéries exceptionnelles de décembre.

Het is maar toen het begon te dooien dat de autobusdienst gedurende twee dagen (5 en 6 Januari) werd geschorst en, zoals voorzien, door drie treinen in elke richting werd vervangen, zodat het onontbeerlijk verkeer verzekerd werd.

Er bestaat dienvolgens geen enkele reden om van de nieuwe organisatie af te zien.

* * *

Indien de raildienst Marbehan-Virton tot nu toe nog niet door een autobusdienst werd vervangen, is zulks te wijten aan de toestand van de wegen.

Schikkingen zijn getroffen om die vervanging mogelijk te maken van 5 Februari eerstkomende af.

De autobusdienst Marbehan-Virton zal natuurlijk als proef ingevoerd worden.

VRAAG :

Geef de statistiek van de per spoor vervoerde reizigers en de desbetreffende ontvangsten vóór en na de laatste tariefverhoging.

ANTWOORD :

Daar deze verhoging in twee stadia heeft plaats gehad, de ene in October 1949, de andere in December 1949, is het nodig, om de vergelijking te maken, het tijdvak van 9 maanden gaande van 1 Januari 1949 tot 30 September 1949 (vóór de verhoging) en het overeenkomend tijdvak van 9 maanden gaande van 1 Januari 1950 tot 30 September 1950 (na de verhoging) te beschouwen.

Hierna de aldus bekomen gegevens :

	Vóór de tariefverhogingen	Na
Aantal reizigers... ..	164.926.040	160.348.126
Aantal reizigers-km	5.381.684.883	5.305.986.857
Desbetreffende ontvangsten	1.745.198.732	1.782.237.310

De opgegeven ontvangsten zijn de netto-ontvangsten van het verkeer; zij houden geen rekening met de toelagen betreffende de abonnements voor werklieden, de werkabonnements en de door de Staat opgelegde verminderingen.

VRAAG :

Nu er sprake van is de groepen Aarlen en Brugge af te schaffen, werd zo pas nog een hoger ambtenaar voor een van die groepen benoemd. Waarom?

ANTWOORD

In afwachting dat een beslissing genomen wordt omtrent het behoud of de afschaffing van die groepen, is het

Ce n'est qu'au moment du dégel que le service d'autobus a été suspendu pendant deux jours (les 5 et 6 janvier) et remplacé, comme prévu, par trois trains dans chaque sens de manière à assurer les communications indispensables.

Il n'y a, dès lors, aucune raison d'abandonner la nouvelle organisation.

* * *

Si le service rail Marbehan-Virton n'a pas été remplacé jusqu'ici par un service d'autobus, c'est en raison de l'état des routes.

Des dispositions sont prises pour rendre possible cette substitution, à partir du 5 février prochain.

Le service d'autobus Marbehan-Virton sera évidemment mis en vigueur à titre d'essai.

QUESTION :

Donner la statistique des voyageurs transportés par chemin de fer et des recettes corrélatives avant et après la dernière augmentation des tarifs.

RÉPONSE :

Cette augmentation ayant comporté deux étapes, l'une en octobre 1949, l'autre en décembre 1949, il est nécessaire, pour établir la comparaison, de considérer la période de 9 mois allant du 1^{er} janvier 1949 au 30 septembre 1949 (avant les augmentations) et la période correspondante de 9 mois allant du 1^{er} janvier 1950 au 30 septembre 1950 (après les augmentations).

Les éléments ainsi obtenus sont les suivants :

	Avant les augmentations de tarifs	Après
Nombre de voyageurs ...	164.926.040	160.348.126
Nombre de voyageurs-km..	5.381.684.883	5.305.986.857
Recettes corrélatives...	1.745.198.732	1.782.237.310

Les recettes données sont les recettes nettes du trafic et ne comprennent pas les subventions relatives aux abonnements ouvriers et de travail et aux réductions imposées par l'Etat.

QUESTION :

Alors qu'il est question de supprimer les groupes d'Arlon et de Bruges, un fonctionnaire supérieur vient encore d'être nommé à l'un de ces groupes. Pourquoi?

RÉPONSE :

En attendant qu'une décision soit prise au sujet du maintien ou de la suppression de ces groupes, il est néces-

nodig dat de instandhouding der verschillende diensten der huidige inrichting, alsmede de verantwoordelijkheid die er aan verbonden is, door bevoegde ambtenaren verzekerd wordt.

Zo komt het dat een hoger ambtenaar van rang III onlangs door een bevordering van graad als leider van de Exploitatiedienst bij de groep Aarlen aangeduid werd, daar die plaats opengevallen was.

Ingeval de groep Aarlen mocht afgeschaft worden, zullen de plaatsen die eerstdaags ten gevolge van openstelling in de hogere kaders van de Maatschappij zullen openvallen gemakkelijk toelaten aan de betrokken ambtenaar een andere dienstbestemming, overeenkomend met zijn nieuwe graad, te geven.

VRAAG :

De Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen is met de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen overeengekomen om de thuisbezorging der colli gemeenschappelijk te verzekeren. Is die overeenkomst van toepassing voor gans het land ?

Welk is het speciaal regime der Firma Lambert te Libramont ?

Hoe heeft die Firma dergelijke vervoermachtigingen bekomen ?

ANTWOORD :

De N. M. V. B. bestelt aan huis de colli die haar toevertrouwd worden voor de localiteiten waar zij over een besteldienst beschikt.

Het gebeurt dat diezelfde localiteiten insgelijks door de vrachtwagens van de N. M. B. S. bediend worden. In dit geval is de wil van de afzender, op de vrachtbrief, te kennen gegeven, die beslissend is om te weten of het collo door de diensten van de N. M. B. S. dan wel door die van de N. M. V. B. zal besteld worden.

Dat tweevoudig regime, dat niet met het algemeen belang strookt, heeft de N. M. V. B. er toe gebracht van het vervoer der stukgoederen bij vertrek uit en met bestemming naar bepaalde streken van het land ten bate van de N. M. B. S. af te zien. Zo komt het dat thans de N. M. B. S. uitsluitend de localiteiten der provincie Antwerpen en een zeker getal gemeenten der beide Vlaanderen en van Brabant bedient.

Deze hervorming zal geleidelijk tot geheel het land uitgebreid worden.

De Firma Lambert te Libramont geniet generlei speciaal regime ten opzichte van de N. M. B. S. Men ziet niet in op welke vervoermachtigingen gezinspeeld wordt.

VRAAG :

Vicinalisering van 3 spoorweglijnen in Luxemburg. — De contracten werden voor 10 jaar gesloten. — Is dat juist ?

ANTWOORD :

Voor de 3 vervangingsdiensten werden de contracten met de exploitanten gesloten tot wederopzeggens.

saire que le maintien des différents services que comporte l'organisation actuelle ainsi que les responsabilités qui en découlent, continuent à être assumées par des fonctionnaires qualifiés.

C'est ainsi qu'un fonctionnaire du rang III supérieur a été désigné dernièrement, par promotion de grade, en qualité de dirigeant du Service d'Exploitation au groupe d'Arlon, ce poste étant devenu vacant.

Dans l'éventualité où le groupe d'Arlon serait supprimé, les vacances qui s'ouvriraient prochainement, par suite de mise à la retraite, dans les cadres supérieurs de la Société, permettraient aisément de donner au fonctionnaire dont il s'agit une autre affectation, en rapport avec son nouveau grade.

QUESTION

La Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est arrangée avec la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux en vue d'assurer en commun la remise des colis à domicile.

Cet accord s'étend-il à tout le pays ?

Quel est le régime spécial de la Firma Lambert de Libramont ?

Comment cette firme a-t-elle obtenu de telles autorisations de transport ?

RÉPONSE :

La S. N. C. V. livre à domicile les colis qui lui sont confiés à destination des localités où elle dispose d'un service de camionnage.

Il arrive que ces mêmes localités sont également desservies par les camions de la S. N. C. B. Dans ce cas, c'est la volonté de l'expéditeur manifestée sur la lettre de voiture qui est déterminante pour savoir si le colis sera livré par les services de la S. N. C. B. ou par ceux de la S. N. C. V.

Cette dualité de régime qui n'est pas conforme à l'intérêt général, a amené la S. N. C. V. à abandonner au profit de la S. N. C. B. le trafic des charges incomplètes au départ et à destination de certaines régions du pays. C'est ainsi qu'actuellement la S. N. C. B. assure exclusivement la desserte des localités situées dans la province d'Anvers et d'un certain nombre de communes des deux Flandres et du Brabant.

Cette réforme sera étendue progressivement à l'ensemble du territoire.

La Firma Lambert de Libramont ne bénéficie vis-à-vis de la S. N. C. B. d'aucun régime spécial. On ne voit pas à quelles autorisations de transport il est fait allusion.

QUESTION :

Vicinalisation de 3 lignes de chemins de fer du Luxembourg. — Les contrats ont été conclus pour 10 ans. — Est-ce exact ?

RÉPONSE :

Les contrats avec les exploitants d'autobus pour les 3 services de substitution ont été conclus à titre précaire.

VRAAG :

In weerwil van de verbintenis tot vermindering van het personeel van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, heeft deze in de loop van 1950 nieuwe bedienden aangeworven, inzonderheid machineponssters.

Zou het niet mogelijk zijn in deze laatste functies overtallige bedienden te werk te stellen die daartoe zouden opgeleid of gevormd worden?

ANTWOORD :

Het is waar dat een vergelijkend examen voor machineponssters in October 1950 werd aangekondigd.

Dit examen werd op 14 dezer afgenomen en moet het mogelijk maken het huidig effectief van de dienst der mecanographie met 12 uniteiten te vermeerderen om te kunnen overgaan tot de mechanisatie van de schrifturen betreffende het werkblad der machinisten en de bons voor kolen- en olieverbruik.

