

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1958-1959.

18 MAART 1959.

BEGROTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het dienstjaar 1959.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET
VERKEERSWEZEN (1), UITGEBRACHT
DOOR DE HEER LOOS.

INHOUDSOPGAVE.

	Bladz.
Inleiding	2
Financiële aspecten	3
N. M. B. S. — Hervorming en Sanering	3
I. Verhoging van het financieel en commercieel rendement	4
1. Gemiddelde verhoging van het reizigerstarief met 7,5 %	5
2. Vermindering van 10 % op de goederentarieven	5
3. Besteldienst	5
4. Verbetering van de diensten	6
5. Vergoeding voor onvoldoende betaalde prestaties	6
II. Kostprijsreductie — Opvoering van de Productiviteit	6
1. Afschaffing van de stoomtractie	6
2. Electrificatie en Dieselisatie	6
3. Verwijdering van de houten rijtuigen	7

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Brunfaut.

A. — Vaste leden : de heren Allard, Barbeaux, Claeys, Dehand-schutter, Delhache, De Paepe, Devriendt, Jaminet, Loos, Mertens, Van Acker (B.), Verhamme. — Anseele, Brouhon, De Kinder, Geldof, Hicquet, Lacroix, Nazé, Rongvaux, Van Winghe. — Demuyter, N.

B. — Plaatsvervangers : de heren Bode, Delwaide, Eeckman, Moriau, Robyns, Verroken. — Baccus, Christiaenssens, Cudell, De Keuleneir, Van Hoorick. — D'haeseleer.

Zie :

4-XVI (1958-1959) :

- N° 1 : Begroting.
- N° 2 en 3 : Amendementen.

Chambre des Représentants

SESSION 1958-1959.

18 MARS 1959.

BUDGET

du Ministère des Communications
pour l'exercice 1959.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS (1)
PAR M. LOOS.

SOMMAIRE.

	Page
Introduction	2
Aspects financiers	3
S. N. C. F. B. — Réforme et Assainissement	3
I. Augmentation du rendement financier et commercial	4
1. Augmentation moyenne de 7,5 % du tarif voyageurs	5
2. Réduction de 10 % des tarifs marchandises	5
3. Le service des livraisons	5
4. Amélioration des services	6
5. Indemnités pour prestations insuffisamment rétribuées	6
II. Réduction du prix de revient — Accroissement de la Productivité	6
1. Suppression de la traction à vapeur	6
2. Electrification et Dieselisation	6
3. Suppression des voitures en bois	7

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Brunfaut.

A. — Membres titulaires : MM. Allard, Barbeaux, Claeys, Dehand-schutter, Delhache, De Paepe, Devriendt, Jaminet, Loos, Mertens, Van Acker (B.), Verhamme. — Anseele, Brouhon, De Kinder, Geldof, Hicquet, Lacroix, Nazé, Rongvaux, Van Winghe. — Demuyter, N.

B. — Membres suppléants : MM. Bode, Delwaide, Eeckman, Moriau, Robyns, Verroken. — Baccus, Christiaenssens, Cudell, De Keuleneir, Van Hoorick. — D'haeseleer.

Voir :

4-XVI (1958-1959) :

- N° 1 : Budget.
- N° 2 et 3 : Amendements.

	Bladz.
III. Vereenvoudiging van de uitbating en structurehervorming	7
IV. Reductie van het personeelseffectief	7
V. De pensioenenlast	8
VI. Geleidelijke inkrimping van de financiële Staatstussenkomst	8
Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen	9
Baanvervoer	9
1. Personenvervoer (tram, autobus, autocar)	9
2. Goederenvervoer	10
Vervoer te water	11
A. Marine	11
B. Kustvaart	11
C. Zeevaartonderwijs	12
D. Maalboten Oostende-Dover	12
E. Binnenschepenvaart	12
Luchtvaart	13
1. Sabena	13
2. Regie der Luchtwegen	14
Nationaal Bureau voor voltooiing der Noord-Zuid verbinding	14
Regie van Telegraaf en Telefoon	15
Bestuur der Posterijen	17
Toerisme	18
Algemene Bespreking	19
1. N. M. B. S.	19
2. Buurtspoorwegen en stedelijk vervoer	29
3. Baanvervoer	30
4. Zeewezen	32
5. Binnenvaart	35
6. Luchtvaart	35
7. Posterijen	36
8. R. T. T.	38
9. Radio en Televisie	40
Bespreking en stemming van de Amendementen	40

Bijlage I. — *Belgische Telefoonnet. — Automatisering.*

Bijlage II. — *Vragen en antwoorden:*

— N. M. B. S.	43
— Vervoer	49
— Zeewezen	52
— Luchtvaart — Sabena — Regie der Luchtwegen	52
— Bestuur der Posterijen	55
— Toerisme	56
— Regie van T. T.	57

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

INLEIDING.

Uwe commissie heeft vijf vergaderingen gewijd aan de bespreking van de begroting. Het zal niemand ontgaan dat wij hier te doen hebben met een der aanzienlijkste begrotingen van het Rijk, niet enkel om het feit dat de gevraagde kredieten zo belangrijk zijn, maar tevens omdat het verkeerswezen in het moderne leven een zeer voorname plaats inneemt en zo vele technische, economische en ook, sociale problemen stelt. Anderzijds heeft de huidige Regering beslist de sanering van de spoorwegen aan te pakken. Hierover heeft de Minister in zijn uiteenzetting langdurig uitgeweid.

	Page
III. Simplification de l'exploitation et réforme de structure	7
IV. Réduction des effectifs du personnel	7
V. La charge des pensions	8
VI. Réduction progressive de l'intervention financière de l'Etat	8
S. N. C. F. V.	9
Les transports par route	9
1. Les transports de personnes (trams, autobus, autocars)	9
2. Transports de marchandises	10
Transports par eau	11
A. Marine	11
B. Navigation côtière	11
C. Enseignement maritime	12
D. Malles Ostende-Douvre	12
E. Navigation intérieure	12
Transport Aérien	13
1. Sabena	13
2. Régie des voies aériennes	14
Office national pour l'achèvement de la jonction Nord-Midi	14
Régie des Télégraphes et des Téléphones	15
Administration des Postes	17
Tourisme	18
Discussion Générale	19
1. S. N. C. F. B.	19
2. Chemins de fer vicinaux et transports urbains	29
3. Trafic routier	30
4. Administration de la marine	32
5. Navigation intérieure	35
6. Navigation aérienne	35
7. Administration des postes	36
8. R. T. T.	38
9. Radio et Télévision	40
Discussion et vote des Amendements	40

Annexe I. — *Réseau téléphonique belge. — Automatisation.*

Annexe II. — *Questions et réponses:*

— S. N. C. F. B.	43
— Transport	49
— Marine	52
— Navigation aérienne — Sabena — Régie des Voies aériennes	52
— Administration des Postes	55
— Tourisme	56
— Régie des T. T.	57

MESDAMES, MESSIEURS,

INTRODUCTION.

Votre Commission a consacré cinq réunions à l'examen de ce budget. Nul ne contestera qu'il s'agit, en l'occurrence, d'un des budgets les plus importants de l'Etat, non seulement à cause de l'ampleur des crédits sollicités, mais aussi en raison du rôle important que les communications jouent dans la vie moderne avec les multiples problèmes d'ordre technique, économique et social qu'elles comportent. En outre, le Gouvernement actuel s'est engagé à entreprendre l'assainissement des chemins de fer, problème que M. le Ministre a longuement développé au cours de son exposé.

FINANCIELE ASPECTEN VAN DE BEGROTING.