De invoering van die maatregel zal een besparing van ongeveer 4.500.000 frank per jaar opleveren ten gevolge van vermindering van het personeel met 61 bedienden en van de kosten van drukwerk.

De bedienden die beschikbaar worden zijn klerken en opstellers die niet rationeel bij de mecanographie kunnen te werk gesteld worden aangezien zij op hogere grondslagcijfers dan de machineponssters bezoldigd worden.

Die beschikbare uniteiten zullen voor met hun graad overeenkomende posten worden aangewezen ter vervanging van op rustpensioen te stellen bedienden wier betrekking in verband staat met de veiligheid der exploitatie en derhalve niet onbezet kan blijven.

Om de functies van machineponsster waar te nemen is een grote vaardigheid benevens een zekere graad van ontwikkeling vereist.

Daar de vrouwelijke krachten bijzonder voor die dienst geschikt zijn werden de posten van machineponsster uitsluitend voor haar bestemd. Doch vermits hun werkopbrengst rond hun 30^{ste} levensjaar vermindert, heeft de N. M. B. S. getracht een tamelijk hoog percentage jonge krachten in het effectief op te nemen om een normale werkopbrengst te kunnen bekomen.

Van de andere kant beschikt de Nationale Maatschappij niet over overtallige mannelijke krachten die de nodige geschiktheid bezitten om voor de bediening van ponsmachines te worden opgeleid. Bovendien zou het niet aan te bevelen zijn terzelfdertijd mannelijken vrouwelijk personeel bij de dienst der mecanographie te werk te stellen.

Daar er te weinig vrouwelijk personeel was, kon niet anders worden gedaan dan een examen uit te schrijven.

VRAAG :

Welk is het bedrag dat de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen tot op heden als oorlogsschade ontving?

ANTWOORD :

Het bedrag der oorlogsschade ontvangen door de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen voor het

QUESTION :

Malgré l'engagement de réduire le personnel de la Société Nationale des Chemins de fer belges, celle-ci a opéré de nouveaux recrutements au cours de 1950 et notamment de poinçonneuses.

Ne pourrait-on utiliser dans ces dernières fonctions des agents en surnombre, à éduquer ou former en conséquence?

RÉPONSE :

Il est exact qu'un concours de poinçonneuse a été annoncé en octobre 1950.

Cette épreuve, qui a eu lieu le 14 janvier courant, doit permettre de renforcer de 12 unités l'effectif actuel du service de la mecanographie afin de rendre possible la mecanisation des écritures relatives à la feuille de travail des machinistes et aux bons de consommation de charbon et d'huile.

La réalisation de cette mesure entraînera une économie de l'ordre de 4.500.000 francs environ par an, par suite de réductions de personnel (61 agents) et du coût d'imprimés, qui en résulteront.

Les agents qui deviendront disponibles sont des commis et des rédacteurs, qui ne peuvent être utilisés rationnellement à la mecanographie vu qu'ils sont rémunérés sur des bases plus élevées que les poinçonneuses.

Ces unités disponibles seront désignées pour des postes correspondant à leur grade en remplacement d'agents à mettre à la retraite, dont l'emploi intéressant la sécurité de l'exploitation ne peut être laissé inoccupé.

L'exercice des fonctions de poinçonneuse exige une grande dextérité et un certain degré d'instruction.

Les éléments féminins convenant particulièrement pour ce service, les postes de poinçonneuse leur ont été réservés. Mais étant donné que leur rendement fléchit vers leur 30^e année d'âge, la S. N. C. F. B. s'est efforcée de compter dans l'effectif un pourcentage assez élevé d'éléments jeunes pour qu'un rendement normal puisse être atteint.

Par ailleurs, la Société Nationale ne dispose pas d'éléments masculins excédentaires possédant les aptitudes nécessaires à pouvoir être initiés à la desserte de machines à poinçonner. Au surplus, il ne se recommanderait pas d'utiliser des agents masculins en même temps que du personnel féminin au service de la mecanographie.

L'effectif d'agents féminins étant insuffisant, l'organisation d'une épreuve constituait donc la seule solution à envisager.

QUESTION :

Quel est le montant des sommes reçues jusqu'à ce jour par la Société Nationale des Chemins de fer belges à titre de dommage de guerre?

RÉPONSE :

Le montant des dommages de guerre reçu par la Société Nationale des Chemins de Fer belges pour la pé-

tijdperk 1940 tot 1947 beloopt... fr. 11.332,6 miljoen.

Deze uitgaven zijn begrepen in de thesaurievoorschotten welke aan de Nationale Maatschappij werden toegestaan gedurende dit tijdvak.

Daarna werd de oorlogsschade aan de maatschappij vergoed als volgt :

op de begroting 1948...	1.025,5 miljoen
op de begroting 1949...	659,8 miljoen
op de begroting 1950...	197,0 miljoen

hetzij in totaal fr. 13.214,9 miljoen.

VRAAG :

Opgave van de toelagen die gedurende de laatste 12 jaren in om het even welke vorm door de Staat werden verleend aan de verschillende parastatale of min of meer als dusdanig beschouwde instellingen die van uw Departement afhangen, inzonderheid de N. M. B. S., en opgave van de desbetreffende vooruitzichten uit het oogpunt van de nodige bezuinigingen.

ANTWOORD :

Hierbij de opgave van de bedoelde toelagen.

Wat de opgave van de vooruitzichten in zake die toelagen betreft, deze kan door het Bestuur onmogelijk nu reeds met al de vereiste bijzonderheden opgemaakt worden.

Op te merken valt, bij voorbeeld, dat de vergoedingen voor vervoer tegen verminderde prijs van sommige categorieën van reizigers een conventioneel karakter hebben en dat de eventuele besnoeiingen hoofdzakelijk uit een vermindering van de verplaatsingen der gerechtigden moeten voortvloeien.

Eigenlijk, is het slechts de post « Tussenkost van de Staat in het exploitatietekort van de N.M.B.S. » die rechtstreeks de terugslag van de bezuinigingsmaatregelen kan ondergaan.

Dit heeft de N. M. B. S. erkend door haar instemming te betuigen met het saneringsplan dat haar door het Departement van Verkeerswezen werd voorgelegd en dat de toekenning van de volgende afnemende toelagen omvat :

in 1950 ...	1.300 miljoen
in 1951 ...	950 »
in 1952 ...	600 »
in 1953 ...	300 »

om in 1954 weg te vallen.

Bij de vaststelling van die bedragen kon geen rekening gehouden worden met de Regeringsmaatregelen die naderhand door de Staat ten gunste van zijn personeel genomen werden (verlofgeld, enz.), welke maatregelen de N. M. B. S. eveneens op haar personeel moet toepassen en waarvoor een bijkomende vergoeding van 150 miljoen nodig gebleken is.

1^o Opgave van de toelagen die gedurende de laatste 12 jaren in om het even welke vorm door de Staat aan de Spoorwegmaatschappijen verleend werden — in miljoenen frank.

riode de 1940 à 1947 s'élève à ... fr. 11.332,6 millions.

Ces dépenses sont englobées dans les avances de trésorerie accordées à la Société Nationale pendant cette période.

Par après, la Société a été indemnisée comme suit :

sur le budget de 1948 ...	1.025,5 millions
sur le budget de 1949 ...	659,8 millions
sur le budget de 1950 ...	197,0 millions

Soit au total fr. 13.214,9 millions.

QUESTION :

Relevé des subventions versées par l'Etat sous quelque forme que ce soit durant les 12 dernières années aux divers organes parastataux ou plus ou moins tels, relevant de votre Département, notamment la S. N. C. B., et relevé des prévisions à ce sujet au point de vue des économies nécessaires.

RÉPONSE :

Le relevé des subventions dont il s'agit est ci-annexé.

Quant au relevé des prévisions en ce qui concerne ces subventions, il n'est pas possible à l'Administration de l'établir dès à présent avec toutes les précisions requises.

A noter, par exemple, que les indemnités pour transport à prix réduit de certaines catégories de voyageurs revêtent un caractère conventionnel et que les compressions éventuelles doivent résulter en ordre principal de l'allure descendante des déplacements des bénéficiaires.

Somme toute, ce n'est que le poste « Intervention de l'Etat dans le déficit d'exploitation de la S. N. C. B. » qui peut subir directement le contre-coup des mesures d'économies.

C'est ce que la S. N. C. B. a reconnu en marquant son accord sur le plan d'assainissement qui lui a été présenté par le Département des Communications et qui comporte l'allocation des subventions dégressives suivantes :

en 1950 ...	1.300 millions
en 1951 ...	950 »
en 1952 ...	600 »
en 1953 ...	300 »

pour s'éteindre en 1954.

Lors de l'établissement de ces montants, il n'a pu être tenu compte des mesures gouvernementales prises après coup par l'Etat en faveur de son personnel (pécule des vacances, etc.), mesures que la S. N. C. B. doit appliquer également à son personnel et pour lesquelles une indemnisation supplémentaire de 150 millions s'est avérée nécessaire.

1^o Relevé des subventions versées par l'Etat, sous quelque forme que ce soit, durant les 12 dernières années aux Sociétés de chemins de fer — en millions de francs.

I. — Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.

	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	
Tussenkost van de Staat in het exploitatiekort	—	—	—	—	—	—	(1)	640	1519,7	2000	2000	1300	Intervention de l'Etat dans le déficit d'exploitation.
Tussenkost van de Staat in de lasten die de Maatschappij te dragen heeft wegens het afleveren van werklieden- en werkabonnementen	—	—	—	—	—	—	—	—	(1) + 350	+ 600	+ 600	+ 150	Intervention de l'Etat dans les charges supportées par la Société du fait de la délivrance d'abonnements ouvriers et de travail.
Vergoeding tot compensatie van de op verzoek van de Staat aan de Luxemburgse metaalnijverheid toegestane verminderingen op de vervoertarieven	12	4,5	—	—	—	—	11	12	12	12	12	12	Indemnité en compensation des réductions de tarifs de transports accordées à la demande de l'Etat à la métallurgie luxembourgeoise.
Tussenkost van de Staat in de door de Maatschappij gedragen lasten wegens de ten gunste van sommige bevoorrechte categorieën van reizigers opgelegde tariefverminderingen	14,2	3,—	0,1 (2)	0,5 (2)	0,5 (2)	0,2 (2) 3,2	12,4	12,2	65,—	76,8	76	99,5	Intervention de l'Etat dans les charges supportées par la Société du fait des réductions tarifaires imposées en faveur de certaines catégories de voyageurs privilégiés.
	26,2	7,5	0,1	0,5	0,5	3,4	23,4	664,2	1596,7	2438,8	2688	2011,5	

II. — Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

Tussenkost van de Staat in de door de Maatschappij gedragen lasten wegens de ten gunste van sommige bevoorrechte categorieën van reizigers opgelegde tariefverminderingen	5,1	5,2	5,4	5,3	5,6	5,5	5,6	5,5	26,—	30,7	30,3	39,8	Intervention de l'Etat dans les charges supportées par la Société du fait des réductions tarifaires imposées en faveur de certaines catégories de voyageurs privilégiés.
--	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	------	------	------	--

III. — Spoorweg Brussel-Tervuren.

Tussenkost van de Staat in de door de Maatschappij gedragen lasten wegens de ten gunste van sommige bevoorrechte categorieën van reizigers opgelegde tariefverminderingen	—	—	—	—	—	—	—	—	0,2	0,2	0,2	0,3	Intervention de l'Etat dans les charges supportées par la Société du fait des réductions tarifaires imposées en faveur de certaines catégories de voyageurs privilégiés.
Totaal van de toelagen ...	31,3	12,7	5,5	5,8	6,1	8,9	29,—	669,7	1622,9	2469,7	2718,5	2051,6	Ensemble des subventions.

(1) Deze sommen werden in de begroting geregulariseerd door ze in mindering te brengen op de Thesaurievoorschotten die van 1940 tot en met 1947 aan de N. M. B. S. werden toegekend.

(2) Vergoedingen alleen voor aan de oorlogsinvaliden toegestane verminderingen.

(3) Nog niet vereffende som. De Maatschappij heeft om een Thesaurievoorschot van hetzelfde bedrag als zij uit haar kas heeft moeten nemen verzocht.

(4) Een Thesaurievoorschot van 300 miljoen werd op dat nieuw krediet toegestaan. Een nieuw voorschot van 150 miljoen, zijnde het bedrag van het saldo, werd door de Maatschappij aangevraagd.

I. — Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

II. — Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux.

III. — Chemin de fer de Bruxelles à Tervueren.

(1) Ces sommes ont été régularisées budgétairement en déduction des avances de trésorerie accordées à la S. N. C. B. de 1940 à 1947 inclus.

(2) Indemnités pour réductions accordées aux invalides de guerre seulement.

(3) Somme non encore liquidée. La Société a sollicité une avance de trésorerie du même montant qu'elle a dû prélever sur sa trésorerie.

(4) Il a été accordé 300 millions d'avances de trésorerie sur ce crédit nouveau. Une nouvelle avance de 150 millions, représentant le solde, a été sollicitée par la Société.

VRAAG :

Zal er voor wat meer comfort gezorgd worden in de nieuwe michelines (lavatory, afdelingen voor rokers en niet-rokers, afdelingen 2^{de} klasse, enz.) ?

ANTWOORD :

De 50 lichte railauto's die dezer dagen besteld werden zullen meer comfort bieden dan de lichte railauto's.

Zij zullen voorzien zijn van een W.-C. met lavabo.

Klapstoelen op de balkons zullen het aantal zitplaatsen vermeerderen.

Verbeteringen zullen worden aangebracht om de voorafgaande verwarming van die rijtuigen mogelijk te maken en ze beter te verwarmen.

Bovendien zal bijzonder aandacht besteed worden aan het probleem der ventilatie en aan dat der geluiddemping.

Door de motor-ontsnapping op het dak te plaatsen zal het binnendringen van rook in het rijtuig voorkomen worden.

Maatregelen zullen getroffen worden om de trillingen van de motor niet op de kas over te brengen.

De verlichting zal geschieden door fluorescentie.

De hoogste snelheid zal 80 km/u bedragen.

Daar, van de andere kant, die railauto's voor de dienst op de secundaire lijnen bestemd zijn, werd besloten dat zij, zoals de huidige lichte railauto's, slechts uit 3^{de} klasse-afdelingen, zonder scheidswand, zullen bestaan.

VRAAG :

Welke maatregelen zullen er worden getroffen om de snelheid van de treinen te verhogen ? Vóór 1940 was zij merklijk groter.

Aldus vergt het traject Namen-Brussel, dat in 45 minuten werd afgelegd, thans 62 minuten.

ANTWOORD :

Het aantal thans rijdende reizigerstreinen is kleiner dan vóór de oorlog. Deze maatregelen, *welke bezuinigingshalve* werden getroffen, hebben een vermeerdering van de belading der treinen ten gevolge gehad. Het spreekt vanzelf dat het niet mogelijk was voor die *zware* treinen even snelle uurregelingen vast te stellen als die welke vóór de oorlog op zekere treinen met geringe belading toegepast werden.

Bovendien bestaan er op het net nog menigvuldige aan oorlogsfeiten te wijten vertragingpunten.

Zo komt het dat op voormelde lijn Namen-Brussel de snelheid van de treinen tot 90 km/u te Ottignies en tot 20 km/u. te Le Buston moet worden verminderd.

Op te merken valt dat ondanks deze vertragingen de zware internationale treinen het traject Namen-Brussel L. W in 46 minuten afleggen.

VRAAG :

Welk is het aantal dodelijke ongevallen in 1950 door de spoorwegen veroorzaakt en inzonderheid aan de overwegen ?

QUESTION :

Va-t-on prévoir un peu plus de confort dans les michelines nouvelles (lavatory, compartiments fumeurs et non-fumeurs, compartiments de 2^e classe, etc.) ?

RÉPONSE :

Les 50 autorails légers dont il vient d'être passé commande seront pourvus d'un confort supérieur à celui des autorails légers existants.

Ils comporteront un W.-C. avec lavabo.

L'installation de strapontins sur les plates-formes augmentera le nombre de places « assises ».

Des perfectionnements seront apportés pour permettre le préchauffage et améliorer le chauffage de ces véhicules.

En outre, une attention spéciale sera consacrée au problème de la ventilation et à celui de l'insonorisation.

L'installation de l'échappement du moteur sur la toiture évitera la pénétration de fumées dans la voiture.

Des dispositions seront prises pour éviter la transmission des vibrations du moteur à la caisse.

L'éclairage se fera par fluorescence.

La vitesse maximum sera de 80 km/h.

Par ailleurs, ces autorails étant destinés à assurer du service sur les lignes secondaires, il a été décidé qu'ils ne comporteraient, comme les autorails légers actuels, que des compartiments de 3^e classe sans cloison de séparation.

QUESTION :

Quelles mesures va-t-on prendre pour accélérer la vitesse des trains ? Avant 1940 elle était nettement supérieure.

Ainsi le trajet Namur-Bruxelles, qui s'effectuait en 45 minutes, demande actuellement 62 minutes.

RÉPONSE :

Le nombre de trains de voyageurs circulant actuellement est moins élevé qu'avant guerre. Cette mesure, *prise pour raison d'économie*, a eu pour conséquence une augmentation de la charge des trains. Il va de soi qu'il était impossible de fixer, pour ces *trains lourds*, des horaires aussi rapides que ceux qui étaient appliqués avant guerre à certains trains à faible charge.

D'autre part, il existe encore sur le réseau de multiples points de ralentissement résultant de faits de guerre.

C'est ainsi que sur la ligne de Namur-Bruxelles, citée ci-dessus, la vitesse des trains doit être réduite à 90 km/h. à Ottignies et à 20 km/h. à Le Buston.

A noter que, malgré ces ralentissements, les trains internationaux, à forte charge, effectuent le trajet Namur-Bruxelles-Q.-L. en 46 minutes.

QUESTION :

Quel est le nombre d'accidents mortels provoqués en 1950 par les chemins de fer et notamment aux passages à niveau ?

Ongevallen in 1950 — Accidents en 1950.