De globale begroting van het Ministerie van Verkeerswezen, parastatalen inbegrepen, bedraagt nagenoeg 31,5 miljard, als volgt onderverdeeld :

Gewone begroting	7.700.000.000 frank
Buitengewone begroting	5.300.000.000 frank
Parastatalen	18.500.000.000 frank

Er zij aangestipt dat het een vergissing zou zijn de begroting voor het verkeerswezen enkel te beoordelen volgens de voorziene uitgaven van 7,7 miljard, aangezien er op andere begrotingen inkomsten voorkomen die aan de uitgaven beantwoorden. Op de begroting van 1959 van 's Rijksmiddelen komt er een tegenpost voor van 3.117 miljard zodat de werkelijke uitgave voor de gewone begroting circa 4,4 miljard bedraagt. Deze tegenpost stijgt elk jaar : van 2.515 miljard in 1957, naar 2.914 miljard in 1958 om in 1959 op 3.117 miljard geraamd te worden.

Deze inkomsten komen voort van de dienst van de Marine, onder meer van de dienst der pakeboten Oostende-Dover die met een boni sluit. Het tekort, chronisch tekort, bij de Posterijdiensten is ook in 1959 verminderd, het bedroeg in 1957 zonder de pensioenlast 704 miljoen, in 1958 801 miljoen. Het mali voor 1959 werd geraamd op 479 miljoen. Het is te wijten aan een vermindering van uitgaven voor de Posterijen van 100 miljoen. Anderzijds is het inkomen van de Posterijdiensten met 212 miljoen verhoogd wegens een aanzienlijke vermeerdering van het Postverkeer. Gedurende het tweede semester 1958 werd een aantal posttarieven verhoogd wat ook een verhoging van de eigen inkomsten vóór gevolg zal hebben in 1959. Ingevolge onderhandelingen tussen het departement en de Algemene Spaar- en Lijfrentenkas werd ook de vergoeding verhoogd welke dit organisme, wegens prestaties uitgevoerd door de Posterijen, verschuldigd is.

Tegenover 1958 is de gewone begroting verminderd. Dit is evenwel slechts schijn aangezien zekere posten voor tussenkomst bij de N. M. B. S. naar de buitengewone begroting overgeheveld werden.

De Buitengewone begroting voorziet voor 1959 vastlegingskredieten ten bedrage van 3.517 miljard en betalingskredieten voor 4.894 miljard.

NATIONALE MAATSCHAPPIJ
DER BELGISCHE SPOORWEGEN.

HERVORMINGS- EN SANERINGSPLAN.

Het vraagstuk van deze hervorming en sanering is sedert jaren gesteld en geeft sedert lang aanleiding tot commentaren in verschillende richtingen vanwege de publieke opinie. Het spoor kost te veel aan de Schatkist en de subsidiepolitiek kan niet meer gehandhaafd blijven. Anderzijds mag men niet vergeten dat het gaat om een publieke dienst, onvervangbaar in het raam van de belgische economie.

Het probleem is niet alleen eigen aan België. Met uitzondering van Zweden en Nederland slaagt er geen enkele Europese maatschappij van spoorwegen in haar bilan in evenwicht te houden. Overal moet het exploitatiedeficit door Staatstoelagen gedekt worden.

De Staatstussenkomst voor 1959 werd geraamd op 8.030 miljoen frank. Dit krediet dekt evenwel voor 4 miljard 128.000 miljoen nieuwe moderniseringswerken en nieuwe investeringen.

ASPECTS FINANCIERS DU BUDGET.

Le budget global du Ministère des Communications, y compris les parastataux, s'élève à environ 31,5 milliards, répartis comme suit :

Budget ordinaire	7.700.000.000 francs
Budget extraordinaire	5.300.000.000 francs
Parastataux	18.500.000.000 francs

Signalons que ce serait une erreur de considérer le budget des Communications uniquement sous l'angle des dépenses prévues, qui s'élèvent à 7,7 milliards, étant donné que des recettes correspondantes figurent à d'autres budgets. Le budget des Voies et Moyens pour 1959, par exemple, prévoit des recettes compensatoires de l'ordre de 3.117 milliards, de sorte que la dépense pour le budget ordinaire est de 4,4 milliards environ. Lesdites recettes s'accroissent d'année en année, passant de 2.515 milliards en 1957 à 2.914 milliards en 1958, pour être évaluées à 3.117 milliards en 1959.

Ces recettes proviennent de l'Administration de la Marine, notamment du service des malles d'Ostende-Douvres, dont le bilan se solde par un boni. Le déficit chronique de l'Administration des Postes a également diminué en 1959 : il s'éleva à 704 millions en 1957, sans la charge des pensions, et à 801 millions en 1958. Pour 1959, le mali est évalué à 479 millions. Il résulte d'une réduction des dépenses de l'Administration des Postes de l'ordre de 100 millions. D'autre part, les recettes ont augmenté de 212 millions par suite de l'accroissement considérable du trafic postal. Le relèvement de certains tarifs postaux au cours du deuxième semestre de 1958 entraînera en 1959 également une augmentation de recettes propres. En outre, à la suite de pourparlers entre le Département et la Caisse générale d'Epargne et de Retraite, l'indemnité due par cet organisme pour les prestations effectuées par l'Administration des Postes a également été majorée.

Par rapport à 1958, le budget ordinaire accuse une diminution. Toutefois celle-ci est illusoire étant donné que certains postes prévoyant des interventions en faveur de la S. N. C. F. ont été transférés au budget extraordinaire.

Pour l'exercice 1959, le budget extraordinaire prévoit des crédits d'engagement à concurrence de 3.517 milliards et des crédits de paiement d'un montant de 4.894 milliards.

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER BELGES.

PLAN DE RÉFORME ET D'ASSAINISSEMENT.

Le problème de la réforme et de l'assainissement se pose depuis des années et fait l'objet, depuis longtemps, de commentaires en sens divers de l'opinion publique. Les chemins de fer sont trop onéreux pour le Trésor et la politique de subsides ne peut être maintenue. D'autre part, on ne peut perdre de vue qu'il s'agit d'un service public irremplaçable dans le cadre de l'économie belge.

Le problème n'est pas particulier à la Belgique. Exception faite de la Suède et des Pays-Bas, aucune société européenne de chemins de fer ne parvient à équilibrer son bilan. Partout, le déficit d'exploitation doit être couvert par des subsides de l'État.

Pour 1959, l'intervention de l'État est évaluée à 8.030 millions de francs. Toutefois ce crédit couvre, à concurrence de 4 milliards 128 millions, de nouveaux travaux de modernisation et de nouveaux investissements.

Het is fout te geloven dat het saneringsvraagstuk van de spoorwegen enkel gelegen zou zijn in een vermindering van de Staatstussenkomst, of dat het een vraagstuk zou zijn van louter financiële aard. Het moet veeleer bekeken worden in functie van de algemene evolutie van het vervoer. Het is overbekend dat het spoor zijn monopolium van vroeger verloren heeft. Het blijft nochtans een feit dat de spoorwegen nog dagelijks 600.000 reizigers vervoeren en dat zij met hun zes miljard ton-kilometer aan goederenvervoer nog steeds aan de spits staan.

Men moet het spoorvervoer aanpassen aan de huidige noden, het moderniseren, zijn kostprijs verlagen en zijn productiviteit in alle geledingen opdrijven. Dit objectief kan bereikt worden mits enerzijds moderniseringsbeleggingen, anderzijds mits een betere inrichting van de verschillende diensten. Belangrijke investeringen zijn dus nodig. Daartoe heeft men een tienjaren plan opgevat waarbij de Staat nieuwe productieve interventies zal toestaan. Men moet hiermede onmiddellijk een aanvang maken opdat ons land in staat zou zijn de concurrentie van het Europa van morgen het hoofd te bieden.

HET HERVORMINGS- EN SANERINGSPROGRAM.