MAAND — MOIS	Getal ongevallen zonder slachtoffers — Nombre d'accidents sans victimes	Aan de exploitatie te wijten ongevallen — Accidents dus au fait de l'Exploitation																Ongevallen niet te wijten aan de exploitatie (dodelijke arbeidsongevallen) — Accidents non dus au fait de l'exploitation (cas mortels d'accidents du travail)				
		Ongevallen met slachtoffers (personeel van de N.M.B.S.) — Accidents avec victimes (agents de la S.N.C.B.)				Reizigersongevallen — Accidents de voyageurs				Ongevallen aan passages à niveau — Accidents à des passages à niveau												
		Getal slachtoffers — Nombre de victimes				Getal slachtoffers — Nombre de victimes				bewaakte overwegen — gardés				onbewaakte overwegen — non gardés								
		Getal — Nombre				Getal — Nombre				met automatische signalisatie — avec signalisation automatique Getal — Nombre				zonder automatische signalisatie — sans signalisation automatique Getal — Nombre								
		Gedood — Gedood	Tués — Tués	Gekwetst — Gekwetst	Blessés — Blessés	Gekneusd — Gekneusd	Contusionnés — Contusionnés	Gedood — Gedood	Tués — Tués	Gekwetst — Gekwetst	Blessés — Blessés	Gekneusd — Gekneusd	Contusionnés — Contusionnés	Gedood — Gedood	Tués — Tués	Gekwetst — Gekwetst	Blessés — Blessés		Gekneusd — Gekneusd	Contusionnés — Contusionnés		
Januari — Janvier...	95	5	2	1	3	59	—	9	42	1	—	—	—	2	—	—	—	7	1	2	1	1
Februari — Février...	75	11	2	9	2	49	—	7	42	—	—	—	—	1	—	—	1	3	—	1	1	—
Maart — Mars...	77	7	3	2	3	47	—	6	36	—	—	—	—	2	1	—	—	7	—	4	—	—
April — Avril...	67	5	1	2	2	49	—	5	49	1	—	—	—	—	—	—	—	5	2	3	1	1
Mei — Mai...	84	4	2	1	3	53	—	2	64	—	—	—	—	3	—	1	—	2	—	1	—	—
Juni — Juin...	82	7	4	2	2	40	—	3	38	—	—	—	—	2	1	2	—	7	2	1	6	—
Juli — Juillet...	63	12	2	5	7	40	—	8	33	1	—	—	—	1	1	9	5	6	5	1	—	1
Augustus — Août...	87	6	—	3	4	46	7	16	40	—	—	—	—	1	—	—	—	3	—	1	—	—
September — Septembre...	107	9	2	3	5	50	—	10	40	2	—	1	1	1	—	—	1	5	2	—	—	1
October — Octobre...	128	9	4	2	5	52	—	5	59	4	1	1	3	2	1	—	—	5	2	7	—	—
November — Novembre...	127	9	2	2	7	51	2	10	39	1	—	1	—	1	—	1	—	7	1	2	5	—
December — Décembre...	124	13	14	2	8	53	2	21	105	6	1	5	18	1	—	—	—	5	2	—	—	—

VRAAG :

Welk zou de weerslag zijn op de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen van de toepassing van het « Schuman »-protocol, dat geen differentiële tarieven meer zou dulden ?

ANTWOORD :

Het is zeer gewaagd vooruitzichten te maken over de weerslag voor de N. M. B. S. van de door het Schuman-plan beoogde principes.

Het plan voorziet zekere regels voor het bepalen van de vervoerprijzen buiten het verzaken aan de discriminatietarieven.

Wat slechts deze laatste maatregel betreft, kan de afschaffing er van op verschillende manieren verwezenlijkt worden :

- 1° met het genot van de discriminatietarieven uit te breiden tot al de producten van de leden van de Gemeenschap;
- 2° met de discriminatietarieven af te schaffen;
- 3° met een tussenoplossing te zoeken, mitsgaders het algemeen tarief te bepalen tussen de verminderde prijzen van de huidige discriminatietarieven en deze van het huidige algemeen tarief.

De eerste oplossing valt het zwaarst voor de N.M.B.S. Het verlies aan ontvangsten zou 100 tot 130 miljoen per jaar kunnen bereiken.

De oplossingen 2 en 3 zouden de N. M. B. S. blootstellen aan moeilijk te voorzien verkeersverlies, waarvan de vergelding zou dienen bekomen door prijsverhogingen, welke door de huidige genietters van de discriminatietarieven zouden moeten gedragen worden.

VRAAG :

Is het waar dat Landsverdediging zich verzet tegen de electrificering der spoorwegen en hier enkel zou akkoord gaan indien voldoende locomotieven voor stoomtractie behouden blijven ?

ANTWOORD :

Dergelijk verzet werd niet betekend aan mijn Departement noch aan de N. M. B. S. In de Commissie van het Spoorwegwet werd er evenmin gewag van gemaakt.

Er dient ten andere rekening mede gehouden, dat de electrificering slechts haar toepassing zal vinden op de bijzonderste hoofdlijnen, zodat men mag aannemen dat de voor de bediening van de andere lijnen te behouden stoomlocomotieven toereikend zullen zijn om het militair vervoer per spoor te verzekeren.

VRAAG :

Op welke wijze zal de huidige Raad van Beheer der Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen vervangen worden en wanneer ?

ANTWOORD :

Het mandaat van de leden van de huidige Raad van Beheer van de N. M. B. S. loopt ten einde op 31 October 1951.

De samenstelling van de nieuwe raad, waarvan het mandaat dient in te gaan op 1 November 1951, zal geschieden overeenkomstig de beschikkingen van artikel 7 der wet van 23 Juli 1926 houdende oprichting van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.

QUESTION :

Quelle serait la répercussion sur la Société Nationale des Chemins de fer Belges de l'application du protocole « Schuman », qui n'admettrait plus de tarifs différentiels ?

RÉPONSE :

Il est très risqué de faire des prévisions quant à la répercussion sur la S. N. C. B. des principes visés par le Plan Schuman.

Le plan prévoit certaines règles pour la fixation des prix de transport indépendamment de l'abandon des tarifs discriminatoires.

En ce qui concerne uniquement cette dernière mesure, sa suppression peut être réalisée de façons diverses :

- 1° en étendant le bénéfice des tarifs discriminatoires à tous les produits des membres de la Communauté;
- 2° en supprimant les tarifs discriminatoires;
- 3° en recherchant une solution intermédiaire, tout en fixant le tarif général entre les prix réduits des tarifs discriminatoires actuels et ceux du tarif général actuel.

La première solution est la plus lourde de conséquence pour la S. N. C. B. La diminution des recettes pourrait atteindre 100 à 130 millions par an.

Les solutions 2 et 3 exposeraient la S. N. C. B. à une perte de trafic difficile à prévoir et dont la compensation devrait être obtenue par des augmentations de prix qui seraient à supporter par les bénéficiaires actuels des tarifs discriminatoires.

QUESTION :

Est-il exact que la Défense Nationale s'oppose à l'électrification des chemins de fer et ne marquerait son accord à ce sujet qu'à la condition qu'on conserve un nombre suffisant de locomotives à vapeur ?

RÉPONSE :

Une opposition de ce genre n'a été signalée ni à mon Département ni à la S. N. C. F. B. Il n'en a pas été question davantage à la Commission du Réseau.

D'autre part, il y a lieu de tenir compte du fait que l'électrification ne sera appliquée que sur les lignes principales, de sorte qu'on peut admettre que les locomotives à vapeur à conserver pour la desserte des autres lignes seront suffisantes pour assurer le transport militaire par chemin de fer.

QUESTION :

De quelle façon et quand le Conseil d'Administration actuel de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges sera-t-il remplacé ?

RÉPONSE :

Le mandat des membres du Conseil d'Administration actuel de la S. N. C. B. expire le 31 octobre 1951.

La constitution du nouveau Conseil, dont le mandat doit prendre cours le 1^{er} novembre 1951, sera réalisée conformément aux dispositions de l'article 7 de la loi du 23 juillet 1926 portant création de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

VRAAG :

Hoe staat het met de aanpassing der pensioenen van diegenen die vóór 1 Januari 1946 bij de Spoorwegen op pensioenen werden gesteld?

ANTWOORD :

De aanpassing der vóór 1 Januari 1946 verleende pensioenen maakt deel uit van een reeks problemen van algemene aard die voor het ogenblik door de Regering onderzocht worden.

Zodra de Staat een beslissing nopens de gepastheid van een algemene herziening van de pensioenen zal genomen hebben, zal de Nationale Maatschappij deze kwestie eveneens voor haar gepensioneerden onderzoeken.

VRAAG :

Zal de N. M. B. S. in de toekomst zoveel mogelijk het voor haar uitbating nodige materieel zelf vervaardigen in plaats van dit aan private bedrijven toe te vertrouwen?

ANTWOORD :

Zoals deze vraag gesteld is veronderstelt zij een grondige hervorming van de N.M.B.S. in een geest van autarkie.

Het hoeft geen betoog dat mijn Departement principieel afwijzend staat tegenover dergelijke strekking.

Voor de N. M. B. S. is en moet het hoofdzaak blijven zich allereerst te interesseren voor haar specifieke bedrijvigheid, namelijk : het verzekeren van het vervoer onder de best mogelijke voorwaarden (ook ten opzichte van de financiële uitkomsten).

Evenzo geldt voor onze gespecialiseerde constructiewerkplaatsen de stelregel dat, willen zij de traditionele leveranciers blijven van de spoorwegen — zo binnen als buiten onze grenzen — hun methodes bestendig dienen afgestemd op verbeterde constructies en verlaagde kosten.

Het is op dergelijke grondslagen dat een evenwicht dient gezocht in het belang van beide partijen en meteen ook in het belang van de gemeenschap. Op 17 Januari jl. verklaarde de Minister van Verkeerswezen nog in de Senaat met betrekking tot de R. T. T. :

« Pour l'outillage spécialisé, il y a lieu de s'adresser à » l'industrie privée. Il n'y a en effet aucun intérêt à remplacer le chômage d'un secteur par le chômage d'un autre secteur ».

Men kan nu wel toegeven dat het niet denkbaar is op dit stuk een al te strakke scheidingslijn te trekken, meer bepaald wat de vervaardiging van het materieel van de spoorwegen betreft, namelijk wanneer de N. M. B. S. zich, uitzonderlijk, wil toeleggen op de constructie, in haar werkplaatsen, van oordeelkundig gekozen materieel om, zodoende, de arbeidskrachten niet te moeten afdanken die beschikbaar worden en die zij niet onmiddellijk naar andere diensttakken kan overschakelen.

Men zou er evenwel verkeerdt aan doen daarin een gedragslijn te zien die onder het even welke omstandigheden geldend dient gemaakt.

Regie T. T.

VRAAG :

Welke zijn de tarieven die gebeurlijk voor verhoging in 1951 in aanmerking komen?

QUESTION :

Où en est l'adaptation des pensions de ceux qui ont été mis à la retraite aux chemins de fer avant le 1^{er} janvier 1946?

RÉPONSE :

L'adaptation des pensions accordées avant le 1^{er} janvier 1946 fait partie d'une série de problèmes d'ordre général qui sont examinés actuellement par le Gouvernement.

Dès que l'Etat aura pris une décision concernant l'opportunité d'une révision générale des pensions, la Société Nationale examinera également cette question en ce qui concerne ses agents pensionnés.

QUESTION :

La S. N. C. B. construira-t-elle à l'avenir autant que possible elle-même le matériel nécessaire à son exploitation au lieu de s'adresser à l'industrie privée?

RÉPONSE :

Telle qu'elle a été posée, cette question suppose une réforme complète de la S. N. C. B. dans un esprit d'autarchie.

Il va de soi que mon Département est opposé, en principe, à une telle tendance.

Pour la S. N. C. B. l'essentiel est et doit rester de s'intéresser en premier lieu à son activité spécifique, notamment — assurer le transport dans les meilleures conditions possibles (également au point de vue des résultats financiers).

De même, pour nos ateliers de construction spécialisés, s'impose le principe que, s'ils veulent rester les fournisseurs traditionnels des chemins de fer — tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de nos frontières — leurs méthodes doivent constamment être adaptées en vue de constructions perfectionnées et de prix de revient réduits.

C'est sur de telles bases qu'il convient de rechercher un équilibre dans l'intérêt des deux parties et en même temps dans l'intérêt de la communauté. Le 17 janvier encore, le Ministre des Communications déclarait au Sénat à propos de la Régie des T. T. :

« Pour l'outillage spécialisé, il y a lieu de s'adresser à » l'industrie privée. Il n'y a en effet aucun intérêt à remplacer le chômage d'un secteur par le chômage d'un autre secteur ».

On peut sans doute admettre qu'il est inconcevable de fixer en ce domaine une ligne de démarcation partrop rigide, surtout en ce qui concerne la construction de matériel de chemins de fer, notamment lorsqu'exceptionnellement la S. N. C. B. veut s'appliquer dans ses ateliers à la construction de matériel judicieusement choisi, afin de ne pas être obligée de licencier la main-d'œuvre devenue disponible et qu'elle ne peut transférer immédiatement à d'autres branches de service.

On se tromperait cependant en y voyant une ligne de conduite à adopter dans des circonstances quelconques.

Régie T. T.

QUESTION :

Quels sont les tarifs qui seront éventuellement augmentés en 1951?

ANTWOORD :

a) Telefoon.

Komen in aanmerking voor gebeurlijke verhoging in 1951 :

- het abonnementshuurgeld voor een enkelvoudige telefoonpost;
- het huurgeld voor een bijkomende post;
- de huurgelden voor bijhorigheden (met inbegrip van de gehuurde lijnen);
- de taxe voor de gewestelijke gesprekken;
- de taxes voor de intercommunale gesprekken.

b) Telegraaf.

- de taxe voor de gewone binnenlandse telegrammen;
- de taxe voor het binnenlandse telegrafische postwises;
- de taxe voor het telefoonoproepbericht.

De verhoging van de bijtaxes voor het luxe-telegram is nu ter studie.

VRAAG :

Welke gemeenten of netten worden in 1951 uitgerust met de automatische telefoon en welke zijn geschrapt, waarvan de uitvoering voorzien was ?

ANTWOORD :

Netten die in 1951 zullen uitgerust worden met de automatische telefoon :

Beveren-Waas	Ortho	Dinant
Den Haan	Baconfoy	Yvoir
Harelbeke	Habay-la-Neuve	Tongeren
Walcourt	Lavaux	Borgloon
St-Lambert	Etalle	Riemst
(Fraire)	Marbehan	Zinnik
Lokeren	Borgworm	Baudour
Laroche	+ Geer	
+ Berismenil	Remicourt	

Netten waarvan de automatisering voorzien is op het programma van dit jaar doch slechts na 1951 zal kunnen verwezenlijkt worden :

Boom	Menen	Hasselt
Kortrijk	Eeklo	Lessen
Wevelgem	Libramont	Hornu

Netten waarvan de automatisering geschrapt werd op het programma 1951 :

Willebroek	Waregem	Court-St-Etienne
Temse	Aalst	Mechelen A/Maas
St-Niklaas	Ronse	Diest
Ruddervoorde	Bure	Beringen
Tielt	Eprave	Houthalen
Torhout +	Nassogne	Genk
Aartrijke	Engis	Dour
Avelgem	Warsage	Manage
Lasne-Maransart	Oreye	's Gravenbrakel
Tubike	Blegny	Virginal
Mettet	Buggenhout	Havannes
Fosse	Kampenhout	Aat
St-Gérard	Vodelee	Peruwelz
Moustier	Hastiëre	Rœulx
Thuin	Ramillies	Peissant
Deinze	Eghezée	Spa.

RÉPONSE :

a) Téléphone.

Seront éventuellement augmentées en 1951 :

- la redevance d'abonnement pour un poste simple;
- la redevance pour un poste supplémentaire;
- les redevances pour les accessoires (y compris les lignes louées);
- la taxe pour les communications régionales;
- les taxes pour les communications interurbaines.

b) Télégraphe.

- la taxe sur les télégrammes intérieurs ordinaires;
- la taxe sur les mandats-télégrammes intérieurs;
- la taxe sur l'avis d'appel téléphonique.

L'augmentation de la surtaxe pour les télégrammes de luxe est actuellement à l'étude.

QUESTION :

Quels sont les communes ou réseaux pour lesquels l'automatisation est prévue pour 1951 et quels sont ceux dont l'automatisation prévue a été supprimée du programme ?

RÉPONSE :

Il

Réseaux qui seront automatisés en 1951 :

Beveren-Waas	Ortho	Dinant
Le Cocq	Baconfoy	Yvoir
Harelbeke	Habay-la-Neuve	Tongres
Walcourt	Lavaux	Looz
St-Lambert	Etalle	Riemst
(Fraire)	Marbehan	Soignies
Lokeren	Waremmé	Baudour
Laroche	+ Geer	
+ Berismenil	Remicourt	

Réseaux dont l'automatisation est prévue au programme de cette année et qui ne sera réalisée qu'après 1951 :

Boom	Menin	Hasselt
Courtrai	Eeclo	Lessines
Wevelgem	Libramont	Hornu

Réseaux dont l'automatisation a été supprimée au programme de 1951 :

Willebroeck	Waregem	Court-St-Etienne
Tamise	Alost	Mechelen A/Maas
St-Nicolas	Renaix	Diest
Ruddervoorde	Bure	Beringen
Tielt	Eprave	Houthalen
Torhout +	Nassogne	Genk
Aartrijke	Engis	Dour
Avelgem	Warsage	Manage
Lasne-Maransart	Oreye	Braine-le-Comte
Tubize	Blegny	Virginal
Mettet	Buggenhout	Havannes
Fosse	Kampenhout	Ath
St-Gérard	Vodelee	Peruwelz
Moustier	Hastiëre	Rœulx
Thuin	Ramillies	Peissant
Deinze	Eghezée	Spa.

VRAAG :

Wanneer zal de lening van 2 milliard uitgeschreven worden ?

ANTWOORD :

Hoewel in het wetsontwerp betreffende ramingen voor 1950 de waarborg van de Staat wordt gevraagd voor een lening van maximum 2 milliard, zal waarschijnlijk slechts 1,5 milliard er van worden uitgeschreven in 1951.

Dit zal gebeuren zodra de wetgevende Kamers hun goedkeuring zullen gehecht hebben aan voornoemd wetsontwerp.

VRAAG :

Welke lijnen komen in 1951 in aanmerking om opgebroken en vervangen te worden door autobussen ?

ANTWOORD :

De buurtlijnen en secties van buurtlijnen die thans in aanmerking komen om desgevallend vervangen te worden door autobusdiensten zijn :

Roeselare - Diksmuide - Bikschote;
Oostende - Diksmuide;
Brugge - Leke;
Bevekom - Tienen;
Val St-Lambert - Clavier;
Namur - Jambes;
Lovenjoel - Leuven - Herent;
Beveren (IJzer) - Veurne;
Oost-Vleteren - Diksmuide;
Ieper - Veurne.

Het is in het huidig stadium van onderzoek nog niet mogelijk te bepalen welke van deze lijnen of secties in de loop van 1951 in aanmerking zullen komen voor opbreking.

VRAAG :

Welke zijn de groepen der N.M.V.B. die hun diensten voor thuisbezorging hebben overgelaten aan de N.M.B.S.?

ANTWOORD :

De groepen der N. M. V. B. die het vervoer van stukgoed en de thuisbezorging afgestaan hebben aan de N. M. B. S. zijn :

- de groep Antwerpen : al de lijnen,
- de groep Brussel : al de lijnen,
- de groep der Beide Vlaanderen : voor al de lijnen der provincie Oost-Vlaanderen en voor navermelde lijnen van West-Vlaanderen :
- Kortrijk - Wervik - Menen,
- Aarsel - Kortrijk - Moeskroen - Menen - Montaleux,
- Ieper - Nieuwkerke,
- Ieper - Geluwe,
- Poperinge - Veurne - De Panne (sectie Poperinge-Roesbrugge),
- Diksmuide - Ieper - Poperinge (sectie Westvleteren-Poperinge).

Volledigheidshalve dient aangestipt dat, in eigen dienst, op de betrokken buurtlijnen nog volgend vervoer wordt verzekerd :

QUESTION :

Quand l'emprunt de 2 milliards sera-t-il lancé ?

RÉPONSE :

Bien que dans le projet de loi relatif aux comptes de prévisions la garantie de l'Etat soit demandée pour un montant de 2 milliards, il ne sera probablement placé que 1,5 milliard au cours de l'année 1951.

Ceci se fera dès que les Chambres législatives auront approuvé le projet précité.

QUESTION :

Quelles sont les lignes proposées pour être enlevées et remplacées par des autobus en 1951 ?