Dergelijk program moet er op gericht zijn geleidelijk de Staatstussenkomst te verminderen en, zoals het behoort, de herziene en aangepaste kostprijs ten laste te leggen van de cliënteel en ook van de gemeenschap, deze laatste voor de uitzonderlijke lasten die het spoor ondergaat en die het maken tot een instrument van het economisch en sociaal beleid van dit land.

Het program behelst volgende elementen :

- I. — Verhoging van het financieel en commercieel rendement.
- II. — Kostprijsreductie door vervanging van de stoomtractie door elektrische- en diesel-tractie.
- III. — Vereenvoudiging van de uitbating en structuurhervorming.
- VI. — Reductie van het personeelseffectief.
- V. — Pensioenprobleem.
- VI. — Geleidelijke inkrimping van de financiële Staatstussenkomst.

I. — VERHOOGING VAN HET FINANCIËEL EN COMMERCIEEL RENDEMENT.

Naast de kostprijsreductie is het financieel rendement van de vervoertarieven een belangrijk element waarmee dient rekening gehouden. Het reizigersvervoer heeft de laatste tijd in aanzienlijke mate toegenomen. De oorzaak hiervan ligt in de verhoging van het aantal abonnees die de laagste tarieven betalen.

Het verlies dat hieruit voortvloeit, ongerekend de aanzienlijke Staatstussenkomst, blijft belangrijk. Men zou kunnen beweren dat dit enigermate wordt goedge maakt door de winst bij goederenvervoer geboekt, maar het verhindert juist de noodzakelijke tariefreducties in deze sector.

Het reizigersvervoer laat meer dan 2,3 miljard verlies per jaar, daar waar de eigenlijke ontvangsten voor dit trafiek slechts 3 miljard bedragen. Het ligt dus voor de hand dat het reizigersvervoer voornamelijk oorzaak is van het deficit van het spoor.

On aurait tort de croire que le problème de l'assainissement des chemins de fer se ramène à la réduction de l'intervention de l'Etat ou à un problème d'ordre purement financier. Il s'insère plutôt dans le cadre de l'évolution générale des transports. Il est notoire que les chemins de fer ont perdu leur monopole d'autrefois. Mais il n'en reste pas moins qu'ils transportent encore journellement 600.000 voyageurs et qu'avec leurs six milliards de tonnes-kilomètre de transports de marchandises ils occupent toujours la première place.

Le trafic ferroviaire doit être adapté aux besoins actuels, il faut le moderniser, diminuer le prix de revient et augmenter sa productivité dans tous les secteurs. Cet objectif peut être atteint, d'une part, par des investissements de modernisation et, d'autre part, par une meilleure organisation des différents services. D'importants investissements sont donc nécessaires. Un plan décennal qui prévoit de nouvelles interventions productives de l'Etat a été conçu à cet effet. Il importe de le mettre en œuvre dès à présent pour que notre pays soit à même de faire face à la concurrence de l'Europe de demain.

LE PROGRAMME DE REFORME ET D'ASSAINISSEMENT.

Un tel programme doit viser à la réduction progressive de l'intervention de l'Etat, et comme il se doit, à faire supporter le prix de revient revu et adapté par la clientèle ainsi que par la communauté, cette dernière en raison des charges exceptionnelles qui grèvent le chemin de fer et qui en font un instrument de la politique économique et sociale du pays.

Le programme comprend les points suivants :

- I. — Augmentation du rendement financier et commercial.
- II. — Réduction du prix de revient par le remplacement de la traction vapeur par la traction électrique et diesel.
- III. — Simplification de l'exploitation et réforme de structure.
- IV. — Réduction des effectifs du personnel.
- V. — Problème des pensions.
- VI. — Réduction progressive de l'intervention financière de l'Etat.

I. — AUGMENTATION DU RENDEMENT FINANCIER ET COMMERCIAL.

Outre la réduction du prix de revient, le rendement financier des tarifs de transport constitue un élément important, dont il convient de tenir compte. Le transport des voyageurs s'est accru, ces derniers temps, de façon considérable, par suite de l'augmentation du nombre des abonnés payant les tarifs les plus bas.

Le déficit qui en résulte, l'importante intervention de l'Etat non comprise, reste considérable. On pourrait observer qu'il est compensé, dans une certaine mesure, par le bénéfice enregistré sur le transport des marchandises, alors que ce déficit exclut toute réduction de tarifs dans ce secteur.

Le transport des voyageurs se chiffre annuellement par un déficit de plus de 2,3 milliards, les recettes propres de ce trafic n'atteignant que 3 milliards. Il est donc évident que le transport des voyageurs est la cause principale du déficit des chemins de fer.

1. — Gemiddelde verhoging van het reizigerstarief met 7,5 %.

Een bescheiden verhoging van de reizigerstarieven dient dus noodzakelijk in overweging genomen. Slechts één reiziger op vijf betaalt de volle prijs; 80 % bekomen verminderingen van respectievelijk 25 %, 50 %, 75 %; sommigen genieten zelfs tot 94 % (bepaalde categorieën abonnementen).

De verhoging van het gewone reisbiljet zal miniem zijn, aangezien de kostprijs hier ongeveer gedekt is. Dat is niet het geval voor de abonnementen waar de verhoging lichtelijk hoger zal zijn.

Ook de werkabonnementen (bedienden met bescheiden inkomen en arbeiders met weekabonnementen) zullen een lichte aanpassing ondergaan. De prijs van deze abonnementen bleef dezelfde sedert 1952 en is tevens sterk degressief: voor een afstand van 30 km bedraagt de reductie 86 %. Zo komt het dat het arbeiders- en bediendenvervoer in 1959 1,6 miljard zal kosten. Het is duidelijk dat dit verlies niet enkel kan goedge maakt worden door tariefaanpassing. Onze economie is anderzijds gebaat door deze politiek van lage vervoertarieven voor de arbeiders. Derhalve blijft een financiële Staatstussenkomst gewettigd, alhoewel een last van 1,4 miljard zoals deze voorzien voor 1959 niet als definitief mag beschouwd worden. Ook de nijverheid heeft belang bij de mobiliteit van de handarbeid.

Een politiek van regionale economische expansie zoals overwogen door de Regering zal ook hier van nut kunnen zijn en zekere al te verre verplaatsingen verhinderen.

De meerinkomsten uit hoofde van de tariefaanpassingen zullen voor de N. M. B. S. 225 miljoen bedragen.

2. — Vermindering van 10 % op de goederentarieven.

De notie van goederentarieven « *ad valorem* » heeft in het verleden goede diensten bewezen inzonderheid bij vervoer van goederen met geringe waarde. Zij is thans voorbijgestreefd en zou dienen vervangen door een systeem van speciale tarieven. De huidige goederentarificatie dient te worden berekend op basis van de kostprijs van het vervoer; tevens moeten de prijzen van ons goederenvervoer verminderd worden om de internationale concurrentie te kunnen opvangen uit hoofde van het tot standkomen van de Gemeenschappelijke Markt.

Derhalve zijn wij aangewezen op een reductie van de tarieven van het goederenvervoer. Hierdoor zal het voor dit land mogelijk worden zeker belangrijk transitovervoer te behouden. Ook ons nationaal bedrijfsleven zal er baat bij vinden en voornamelijk de sectoren, landbouw en houtnijverheid, de mijnen, de cokes-ovens, de metaalnijverheid en de havens.

3. — Besteldienst.

Ook hier worden aanzienlijke verliezen geboekt. Het rendement ervan dient dan ook opgevoerd bij middel van kostprijsreductie. Uw verslaggever vraagt zich terzake af of deze diensten zoals zulks met succes in het buitenland geschiedt, niet beter zouden overgelaten worden aan de privé-sector in nauwe samenwerking met het spoor natuurlijk.

Het verdient alleszins aanbeveling deze kwestie aan een grondig onderzoek te onderwerpen.

1. — Augmentation moyenne de 7,5 % du tarif voyageurs.