RÉPONSE :

Les lignes vicinales et sections de lignes vicinales proposées actuellement pour être remplacées éventuellement par des services d'autobus sont :

Roulers-Dixmude-Bixshoote;
Ostende - Dixmude;
Bruges - Leke;
Beauvechain - Tirlemont;
Val St-Lambert - Clavier;
Namur - Jambes;
Lovenjoel - Louvain - Herent;
Beveren (Yser) - Furnes;
Oostvleteren - Dixmude;
Ypres - Furnes.

Dans le stade actuel de l'enquête, il n'est pas possible de déterminer celles de ces lignes ou sections qui seront enlevées en 1951.

QUESTION :

Quels sont les groupes de la S. N. C. V. qui ont cédé leurs services de remise à domicile à la S. N. C. B. ?

RÉPONSE :

Les groupes de la S. N. C. V. qui ont cédé le transport des colis et la remise à domicile à la S. N. C. B. sont :

- le groupe d'Anvers : toutes les lignes,
- le groupe de Bruxelles : toutes les lignes,
- le groupe de deux Flandres : pour toutes les lignes de la province de la Flandre Orientale et pour les lignes suivantes de la Flandre Occidentale :
- Courtrai - Wervik - Menin,
- Aarsel - Courtrai - Mouscron - Menin - Montaleux,
- Ypres-Nieuwkerke,
- Ypres-Gheluwe,
- Poperinge - Furnes - La Panne (section Poperinge - Roesbrugge),
- Dixmude - Ypres - Poperinge (section Westvleteren - Poperinge).

Pour être complet, il y a lieu de signaler que les transports suivants sont toujours assurés par les lignes intéressées elles-mêmes.

1. Lijnen der groep *Antwerpen* :

colli dagbladen tot 50 kg.

2. Lijnen van *Oost- en West-Vlaanderen* :

colli dagbladen, bederfelijke waren, enz. met lokaal karakter.

Overigens zullen op al de lijnen, in eigen dienst, kleine, niet-begeleide colli voor vervoer aangenomen worden op de daartoe aangeduide treinen.

Luchtwegen.

VRAAG :

Vóór de oorlog bestond er een Commissie voor onderzoek in zake luchtvaartongevallen. Bestaat die Commissie nog steeds? Zo niet, waarom?

Om welke redenen worden de verslagen niet bekendgemaakt?

ANTWOORD :

In zake luchtvaartongevallen bestond er vóór de oorlog geen Commissie waarvan de samenstelling en de werking een permanent karakter hadden.

Ik wil echter doen opmerken dat op 8 Februari 1937, ten gevolge van het te Oran overkomen ongeval, de heer Marcel-Henri Jaspar, toenmalig Minister van Verkeerswezen, ingevolge de heftige campagne door sommige nieuwsbladen gevoerd met het doel te doen blijken dat het op de Belgische handelslijnen gebezigd materieel ongeschikt was voor luchtvaart, een door de heer Procureur-Generaal Pholien voorgezeten Commissie belast had met een onderzoek.

Deze Commissie had tot taak :

1. de conclusiën van het verslag der ter plaatse afgezonden deskundigen te bestuderen;
2. een onderzoek in te stellen omtrent de gegrondheid van tegen sommige verantwoordelijke organismen uitgebrachte erge beschuldigingen.

De werkzaamheden van de aldus opgerichte Commissie hadden dus een duidelijk beperkt doel.

Hoe het ook zij, omtrent elk belangrijk ongeval of voorval in zake luchtvaart wordt een onderzoek ingesteld door deskundigen die door het Hoofd van het Departement van Verkeerswezen aangewezen worden.

Daar dit onderzoek uiteraard een administratief karakter heeft, wordt het nooit aan het publiek bekendgemaakt.

Naar aanleiding van het onderzoek van de begroting van de R. L. W. voor 1950, en hoewel de onderzoekingen bij luchtvaartongevallen niet tot de bevoegdheid van dit organisme behoren, werd reeds geantwoord op de vraag waarom de verslagen der deskundigen niet bekendgemaakt werden.

Het antwoord luidde als volgt :

Het Land op wiens grondgebied het ongeval zich heeft voorgedaan past zijn eigen wet toe en laat een *gerechtelijke* onderzoek instellen om de eventuele overtredingen vast te stellen. Het geldt hier dus een onderzoek door het gerecht, dat doorgaans aanleiding geeft tot het opmaken van een verslag met het oog op de vervolgingen tegen hen die verantwoordelijk zijn voor de overtredingen.

Bovendien moeten de Landen die verdragsluitende partij zijn bij de Overeenkomst van Chicago, bij toepassing van

1. Lignes du groupe *d'Anvers* :

colis de journaux jusqu'à 50 kg.

2. Lignes des *deux Flandres* :

colis de journaux, marchandises périssables, etc., à caractère local.

D'autre part, des petits colis non convoyés seront admis au transport sur toutes les lignes, en service propre, avec les trains indiqués à cet effet.

Voies aériennes.

QUESTION :

Il existait, avant guerre, une Commission d'enquête en matière d'accidents d'aviation. Cette Commission existe-t-elle toujours? Dans la négative, pourquoi?

Pour quelles raisons les rapports ne sont-ils pas publiés?

RÉPONSE :

En matière d'accidents d'aviation, il n'existait pas, avant guerre, de Commission dont la composition et l'action avaient un caractère permanent.

Je signalerai cependant que, le 8 février 1937, en suite à l'accident survenu à Oran, M. Marcel-Henri Jaspar, Ministre des Communications à l'époque, vu la campagne violente menée par certains journaux ayant pour but de démontrer que le matériel utilisé sur les lignes commerciales belges était impropre à la navigation aérienne, avait chargé une Commission présidée par M. le Procureur Général Pholien de mener une enquête.

Celle-ci avait pour objet :

1. d'étudier les conclusions du rapport des experts qui avaient été envoyés sur place;
2. d'indiquer au sujet du fondement des accusations graves portées contre certains organismes responsables.

Les travaux de la Commission ainsi créée avaient donc un objet nettement limité.

Quoi qu'il en soit, chaque accident ou incident important en matière aéronautique fait l'objet d'une enquête d'experts désignés par le Chef du Département des Communications.

Cette enquête ayant un caractère essentiellement administratif n'est jamais communiquée au public.

A l'occasion de l'examen du budget de la R. V. A. pour 1950, et bien que les enquêtes en cas d'accidents d'aviation ne soient pas de la compétence de cet organisme, il a déjà été répondu à la question de savoir pourquoi les rapports des experts n'étaient pas publiés.

La réponse fut la suivante :

L'Etat sur le territoire duquel l'accident s'est produit applique sa loi nationale et fait procéder à une instruction *judiciaire* pour établir les infractions éventuelles. Il s'agit donc là d'une enquête de justice qui donne généralement lieu à l'établissement d'un rapport en vue de poursuites contre les responsables des infractions.

Au surplus, les Etats parties contractantes à la Convention de Chicago doivent, en application de l'article 26 de

artikel 26 van deze Overeenkomst, een *technisch* onderzoek instellen naar de omstandigheden van het ongeval en zich daarbij houden aan de procedure aanbevolen door de Organisatie voor de Internationale Burgelijke Luchtvaart.

Het land waarbij het verongelukt luchtvaartuig is ingeschreven mag waarnemers afzenden om dat onderzoek bij te wonen. Het geldt hier dus een *technisch* onderzoek. Het heeft ten doel de oorzaken van het ongeval trachten te vinden om daaruit lessen te trekken ten einde de veiligheid en het luchtverkeer maximaal te verzekeren.

Het verslag van dat onderzoek wordt aan de O. A. C. I. overgemaakt.

In sommige landen is het mogelijk een enkel onderzoek, tegelijk gerechtelijk en technisch, in te stellen door inachtneming van artikel 2 van de Overeenkomst van Chicago.

Die procedure is onmogelijk in België, daar het gerechtelijk onderzoek geheim en niet contradictoair is.

VRAAG :

Gedurende verscheidene jaren werden kredieten op de begroting uitgetrokken met het oog op het bouwen van een helicopter-prototype.

Werd dit gebouwd ? Hoeveel hebben die studiën en verwezenlijkingen in 't geheel gekost ?

ANTWOORD :

Het is waar dat in 1945 — 1946 — 1947 en 1948 kredieten werden aangevraagd met het oog op het bouwen van een helicopter-prototype.

In Augustus 1948 werden de voorgenomen werken stopgezet. Het totaal der uitgegeven sommen bedraagt 308.019,62 fr.

Het onlangs opgericht Nationaal Centrum voor Luchtvaartstudie en onderzoek (C.N.E.R.A.) zal moeten oordelen over het belang dat het voortzetten van de oorspronkelijk voorgenomen studiën en ontwerpen biedt.

Coördinatie.

VRAAG :

De coördinatie van het vervoer per spoor, te water en op de weg, is een noodzakelijkheid, doch een zeer ingewikkeld en ernstig probleem.

Hoever is de studie van dit vraagstuk gevorderd ?

Welke maatregelen worden overwogen ?

ANTWOORD :

De Commissie voor het bestuderen van de coördinatie van het binnenlands vervoer heeft in de loop van 1949 voorstellen gedaan die het Bestuur tot leidraad dienen bij zijn studie.

De studies in verband met de reglements- en tarifieringsbepalingen zijn beëindigd. In samenwerking met bevoegde deskundigen van de wegvervoerders wordt de laatste hand gelegd aan het werk en binnen afzienbare tijd zullen concrete voorstellen worden onderzocht.

Vervoer.

VRAAG :

Het tolgeld voor doorgang in de Scheldetunnel met vrachtwagens in 't bezit van een V machtiging is afgeschaft.

cette Convention, procéder à une enquête *technique* sur les circonstances de l'accident en se conformant à la procédure recommandée par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

L'Etat dans lequel l'aéronef accidenté est immatriculé est autorisé à envoyer des observateurs pour assister à cette enquête. Il s'agit donc ici d'une enquête *technique*. Son but est d'essayer de découvrir les causes de l'accident pour en retirer un enseignement en vue d'assurer au maximum la sécurité de la circulation aérienne.

Ce rapport d'enquête est transmis à l'O. A. C. I.

Dans certains pays, il est possible d'effectuer une seule et même enquête à la fois judiciaire et technique en se conformant à l'article 2 de la Convention de Chicago.

Cette procédure est impossible en Belgique, car l'instruction judiciaire est secrète et non contradictoire.

QUESTION :

Pendant plusieurs années, des crédits ont été portés au Budget en vue de la construction d'un prototype d'hélicoptère.

Celui-ci a-t-il été réalisé ? Combien ces études et réalisations ont-elles coûté en tout ?

RÉPONSE :

Il est exact que des crédits furent postulés en 1945 — 1946 — 1947 et 1948 en vue de la construction d'un prototype d'hélicoptère.

En août 1948, les travaux envisagés furent arrêtés. Le montant total des sommes dépensées se chiffre à 308.019,62 fr.

Le Centre National d'Etudes et de Recherches Aéronautiques (C. N. E. R. A.), récemment créé, aura à apprécier l'intérêt qu'offre la poursuite des études et projets envisagés à l'origine.

Coördination.

QUESTION :

La coördination des transports par fer, par eau et par route est une nécessité, mais constitue un problème très complexe et très sérieux.

Où en est l'étude de cette question ?

Quelles sont les mesures envisagées ?

RÉPONSE :

Au cours de l'année 1949, la Commission pour l'étude de la coordination des transports intérieurs a formulé des propositions dont l'Administration s'inspire dans ses études.

Les études relatives aux dispositions réglementaires et tarifaires sont terminées. La mise au point du travail sera réalisée incessamment en collaboration avec les experts compétents des transporteurs routiers, et des propositions concrètes seront examinées à bref délai.

Transport.

QUESTION :

Le péage pour le passage dans le tunnel de l'Escaut avec des camions en possession d'une autorisation V est supprimé.

Kan zulke maatregel ook niet voor andere vrachtwagens doorgevoerd worden?

ANTWOORD :

De vrijstelling die sedert 1 dezer de vrachtwagens met V-machtiging genieten voor de doorgang in de Scheldetunnel gaat gepaard met controlemaatregelen (gebaseerd op een systeem van vrije kaartjes) die in overleg met en door toedoen van de Federatie van Beroepsvervoerders uitgewerkt en in toepassing zijn gebracht.

Een gelijkaardig stelsel kan bezwaarlijk worden uitgedacht voor onverschillig welke vrachtwagens. Volledige vrijstelling voor deze laatste moet dus onvermijdelijk aanleunen bij de veralgemeende afschaffing van de tunnelrechten en overeenstemmende vergoeding door de Staat aan Imalzo af te dragen.

Welnu, binnen het raam van de begrotingsmogelijkheden in 1951, heeft de Staat zijn financiële tussenkomst ten opzichte van Imalzo moeten beperken tot 10 miljoen frank.

Op grondslag van de aangelegde statistieken voor de jaren 1948 en 1949 was er dan ook geen andere mogelijkheid dan *gedeelte*lijke vrijstelling en vermindering op de kaartjesboekjes die recht geven op 20 doorgangen met vrachtwagens.

De prijs dezer boekjes werd, van 1 Januari 1951 af, teruggebracht :

van 250 op 180 frank voor vrachtwagens tot 4 ton;
van 500 op 360 frank voor vrachtwagens tot 12 ton.

Tramwegen.

VRAAG :

Is er sprake van, te Brussel de trams door autobussen te vervangen?

ANTWOORD :

Er is voor het ogenblik geen sprake van te Brussel de trams te vervangen door autobussen. De trams zijn, wat de hoofdstad betreft, het goedkoopste vervoermiddel: zij alleen maken, op de spitsuren, het vervoer mogelijk van de grote massa.

Zulks sluit evenwel niet uit dat, in de toekomst, geen beroep zal worden gedaan op trolleybus of autobus, hetzij om « nieuwe » diensten tot stand te brengen, hetzij om, op het gepast ogenblik (noodzakelijkheid van massale vernieuwing der transporen b. v.) één dezer vervoermiddelen in de plaats te stellen van zekere tramdiensten en zulks na diepgaande studie van al de vergelijkende gegevens die in verkeerseconomisch opzicht, belangwekkend zijn.

Het hoeft evenwel geen betoog dat, ter wille van al deze factoren — welke, uiteraard, zeer veranderlijk zijn al naar de praktische gevallen — dergelijke studies niet tot passende verwezenlijkingen kunnen gebracht worden onder het bestaande regime van « voorlopig beheer » en dat, derhalve, het gestelde vraagstuk nauw verbonden is aan het ontwerp van wet betreffende de toekomstige organisatie van het stedelijk vervoer in de Brusselse agglomeratie, ontwerp dat eerlang bij het Parlement aanhangig zal worden gemaakt.

VRAAG :

Wanneer zal het wetsontwerp betreffende de Brusselse Tramwegen neergelegd worden?

Ne pourrait-on réaliser une telle mesure pour d'autres camions?

RÉPONSE :

L'exonération dont les camions pourvus d'une autorisation V jouissent depuis le 1^{er} courant pour le passage dans le tunnel de l'Escaut s'accompagne de mesures de contrôle (basées sur un système de tickets gratuits), appliquées d'accord avec la Fédération des Transporteurs Professionnels et par les soins de celle-ci.

Un système similaire peut difficilement être conçu pour tous les camions indistinctement. Une exonération complète de ces derniers doit donc inévitablement s'inscrire dans le cadre de la suppression générale des droits de tunnel et du paiement par l'Etat d'une indemnité correspondante à l'Imalzo.

Or, dans le cadre des possibilités budgétaires en 1951, l'Etat a dû réduire à 10 millions de francs son intervention financière à l'égard de l'Imalzo.

Sur la base des statistiques établies pour les années 1948 et 1949, il n'y avait donc pas d'autre possibilité que l'exonération *partielle* et la diminution sur les carnets de tickets donnant droit à 20 passages avec des camions.

A partir du 1^{er} janvier 1951, le prix de ces carnets a été ramené :

de 250 à 180 francs pour les camions jusqu'à 4 tonnes;
de 500 à 360 francs pour les camions jusqu'à 12 tonnes.

Tramways.

QUESTION :

Est-il question de remplacer les tramways par des autobus à Bruxelles?

RÉPONSE :

Pour l'instant, il n'est pas question de remplacer les tramways par des autobus à Bruxelles. Les tramways sont, en ce qui concerne la capitale, le moyen de transport le plus économique; eux seuls permettent d'assurer les transports massifs aux heures de pointe.

Ceci n'exclut cependant pas l'éventualité que, dans l'avenir, on puisse avoir recours à des trolleybus ou à des autobus, soit pour la création de nouveaux services, soit pour substituer au moment opportun (par exemple, nécessité de renouvellement massif des voies) un de ces moyens de transport à certains services de tramways, après examen approfondi de tous les éléments comparatifs qui présentent de l'importance au point de vue de l'économie des transports.

Toutefois, il est évident qu'en égard à ces facteurs — essentiellement variables selon les cas particuliers — des études de ce genre ne peuvent aboutir, sous le régime de « gestion provisoire » actuel, à des réalisations adéquates et qu'en conséquence le problème posé est intimement lié au projet de loi relatif à l'organisation future des transports urbains dans l'agglomération bruxelloise, projet qui sera déposé sous peu au Parlement.

QUESTION :

Quand le projet de loi sur les tramways sera-t-il déposé?

ANTWOORD :

Zie laatste deel van het vorige antwoord.

VRAAG :

Waarom wordt er geen autobuslijn Noord-Zuid tot stand gebracht ? Dit is een noodzakelijkheid, de trams zijn overvolkt en kunnen het verkeer niet verwerken.

ANTWOORD :

Die kwestie heeft reeds sedert meer dan een jaar de aandacht van het departement gaande gehouden.

De oprichting van een dergelijke dienst was eerst overwogen geworden, doch een grondig onderzoek van de kwestie, dat steunde op tellingen van het getal reizigers op de verschillende tramlijnen die de twee stations bedienen, heeft geleid tot de conclusie dat die lijnen toereikend waren om heel het verkeer te verzekeren.

In dit opzicht meen ik dat het nuttig is hierna een lang uittreksel te geven uit een brief die ik daarover aan het « Stedelijk Vervoer in de Brusselse Agglomeratie » geadresseerd heb :

« Ik erken dat de verbinding tussen Zuid en Noord door een groot getal tramlijnen verzekerd wordt en dat de werken voor het verleggen van de sporen van die lijnen, welke in de omgeving van het Zuid- en het Noordstation werden uitgevoerd, steeds met bekwame spoed doorgezet werden »

« Indien echter rekening gehouden wordt met de moeilijkheden welke de per tram aangevoerde reizigers ondervinden om zich van de perrons van een van die stations naar de perrons van het andere station te begeven, dient toegegeven dat onverwijld verbeteringen aan de huidige toestand moeten gebracht worden. »

« Eerst en vooral dient opgemerkt dat voor de reizigers de trams van de lijn 18 van geen belang zijn, vermits zij niet in de nabijheid van het Noordstation komen. De halten op de lijn 59 nabij dit station zijn van de andere kant te ver van de perrons verwijderd. »

« Wat de lijnen n^os 49, 52, 53, 58, 74, 81 en 83 betreft, deze zouden de bewuste verbinding betrekkelijk goed verzekeren, indien het traject van de perrons van het Zuidstation naar haar stopplaatsen op de Fonsnylaan, en omgekeerd, met minder moeilijkheden voor de betrokken reizigers gepaard ging. »

« Rekening gehouden met de in het Zuid- en het Noordstation in uitvoering zijnde werken en met het feit dat het probleem van het vervoer der reizigers tussen die twee stations blijkbaar voorlopig is, stel ik U voor het nemen van uw trams te vergemakkelijken door in de hallen van die stations, nabij de doorgangspunten en de uitgangen, grote borden met een schema van de verbinding Zuidstation — Noordstation te plaatsen. Voor de trajecten in de tijdens de duur van de werken aangelegde doorgangen zouden bovendien aanwijsborden moeten aangebracht worden. »

« Aangezien, ten slotte, het aan de Frankrijkstraat gelegen gebouw van het Zuidstation (Lokettenzaal) voltooïd is en door vele personen thans voor het Zuidstation zelf gehouden wordt, meen ik dat het volstrekt nodig is een verbinding Frankrijkstraat — Brabantstraat (dichtbij de perrons der lijn op Antwerpen) tot stand te brengen en deze zou, ik blijf er van overtuigd, gemakkelijk door een dienst met streep op de lijn 74 kunnen verzekerd worden. »

« De invoering van deze nieuwe verbinding, samen met »

RÉPONSE :

Voyez la dernière partie de la réponse précédente.