On ne peut donc qu'envisager une légère majoration des tarifs voyageurs. Un voyageur sur cinq seulement paie le tarif plein; 80 % bénéficient d'une réduction de 25, 50 ou 75 %. Pour certaines catégories d'abonnements, cette réduction atteint même 94 %.

La majoration du billet ordinaire sera minime, étant donné qu'ici le prix de revient est à peu près couvert. Il n'en est pas de même des abonnements, dont la majoration sera quelque peu plus forte.

Les abonnements de travail (employés à revenu modeste et ouvriers abonnés à la semaine) subiront également une légère adaptation. Le prix de ces abonnements, qui est fort dégressif, n'a plus changé depuis 1952; pour une distance de 30 km, la réduction atteint 86 %. Ainsi, le transport des ouvriers et des employés coûtera 1,6 milliard en 1959. Il va de soi que cette perte ne peut être compensée par une adaptation des tarifs. D'autre part, notre économie bénéficie de cette politique de tarifs réduits en faveur des travailleurs. L'intervention financière de l'Etat reste donc justifiée, quoique la charge de 1,4 milliard, prévue pour 1959, ne doive pas être considérée comme définitive. L'industrie a, elle aussi, de l'intérêt à la mobilité de la main-d'œuvre.

Une politique d'expansion économique régionale, telle que le Gouvernement l'envisage, pourra être utile dans ce domaine également, en supprimant les déplacements trop grands.

La plus-value des recettes en raison des adaptations des tarifs s'élèvera pour la S. N. C. F. B. à 225 millions.

2. — Réduction de 10 % des tarifs marchandises.

La notion des tarifs marchandises « *ad valorem* » a, dans le passé, rendu de grands services, plus particulièrement pour le transport de marchandises de faible valeur. Elle est actuellement dépassée et il conviendrait de la remplacer par un système de tarifs spéciaux. Actuellement, le calcul de la tarification des marchandises devrait se faire sur la base du prix de revient du transport; en même temps, les prix de nos transports de marchandises devraient pouvoir être réduits en vue de compenser la concurrence internationale par suite de la création du Marché commun.

Nous devons donc procéder à une réduction des tarifs de transports marchandises. Ceci permettra à notre pays de conserver un transit important. Notre vie économique nationale y trouvera son compte, plus spécialement l'agriculture, l'industrie du bois, les charbonnages, les fours à coke, la sidérurgie et les ports.

3. — Le service des livraisons.

Dans ce secteur également, on enregistre un déficit important. Il convient dès lors d'en augmenter le rendement moyennant une réduction du prix de revient. Votre rapporteur se demande à ce sujet s'il ne serait pas préférable, comme cela se pratique avec succès à l'étranger, d'abandonner ce service au secteur privé, tout en prévoyant une étroite collaboration avec le chemin de fer.

Il convient de soumettre ce problème à un examen approfondi.

4. — Verbetering van de Diensten.

De snelheid van de reizigerstreinen zal worden verhoogd, de aansluitingen verbeterd en het comfort zal worden in de hand gewerkt door vervanging van de houten rijtuigen. Er moet ook een betere coördinatie tot stand komen inzake aansluitingen met autobuslijnen, met de buurtspoorwegen en andere publieke vervoermiddelen.

Wat het goederenvervoer betreft, moet de spoorweg verlost worden van zekere dienstbaarheden die zijn bewegingsvrijheid belemmeren. De stichtingswet van 1926 moet herzien worden om de spoorwegen in staat te stellen zijn eigen transport te verlengen door aangepaste baandiensten en om te kunnen deelnemen aan internationale of nationale organismen die zich met transportproblemen inlaten.

Ook de wet van 25 augustus 1891 dient herzien, ten einde de tarifaire verplichtingen te verzachten en aan te passen.

5. — Vergoeding voor onvoldoende betaalde prestaties.

De openbare besturen leggen de spoorweg sedert lang zware lasten op : tariefverminderingen om vaderlandse of sociale redenen. Een miljoen Belgen genieten van deze voordelen. Zulks kan niet blijven duren en staat een economisch verantwoorde exploitatie in de weg.

De Europese Conferentie van Ministers voor het Verkeerswezen heeft hierop reeds in 1957 de aandacht getrokken en de wens uitgesproken dat er een einde zou komen aan wat men noemt de « abnormale uitbating » opgelegd aan de spoorwegen.

Deze kwestie zal geregeld worden bij de opstelling van de begroting van 1960.

II. — KOSTPRIJSREDUCTIE —
OPVOERING VAN DE PRODUCTIVITEIT.

1. — Afschaffing van de stoomtractie.

De kostprijs van de tractie en het onderhoud van het rollend materiaal (3.850 miljard) vertegenwoordigen 30 % van de uitbatinguitgaven.

Het bewijs werd geleverd dat de stoomtractie het dubbele kost van elektrische- of dieseltractie. In het belang van de kostprijsverlaging dringt het zich dus op dat men zou overschakelen naar integrale elektrische- en (of) dieseltractie.

2. — Electrificatie en Dieselisatie.

Op een net van 4.838 kilometer zijn thans 890 km geëlectriceerd. Dit cijfer zal op 1.047 km gebracht worden door de uitvoering van het thans aan gang zijnde program (lijnen Brussel-Aalst-Melle; Brussel-Bergen-Quévy-St Ghislain en Landen-Hasselt.)

22 nieuwe elektrische locomotieven moeten worden aangeschaft alsmede 50 elektrische automotrices waarvan 40 voor de verbetering van de hoofdlijn van het elektrisch net (Antwerpen-Charleroi).

Men schat de behoefte voor de dieselisatie op 700 baanlokomotieven en 300 lichtere manoeuvre-lokomotieven. Om zover te geraken moet men rekening houden met de aanschaffing van 600 baanlokomotieven en 160 manoeuvre-lokomotieven.

Dergelijk plan zal tien jaar in beslag nemen. Eens zover, zal het een jaarlijkse besparing van 900 miljoen frank toelaten.

4. — Amélioration des Services.

La vitesse des trains de voyageurs sera accrue, les correspondances seront améliorées et le confort sera favorisé par le remplacement des voitures en bois. Il conviendrait également d'établir une meilleure coordination avec les lignes d'autobus, les chemins de fer vicinaux et les autres moyens de transport publics.

En matière de transports de marchandises, le chemin de fer doit être libéré de certaines servitudes qui entravent sa liberté d'action. La loi organique de 1926 doit être revue pour permettre aux chemins de fer de prolonger leurs propres transports par des services appropriés de transport par route, et de participer aux travaux d'organismes nationaux ou internationaux qui s'occupent des problèmes des transports.

La loi du 25 août 1891 devrait également être révisée en vue de réduire et d'adapter les obligations tarifaires.

5. — Indemnité pour prestations insuffisamment rétribuées.

Depuis fort longtemps déjà, les pouvoirs publics imposent aux chemins de fer de lourdes charges : réductions tarifaires pour des raisons patriotiques ou sociales. Un million de Belges bénéficient de ces avantages. Cette situation, qui exclut toute exploitation économiquement rentable, ne peut perdurer.

Déjà en 1957, la Conférence européenne des Ministres des Transports y avait attiré l'attention et exprimé le vœu qu'il soit mis fin à ce qu'on appelle « l'exploitation anormale » imposée au chemins de fer.

Cette question devra être réglée lors de l'établissement du budget de 1960.

II. — REDUCTION DU PRIX DE REVIENT —
ACCROISSEMENT DE LA PRODUCTIVITE.

1. — Suppression de la traction à vapeur.

Le prix de revient de la traction et l'entretien du matériel roulant (3.850 milliards) représentent 30 % des frais d'exploitation.

L'expérience a montré que la traction à vapeur coûte le double de la traction électrique ou diesel. Pour arriver à une diminution du prix de revient, il faudra donc abandonner la traction à vapeur en faveur d'une utilisation intégrale de la traction électrique et (ou) de la traction diesel.

2. — Electrification et Diesélisation.

Sur un réseau de 4.838 km, 890 km sont électrifiés jusqu'à présent. L'exécution du programme en cours portera ce chiffre à 1.047 km (lignes Bruxelles-Alost-Melle; Bruxelles-Mons-Quévy-St-Ghislain et Landen-Hasselt).

L'acquisition de 22 nouvelles locomotives électriques est nécessaire, de même que celle de 50 automotrices électriques, dont 40 sont destinées à l'amélioration de la ligne principale du réseau électrique (Anvers-Charleroi).

En ce qui concerne la « diesélisation », on évalue les besoins à 700 locomotives de route et 300 locomotives de manoeuvre. A cet effet, il faut prévoir l'achat de 600 locomotives de route et 160 locomotives de manoeuvre.

Ce plan s'échelonnara sur dix ans. Au bout de ce terme, l'économie annuelle sera de 900 millions.

Hierbij zal onze nationale nijverheid van rollend materiaal baat vinden; dank zij de haar toevertrouwde bestellingen zal zij de huidige moeilijkheden kunnen te boven komen en zich uitrusten om op de internationale markt een bevoorrechte plaats te bezetten.

Ook het park van onze goederenwagens moet ten dele worden vernieuwd. Het zal toelaten dat een hogere productiviteit tot stand komt en tevens dat ons park van 70.000 eenheden op 60.000 zal kunnen gebracht worden.

3. — Verwijdering van de houten rijtuigen.

Voor 1.624 metalen rijtuigen bestaan er nog ongeveer 2.300 houten. Zij dienen nog in hoofdzaak voor het vervoer van arbeiders maar zijn werkelijk uit de tijd wat betreft comfort en veiligheid. Onze arbeiders hebben recht op menswaardige vervoersvoorwaarden. Daarom moeten de houten rijtuigen geleidelijk worden afgeschaft. Reeds werden 450 nieuwe metalen rijtuigen in gebruik genomen; 310 andere werden besteld waaraan in december j. l. nog een nieuwe reeks van 170 eenheden werd toegevoegd. Ook hier zal het nationaal bedrijfsleven baat bij vinden; wij zullen tevens de voorwaarden scheppen om binnen afzienbare tijd het arbeidertransport te verbeteren en te versnellen.

III. — VEREENVOUDIGING VAN DE UITBATING EN STRUCTUURHERVORMING.

De vereenvoudiging van de uitbating der lijnen met beperkt trafiek zal in aanzienlijke mate bijdragen tot de beperking van de kostprijs. In het verleden werden aldus 800 km spoorlijn door de inspanning van de N. M. B. S. in hun uitbating vereenvoudigd. Een nieuw program van 1.200 km wordt thans aangepakt. Het zal vanwege de N. M. B. S. veel waakzaamheid vergen en veel begrip vanwege mandatarissen en openbare besturen om tot dit resultaat te geraken. Elke demagogie en vriendsjespolitiek zou in dit opzicht misplaatst zijn.

De modernisering van de tractiemethodes en de vereenvoudiging van de uitbating brengen vanzelfsprekend hervormingen mede in de schoot van de maatschappij zelf. Het betreft hier een vermindering van het aantal goederenstations en werkhuizen voor het onderhoud van het rollend materiaal. De helft van onze 1.050 goederenstations verzekeren nauwelijks 2,5 % van het goederen trafiek en 250 stations bereiken niet eens het gemiddelde van één wagon per dag...

Men moet de aanpassing zó doorvoeren dat de cliënt kan beschikken over een goederenstation binnen een straal van 4 à 5 kilometer.

IV. — REDUCTIE VAN HET PERSONEELS-EFFECTIEF.

Modernisering en vereenvoudiging van het spoornet brengt vanzelfsprekend met zich mede een zekere reductie van het personeelseffectief. Er moge onderlijnd worden dat van 1 januari 1950 tot 1 januari 1954 het aantal agenten geslonken was van 90.377 eenheden tot 77.201. Zulks was mogelijk alleen reeds het stopzetten van de recrutering. Ook nu wordt er niet aan gedacht statutaire agenten te ontslaan. Maar het ligt voor de hand dat de vereenvoudiging van het net en de modernisering er van gemakkelijk zullen toelaten aan elke nieuwe recrutering te verzaken, behoudens voor sommige welbepaalde technici en

Notre industrie nationale de matériel roulant y trouvera son compte; les commandes à cette industrie permettront de surmonter les difficultés actuelles et de s'équiper en vue d'occuper une place privilégiée sur le marché international.

Il faudra également renouveler une partie de notre parc de wagons de marchandises, ce qui permettra d'accroître la productivité et de ramener en même temps notre parc de 70.000 à 60.000 unités.

3. — Suppression des voitures en bois.

Il existe encore 2.300 voitures en bois, à côté de 1.624 voitures métalliques. Destinées en ordre principal au transport des ouvriers, elles sont absolument démodées au point de vue confort et sécurité. Nos ouvriers peuvent revendiquer des moyens de transport convenables. Les voitures en bois doivent donc être supprimées progressivement. 450 nouvelles voitures métalliques déjà ont été mises en service, 310 autres ont été commandées, plus une nouvelle série de 170 unités, en décembre dernier. L'économie nationale en bénéficiera également. En outre, nous créerons, à bref délai, les conditions nécessaires pour améliorer le transport des ouvriers.

III. — SIMPLIFICATION DE L'EXPLOITATION ET REFORME DE STRUCTURE.

La simplification de l'exploitation des lignes à trafic réduit contribuera, dans une large mesure, à la réduction du prix de revient. Dans le passé, l'exploitation de 800 km de chemins de fer a été simplifiée ainsi, grâce aux efforts de la S. N. C. F. B. Un nouveau programme de 1.200 km est actuellement en cours. Il faudra beaucoup de vigilance de la part de la S. N. C. F. B. et beaucoup de compréhension de la part des mandataires et des pouvoirs publics pour arriver à ce résultat. Toute demagogie, toute politique de favoritisme serait déplacée à cet égard.

La modernisation des méthodes de traction et la simplification de l'exploitation entraînent évidemment des réformes au sein de la société elle-même. Il s'agit d'une réduction du nombre des gares de marchandises et des ateliers d'entretien du matériel roulant. La moitié de nos 1.050 gares de marchandises assurent à peine 2,5 % du trafic de marchandises et 250 gares n'atteignent même pas la moyenne d'un wagon par jour.

L'adaptation doit être réalisée de telle manière que le client puisse trouver une gare de marchandises dans un rayon de 4 à 5 kilomètres.

IV. — REDUCTION DES EFFECTIFS DU PERSONNEL.

La modernisation et la simplification du réseau ferroviaire ont pour conséquence inévitable une certaine réduction des effectifs du personnel. Soulignons que, pendant la période du 1^{er} janvier 1950 au 1^{er} janvier 1954, le nombre des agents était tombé de 90.377 à 77.201, et cela était déjà possible uniquement grâce au blocage du recrutement. Actuellement, le licenciement d'agents statutaires n'est pas envisagé. Mais il est évident que la simplification et la modernisation du réseau permettront facilement de renoncer à tout nouveau recrutement, sauf pour certains emplois de techniciens et de spécialistes. La bonne politique à cet égard

specialisten. De juiste politiek in dit opzicht zal er dus in bestaan het personeelseffectief aan te passen aan het modern beheer met inachtneming van zo weinig mogelijk sociale nadelen.

V. — DE PENSIOENENLAST.

Twee elementen beheersen dit verschrikkelijk probleem :

- a) voor een statutair personeel van 69.713 eenheden bedraagt in 1959 het aantal pensioengerechtigden 75.200;
- b) de pensioenlast zal in 1959 67,8 % bedragen van de vergoedingen toegekend aan het statutair personeel.