QUESTION :

Pourquoi ne crée-t-on pas une ligne d'autobus Nord-Midi ? C'est une nécessité, les tramways sont surchargés et ne permettent pas d'écouler le trafic ?

RÉPONSE :

Cette question a déjà fait l'objet des préoccupations du département depuis plus d'un an.

La création d'un tel service avait d'abord été envisagée, mais un examen approfondi de la question, appuyé sur des comptages du nombre de voyageurs embarqués sur les différentes lignes de tramways desservant les deux gares, a permis de conclure que ces lignes étaient suffisantes pour assurer tout le trafic.

Je crois utile, à cet égard, de reproduire ci-après un large extrait d'une lettre que j'ai adressée à ce sujet aux « Transports Urbains de l'Agglomération Bruxelloise » :

« Je reconnais que la liaison Midi-Nord est desservie par un nombre important de lignes de tramways et que les travaux de déplacement des voies de ces lignes, effectués aux environs des gares du Midi et du Nord, ont toujours été poussés activement. »

« Mais si l'on tient compte des difficultés que rencontrent les voyageurs amenés par trams pour se rendre des quais d'une de ces gares aux quais de l'autre, il faut admettre que des améliorations doivent être apportées de toute urgence à la situation actuelle. »

« Il est à noter, tout d'abord, que pour ces voyageurs les trams de la ligne 18 ne sont pas intéressants, du fait qu'ils ne passent pas à proximité de la gare du Nord. Les arrêts de la ligne 59, aux abords de cette gare, sont, par ailleurs, trop éloignés des quais d'embarquement. »

« Quant aux lignes n^os 49, 52, 53, 58, 74, 81 et 83, elles assureraient relativement bien la relation envisagée si le parcours des quais de la gare du Midi à leurs points d'arrêt de l'Avenue Fonsny et inversement, était moins difficile pour les voyageurs intéressés. »

« Compte tenu des travaux en cours dans les gares du Nord et du Midi et de ce que le problème de l'acheminement des voyageurs à échanger entre ces deux gares est nettement provisoire, je vous propose de faciliter l'accès de vos trams par des panneaux de grandes dimensions, comportant un schéma de la relation Gare du Midi — Gare du Nord, à apposer dans les halls de ces gares à proximité des points de passage et près des sorties. Les parcours à effectuer dans les passages aménagés au cours des travaux seraient à signaler, en outre, par des plaques indicatrices. »

« Etant donné, enfin, que le bâtiment de la Gare du Midi (Salle des guichets) situé Rue de France est terminé et constitue ce que beaucoup de personnes considèrent actuellement comme la gare du Midi même, j'estime qu'il convient absolument d'assurer une relation Rue de France — Rue de Brabant (à proximité des quais de la ligne d'Anvers), laquelle pourrait être facilement assurée, je persiste à le croire, par un service harré de la ligne 74. »

« L'établissement de cette nouvelle relation, combiné »

» het plaatsen van de hiervoren bedoelde borden, zou, volgens mij, het best alle belangen dienen.
 » Ik twijfel er geenszins aan dat U, na een nieuw onderzoek, mijn zienswijze zult delen.
 » Van dit schrijven zend ik een afschrift aan de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, met verzoek U alle faciliteiten te verlenen voor het plaatsen van de grote borden en de aanwijsborden in en rond haar beide stations. »

De verlenging van de dienst 74 « met streep » van de Grondwetplaats tot aan Klein Eiland werd tot stand gebracht.

Dezer dagen heb ik een dringende herinneringsbrief aan het « Stedelijk Vervoer » en aan de N. M. B. S. gezonden opdat alles in het werk gesteld worde om de in voormelde brief bedoelde borden te plaatsen.

VRAAG :

De trams zouden te Brussel tot 1 uur 's morgens moeten rijden. De personen die hun dienst te 24 uur eindigen (post- en telegraafbedienden, kellners, enz.) hebben geen ander verkeersmiddel meer dan de taxi.

ANTWOORD :

Het verkeer van de trams te Brussel houdt niet plotseling te middernacht op. Eigenlijk keren de nog in dienst zijnde rijtuigen van dat uur af naar hun depot terug, zodat de gebruikers, die tot 24 uur werken, aan de voornaamste centra van de stad over een zekere tijd beschikken om de laatste voorbijkomende trams te nemen, en zulks voor bijna alle richtingen.

Wat de andere gebruikers betreft, wordt vastgesteld dat zij meer en meer de gewoonte verliezen laat in de avond naar huis te keren en de dienst der tramwegen heeft zich noodzakelijkerwijze aan die staat van zaken moeten aanpassen ten einde een vermeerdering van prestaties te voorkomen waarbij slechts een al te geringe toevallige cliënteel baat zou vinden.

VRAAG :

Welke maatregelen zullen getroffen worden om de financiële toestand der tramwegen te saneren ?

ANTWOORD :

Het tekort der tramwegenexploitatie is hoofdzakelijk te wijten aan het feit dat de tarieven sedert 1940 de curve der prijzen en lonen niet meer hebben gevolgd. Een aanpassing der tarieven is noodzakelijk.

Vóór de oorlog bestonden er formules voor de veranderlijkheid der tarieven. Bij deze formules werd de gemiddelde prijs die van de reizigers mocht gevorderd worden aan de schommelingen van de grondstoffen en van de elektrische stroom aangepast.

Het is wegens de economische en sociale omstandigheden dat het probleem van de aanpassing der tramwegtarieven tot nog toe geen passende oplossing heeft gekregen — uit het oogpunt van de financiële sanering der stedelijke exploitatie — en dat gedeeltelijke en soms voorlopige maatregelen moesten genomen worden. De laatste dagtekening van October 1950 en bestaat er in de inning van de vervoerbelasting van 4,5 % op de ontvangsten gedurende 6 maanden te schorsen.

Dezelfde maatregel werd reeds in 1947 genomen.

» avec le système de signalisation préconisé ci-dessus, répondrait, à mon avis, au mieux de tous les intérêts.
 » Je ne doute nullement qu'après nouvel examen vous partageriez ma manière de voir.
 » J'adresse une copie de la présente à la Société Nationale des Chemins de fer belges en l'invitant à vous accorder toute facilité pour l'apposition des panneaux et plaques indicatrices dans et autour de ses deux gares. »

Le prolongement du service « 74 barré » depuis la place de la Constitution jusqu'à la Petite Ile, a été réalisé.

Je viens d'adresser un rappel urgent aux « Transports Urbains » et à la S. N. C. B. pour que tout soit mis en œuvre en vue de l'établissement des panneaux dont question dans la lettre précitée.

QUESTION :

A Bruxelles, les tramways devraient rouler jusqu'à 1 heure du matin. Les personnes qui terminent leur service à 24 h. (postiers, télégraphistes, garçons de café, etc.) n'ont plus de moyen de locomotion autre que le taxi.

RÉPONSE :

La circulation des trams à Bruxelles ne cesse pas brusquement à minuit. A vrai dire, les voitures encore en service regagnent leur dépôt à partir de cette heure, ce qui fait qu'aux principaux centres de la ville les usagers terminant leur travail à 24 heures disposent d'une certaine marge pour prendre les dernières voitures en passage et ce pour presque toutes les directions.

Quant aux autres usagers, il se constate qu'ils perdent de plus en plus l'habitude de rentrer à des heures tardives, et le service des tramways a nécessairement dû s'adapter à cet état de choses afin d'éviter un surcroît de prestations qui ne profiteraient qu'à une clientèle occasionnelle par trop insignifiante.

QUESTION :

Quelles mesures seront prises pour assainir la situation financière des tramways ?

RÉPONSE :

Le déficit des exploitations de tramways trouve principalement son origine dans le fait que les tarifs n'ont plus suivi, depuis 1940, la courbe des salaires et des prix. Une réadaptation des tarifs s'impose.

Avant guerre, il existait des formules de variation des tarifs. Ces formules adaptaient le prix moyen pouvant être perçu du voyageur, aux fluctuations des dépenses horaires en personnel et des prix unitaires des matières et du courant électrique.

C'est en raison des circonstances économiques et sociales que le problème de l'adaptation des tarifs des Tramways n'a pu recevoir jusqu'ici une solution adéquate — au regard de l'assainissement financier des exploitations urbaines — et qu'il a fallu recourir à des mesures partielles et quelquefois provisoires. La dernière date du mois d'octobre 1950 et comporte la suspension pendant 6 mois de la perception de la taxe de transport de 4,5 % sur les recettes.

Le même mesure a déjà été prise en 1947.