Welke zijn de oorzaken van deze toestand ?

- a) overheveling in 1926 van 113.000 Staatsagenten naar de N. M. B. S. en aanwerving gedurende de oorlog van overbodige effectieven om patriotische redenen;
- b) het pensioensysteem van de Staat voorzag geen mathematische reserves en de N. M. B. S. heeft het hoofd moeten bieden aan steeds maar stijgende lasten wanneer de inkomsten zich gingen stabiliseren;
- c) de herhaalde muntontwaardingen hebben telkens nieuwe aanpassingen van het pensioen vereist;
- d) het pensioenstatuut van de spoorman voorziet een gunstiger pensioensysteem dan het gewone regiem;
- e) de evolutie van de belgische demografie laat ook op het pensioensysteem van de spoorwegen haar invloed gelden.

Het is immers algemeen bekend dat de verhouding tussen de actieve bevolking en deze van de pensioengerechtigden zich nadelig ontwikkelt.

Hoe kan men aan deze toestand verhelpen ?

- 1) Door toekenning van een getrouwheidspremie die erop gericht is de agenten aan te zetten in dienst te blijven tot 65 jaar. Hier stelt zich naar het oordeel van uw verslaggever de vraag van de veralgemening in België van de pensioen-ouderdom op 65 jaar. Daarbij zou een systeem van vervroegd pensioen kunnen gehandhaafd blijven ten gunste van machinisten en stokers of agenten die dezelfde functie uitoefenen.
- 2) Door verhoging van de personeelsbijdrage aan de pensioenkas voor Weduwen en Wezen met behoud van het globaal percentage van wedde-afhoudingen.
- 3) Door het behoud, voor een lange tijd nog, van een financiële Staatstussenkost. Er werd overeengekomen dat de Staat zou blijven tussenkomen voor het verschil tussen een normaal pensioengerechtigd effectief en het absolute effectief.

VI. — GELEIDELIJKE INKRIMPING VAN DE FINANCIËLE STAATSTUSSENKOMST.

Bij een exploitatieverlies van 448 miljoen voorzien voor 1959 zal de financiële interventie van de Staat 8 miljard bedragen. Deze subsidiering behelst voornamelijk drie punten :

- a) tussenkomst in de ontvangsten van 1.851 miljoen in compensatie van :

— reizigerstransport aan verminderde prijs (140 miljoen);

sera donc d'adapter les effectifs à la gestion moderne en réduisant au minimum les désavantages sociaux.

V. — LA CHARGE DES PENSIONS.

Deux éléments dominant ce redoutable problème :

- a) pour un personnel statuaire de 69.713 unités, le nombre de pensionnés est de 75.200 unités en 1959;
- b) la charge des pensions atteindra en 1959 67,8 % des rémunérations du personnel statuaire.

A quoi attribuer cette situation ?

- a) au transfert, en 1926, de 113.000 agents de l'Etat à la S. N. C. B. ainsi qu'au recrutement pendant la guerre d'effectifs excédentaires pour des motifs d'ordre patriotique;
- b) au régime des pensions de l'Etat, qui ne prévoyait pas de réserves mathématiques, de sorte que la S. N. C. B. a dû faire face à des charges toujours croissantes, alors que les recettes se stabilisaient;
- c) aux dévaluations monétaires successives qui ont nécessité chaque fois de nouvelles péréquations des pensions;
- d) au statut des pensions du cheminot qui prévoit un régime de pension plus favorable que le régime ordinaire;
- e) à l'évolution de la démographie belge, qui influence également le régime de pensions des chemins de fer.

Il est en effet notoire que le rapport entre la population active et les pensionnés évolue dans un sens défavorable.

Comment porter remède à cete situation ?

- 1) Par l'octroi d'une prime de fidélité, en vue d'engager les agents à rester en service jusqu'à l'âge de 65 ans. A ce propos, votre rapporteur soulève la question de la généralisation en Belgique de l'âge de la retraite à 65 ans. Au surplus, un régime de pension anticipée pourrait être maintenu au profit des machinistes, chauffeurs ou autres agents exerçant la même fonction.
- 2) Par un relèvement de la cotisation du personnel à la Caisse des pensions des veuves et orphelins, avec maintien du pourcentage global des retenues sur les traitements;
- 3) Par le maintien, pour une longue période encore, de l'intervention financière de l'Etat. Il a été convenu que l'Etat continuerait à intervenir pour la différence entre un effectif normal de bénéficiaires et l'effectif absolu.

V. — REDUCTION PROGRESSIVE DE L'INTERVENTION FINANCIERE DE L'ETAT.

La perte d'exploitation étant estimée à 448 millions pour 1959, l'intervention de l'Etat sera de 8 milliards. Cette intervention comprend en ordre principal les trois points suivants :

- a) intervention de 1.851 millions dans les recettes, en compensation des :

— transports de voyageurs à tarif réduit (140 millions);

- werk en weekabbonnementen (1.400 miljoen);
- schoolabbonnementen (150 miljoen);

b) tussenkomst in de uitgaven van 1.800 miljoen waarvan 1.500 miljoen om de N.M.B.S. te steunen in haar pensioenlast;

c) financiële hulp van 4.128 miljoen, waarvan 1.800 miljoen voor het vernieuwingsfonds, om zonder verwijl een gedurfd investeringsprogramma aan te pakken. Deze hulp zal geleidelijk verminderen naarmate de modernisering en de rationalisering van het spoor werkelijkheid wordt en de maatschappij zelf haar vernieuwingsprogramma zal kunnen financieren.

De toepassing van dit plan geeft volgende perspectieven: Vanaf 1960 een vermindering van de Staatsinterventie van minstens een miljard, in 1961 zal deze vermindering reeds 1,8 miljard kunnen bedragen.

Door de verwezenlijking van dit programma, zal het mogelijk zijn ons vervoerapparaat tijdig te vernieuwen en aan te passen aan de eisen van onze economische expansie ten einde België de best mogelijke kansen te geven in het kader van de Gemeenschappelijke Markt.

NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPORWEGEN.

De begroting van deze maatschappij sluit met een boni voor het verlopen jaar. Er zal verder dienen doorgaan met de vernieuwing van het materieel. Er is thans een gezonde tendens merkbaar die er op gericht is het gemeenschappelijk vervoer op korte afstand toe te vertrouwen aan de Buurtspoorwegen. Dit transport zal van langs om meer geschieden bij middel van autobussen. Een paar statistieken zullen deze stellingen onderlijnen: einde 1957 bedroeg de totale lengte van de spoorlijnen bij de buurtspoorwegen 1.853 kilometer, onderverdeeld in 1.118 km met elektrische tractie en 735 km stoomtractie of autorail. Daarentegen bedroeg de totale lengte van de openbare autobusdiensten rechtstreeks door de buurtspoorwegen uitgebaat 7.183 km. Hieraan dienen toegevoegd de verpachte openbare autobusdiensten voor een totale lengte van 1.422 km.

De toename van het vervoer per autobus postuleert echter dringend de aanpassing en de verbetering van het wegnnet en tevens de oplossing van sommige kiese vraagstukken zoals tariefvermindering voor arbeiders. Ook de vraagstukken van de verhouding tot de stedelijke tramnetten moeten onderzocht worden in zo verre het gaat om het bestrijken van gemeenschappelijke trajecten.

Het is dringend noodzakelijk dat de ondernemingen van openbaar vervoer er zich meer en meer op toelagen door een voortdurend verbeterde dienst de reizigers naar zich toe te trekken. Daartoe moeten zij hun netten volmaken door investeringen die het mogelijk maken steeds meer comfort aan de reizigers en gebruikers te bieden.

HET BAANVERVOER.

1. — Personenvervoer (tram, autobus, autocar).

Tramways. — Voor het moment zijn er nog zes stedelijke tramnetten beheerd door vennootschappen van privaatrechterlijke aard. De meeste concessies van deze verenigingen liepen ten einde of staan op het punt te vervallen. Meestal werd bedongen bij de aanvang van de vergunning dat de exploitatie zou toekomen aan de Staat na verloop van de concessie. Er stelt zich hier dringend een probleem

- abonnements ouvriers et hebdomadaires (1.400 millions);
- abonnements scolaires (150 millions);

b) intervention de 1.800 millions dans les dépenses, dont 1.500 millions au titre d'aide à la S.N.C.F.B. dans la charge des pensions;

c) aide financière de 4.128 millions, dont 1.800 millions destinés au fonds de renouvellement, en vue de la réalisation immédiate d'un programme d'investissement radical. Cette aide diminuera progressivement au fur et à mesure de la modernisation et de la rationalisation des chemins de fer et des possibilités de la société en vue de financer elle-même son programme de renouvellement.

L'application de ce plan ouvre les perspectives suivantes: dès 1960, une diminution de l'intervention de l'Etat à concurrence d'un milliard au moins; cette diminution pourra atteindre 1,8 milliard en 1961.

Par ce programme, il sera possible de renouveler et d'adapter, tant qu'il est temps encore, notre appareil de transports aux exigences de notre expansion économique afin de procurer à la Belgique les meilleures possibilités dans le cadre du Marché Commun.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER VICINAUX.

Le budget de la société se solde pour l'année écoulée par un boni. Le renouvellement du matériel devra être poursuivi. On constate actuellement une heureuse tendance à confier aux Chemins de fer vicinaux les transports en commun à court trajet. Ces transports seront assurés de plus en plus par des autobus. Quelques statistiques font ressortir cette tendance: fin 1957, la longueur totale du réseau des chemins de fer vicinaux était de 1.853 km, dont 1.118 km à traction électrique et 735 km à traction à vapeur ou à autorail. Par contre, la longueur totale des lignes d'autobus exploitées directement par les chemins de fer vicinaux était de 7.183 km, auxquelles il convient d'ajouter les services publics d'autobus concédés, pour une longueur totale de 1.422 km.

Le développement des transports par autobus implique cependant l'adaptation et l'amélioration urgentes du réseau routier, ainsi que la solution de certains problèmes délicats tels que la réduction des tarifs en faveur des ouvriers. Il y a lieu d'examiner également le problème en corrélation avec les réseaux de tramways urbains, notamment lorsqu'il s'agit de trajets communs.

Il est urgent que les entreprises de transports publics s'efforcent de plus en plus d'attirer les voyageurs grâce à l'amélioration constante de leurs services. À cet effet, elles doivent perfectionner leur réseaux par des investissements permettant d'offrir toujours davantage de confort aux usagers.

LES TRANSPORTS PAR ROUTE.

1. — Les transports de personnes (trams, autobus, autocars).

Tramways. — Actuellement, il existe encore six réseaux de tramways urbains, gérés par des sociétés de droit privé. La plupart des concessions de ces sociétés touchent à leur fin ou sont sur le point de venir à expiration. Il avait été convenu généralement, au début de la concession, que l'exploitation reviendrait à l'Etat à l'expiration de la concession. On se trouve ici devant un problème urgent,

dat een moderne en aan deze tijd aangepaste oplossing vergt. Een wetsontwerp is hiervoor in voorbereiding. Doch vooraleer te kunnen overgaan tot de definitieve regeling, past het dat men vooraf zou klaar zien in de verhouding Staat, gemeentelijke instanties en privé-sector. Het betreft hier de stedelijke tramnetten van Antwerpen, Gent, Luik, Charleroi, Luik-Seraing en Verviers die te samen in omvang en belangrijkheid minder betekenis hebben dan het Brussels net voor intercommunaal gemeenschappelijk vervoer. Er dringt zich dus een oplossing op die op de zes netten zou moeten kunnen toegepast worden. Er moet ook een inniger verband nagestreefd worden met de buurtspoorwegen, en alleszins moeten de gemeenten in de toekomstige uitbatingvorm betrokken worden, waarbij het privé-kapitaal evenwel vooralsnog niet mag uitgesloten worden. Het ligt vanzelfsprekend voor de hand dat ingeval van totstandkoming van een gemeenschappelijke formule, de verschillende betrokken gemeentebesturen enkel zullen kunnen tussenkomen in de eventuele verliezen op hun eigen net.

Autobusdiensten. — De privaattuitbaters werken volgens de formule van concessies die hen verleend worden door de nationale maatschappij van Buurtspoorwegen. Zulks in uitvoering van de wet van 1953, die in het algemeen voldoening schenkt. Hier zou voornamelijk de verdelende rechtvaardigheid moeten betracht worden in deze zin dat ook de meer winstgevende lijnen zouden moeten voor verpachting en concessie in aanmerking kunnen komen, en dat niet enkel minder interessante lijnen door de buurtspoorwegen in concessie zouden gegeven worden, hetgeen op dit ogenblik in het algemeen het geval is.

2. — Goederenvervoer.

In het raam van de coordinatie van het vervoer past het dat men het goederenvervoer voor rekening van derden zou aanmoedigen. Er zou een zekere verstandhouding moeten heersen tussen de N.M.B.S. en de beroeps-transporteurs. Zulks met het oog op de drukking van de kostprijzen van het vervoer. Daarentegen dringt zich de noodzakelijkheid op, in het belang van een gezonde en economisch verantwoorde vervoerspolitiek, om het goederenvervoer voor eigen rekening enigszins te ontmoedigen. Inderdaad, bij normale vervoersvoorwaarden voor eigen rekening, stelt men immers vast dat 50 % van dergelijk vervoer meestal « à vide » geschiedt omdat de wagens meestal, ofwel goederen aan klanten gaan afleveren, waarbij de vrachtwagens ledig terugkeren, ofwel dat deze vrachtwagens ledig vertrekken om goederen te gaan laden die zij nodig hebben om hun bedrijvigheid in stand te houden. In beide gevallen kost dergelijk transport dus normaal eens zo duur als het goederenvervoer gedaan door beroepsvrachtoverders die in beide richtingen vrachten kunnen vervoeren.

De Minister heeft aangekondigd dat hij zinnens is een einde te stellen aan de werking van het Vervoerbureau wat het einde betekent van het systeem der « V » vergunningen dat in het verleden veel diensten bewezen heeft, maar dat nochtans niet vrij was van talloze misbruiken voortvloeiende uit het voorgestane systeem van de drastische beperking van de vergunningen. Jarenlang hebben de leden van uwe commissie aangedrongen op de wijziging van het koninklijk besluit van 1938 dat thans zal ingetrokken worden en vervangen door een wet, die alhoewel zij niet de volledige vrijheid zal waarborgen, toch een veel soepelere en vrijere organisatie van deze vervoertak zal voorstaan. Zij zal verder uitsluitend toepasselijk zijn voor belgische onderhorigen waarbij men wenst te verhinderen dat de « weldaden » van Benelux en de Euromarkt al te nadelig zouden uitvallen voor onze beroepsvrachtoverders.

qui exige une solution adaptée à notre époque moderne. À cet effet, un projet de loi est en voie d'élaboration. Mais avant de procéder au règlement définitif, il convient d'avoir une idée nette des rapports entre l'Etat, les communes et le secteur privé. Il s'agit, en l'occurrence, des réseaux urbains d'Anvers, Gand, Liège, Charleroi, Liège-Seraing et Verviers qui, réunis, sont moins étendus et moins importants que le réseau des transports en commun intercommunaux de Bruxelles. Il importe donc de trouver une solution s'adaptant aux six réseaux. En outre, il faudra envisager une collaboration plus étroite avec les chemins de fer vicinaux et associer en tout cas les communes au mode d'exploitation futur, sans exclure toutefois, au moins provisoirement, le capital privé. Il va de soi que si une formule commune pouvait être réalisée, les administrations communales intéressées ne devraient supporter que les pertes éventuelles sur leur propre réseau.

Services d'autobus. — Les exploitants privés travaillent d'après la formule des concessions, qui leur sont octroyées par la Société Nationale des Chemins de Fer vicinaux en vertu de la loi de 1953. Dans l'ensemble, cette loi donne satisfaction. Il faudrait observer à cet égard une plus grande justice distributive, en ce sens que les lignes plus rentables devraient également pouvoir être concédées, alors qu'à l'heure actuelle se sont généralement les lignes les moins intéressantes qui sont concédées par les chemins de fer vicinaux.

2. — Transports de marchandises.

Dans le cadre de la coordination des transports, il conviendrait d'encourager le transport de marchandises pour compte de tiers. Une certaine entente devrait régner entre la S.N.C.B. et les transporteurs professionnels, ceci en vue d'une réduction du prix de revient des transports. En outre, il faudrait, dans l'intérêt d'une politique des transports saine et économiquement justifiée, décourager quelque peu le transport de marchandises pour propre compte. En effet, dans des conditions normales de transports pour propre compte, on constate généralement que 50 % de ces transports s'effectuent « à vide », parce que les véhicules vont, soit livrer des marchandises aux clients, et alors ils reviennent à vide, ou ces véhicules partent à vide, afin d'aller charger des marchandises dont ils ont besoin en vue du maintien de leur activité. Dans les deux cas, pareil transport coûte donc normalement le double du transport de marchandises effectué par des transporteurs professionnels pouvant transporter des chargements dans les deux directions.

Le Ministre a annoncé qu'il comptait mettre fin au fonctionnement de l'Office des Transports, ce qui signifie la fin des licences « V », système ayant dans le passé rendu de nombreux services, mais ayant donné lieu à d'innombrables abus, par suite de la limitation draconienne des licences. Pendant des années, les membres de votre commission ont réclamé la modification de l'arrêté royal de 1938, lequel va être abrogé et remplacé par une loi qui, tout en ne garantissant pas une entière liberté, établira une organisation beaucoup plus souple et plus libre de cette branche des transports. Elle sera en outre uniquement applicable aux ressortissants belges, car on désire éviter que les « bienfaits » de Benelux et du Marché commun ne soient par trop préjudiciables à nos transports professionnels.

VERVOER TE WATER.

A) Marine.

België beschikt thans over 91 zeeschepen met een globale tonnemaat van 619.556 B. R. Ton. In de loop van 1958 is de tonnemaat van zeeschepen onder belgische vlag gestegen met 16,5 %. Hieraan moeten worden toegevoegd de bestellingen van nieuwe schepen en deze die op stapel staan einde 1958 : het zijn er in totaal 22, met een globale tonnevan 405.388 ton in totaal. Wij mogen dus zeggen dat, binnen afzienbare tijd, zegge binnen drie à vier jaar, onze vloot het miljoen ton zal overschrijden. Men moet evenwel bij deze bedenking rekening houden met het feit dat zekere nieuw bestelde schepen oudere vaartuigen in de vaart zullen vervangen.

Sedert de wet van 23 augustus 1948 werden voor de bouw van nieuwe zeeschepen 3,6 miljard aan kredieten toegestaan. Wanneer men weet dat de belgische bruto tonnemaat in 1948 slechts 392.000 B. R. T. bedroeg, dan is deze financiële inspanning van Staatswege tenvolle verantwoord ten aanzien van de enorme inspanning die men zich thans getroost om onze scheepstonnemaat tot een redelijk peil op te voeren in het belang van het scheepvaartverkeer in onze nationale havens en tevens met het oog op een gezonde uitbreiding van het belgisch handelsverkeer over de wereld.

Om het fonds voorzien bij de wet nog meer efficiëntie te geven zou de wet zelf moeten herzien worden nadat zij tien jaar gediend heeft. Deze herziening zou voornamelijk moeten slaan op twee punten :

a) de waarborg van de Staat uitbreiden tot de leningen aan te gaan bij belgische of buitenlandse privatebanken alsmede tot de sector van de verzekeringen;

b) sommige wijzigingen brengen aan de voor de rederijen toegepaste belastingswetten ten einde gemakkelijker de schommelingen van de zeevaartconjunctuur te kunnen ondervangen. En tevens om de uitzonderlijke winsten die soms geboekt worden in perioden van hoge vrachtprijzen te detaxeren om de rederijen in de mogelijkheid te stellen zich doelmatig uit te breiden gedurende de meest voorkomende perioden waarin de vrachtprijzen eerder aan de lage kant liggen.

B) Kustvaart.

De kustvaart maakt een moeilijke periode door. Zij ondergaat een moordende concurrentie vanwege onze Noorderburen, en heeft om deze reden de laatste jaren geen uitbreiding kunnen nemen. De oprichting van de Gemeenschappelijke markt zal allicht de belangrijkheid van de rol van de kustvaart doen toenemen. Men bedenke hierbij dat de weerslag van hoge lonen en sociale lasten zich sterker laat voelen bij de uitbating van een kustvaarder dan bij die van een groot-zeeschip. Als men bedenkt dat de onderhoudskosten van een bemanning op een hollands kustvaarder slechts een derde bedraagt van deze van een belgische bemanning, dan heeft men een idee van de concurrentie-moeilijkheden waartegen onze kustvaart moet optornen. De commissie, samengesteld uit vertegenwoordigers van de belgische redersvereniging en van het departement van verkeerswezen, is tot het besluit gekomen dat de instandhouding en de ontwikkeling van onze kustvaart alleen mogelijk is, indien door een Staatstussenkomst een voldoende egalisatie van de uitbatingvoorwaarden tussen de belgische en de vreemde kustvaartvloten wordt bekomen. Het lijkt dus aangewezen dat men de studie van dit pro-

TRANSPORTS PAR EAU.

A) Marine.

La Belgique dispose à l'heure actuelle de 91 navires de mer, d'un tonnage global de 619.556 tbr. Dans le courant de 1958, le tonnage des navires de mer battant pavillon belge s'est accru de 16,5 %. Il convient d'y ajouter les commandes de nouveaux navires, ainsi que ceux mis en chantier fin 1958 : il y en a, au total, 22 d'un tonnage global de 405.388 tonnes. Notre flotte dépassera donc sous peu le million de tonnes. A ce propos, il convient toutefois de tenir compte du fait que certains navires nouvellement commandés seront mis en ligne pour remplacer des bateaux plus anciens.

Depuis la loi du 23 août 1948, 3,6 milliards de crédits ont été alloués pour la construction de nouveaux navires de mer. Si l'on considère que le tonnage brut belge n'était que de 392.000 tonnes en 1948, cet apport financier de l'Etat est pleinement justifié étant donné l'énorme effort fait actuellement en vue de porter notre tonnage maritime à un niveau raisonnable, dans l'intérêt du trafic de nos ports nationaux ainsi qu'en vue d'une saine extension du trafic commercial belge dans le monde.

En vue de renforcer encore l'efficacité du fonds prévu par la loi, il conviendrait que celle-ci soit révisée après dix ans. Cette révision devrait porter principalement sur deux points :

a) extension de la garantie de l'Etat aux emprunts à contracter auprès de banques privées belges ou étrangères, ainsi qu'au secteur des assurances;

b) modification des lois fiscales applicables aux armateurs, afin de leur permettre de mieux résister aux fluctuations conjoncturelles du trafic maritime. En même temps, il faudrait détaxer les bénéfices exceptionnels, réalisés souvent en périodes des frets élevés, afin de permettre aux armateurs de procéder à des extensions judicieuses pendant les périodes très fréquentes de baisse des frets.

B) Navigation côtière.

Le cabotage traverse une période difficile. Il subit la concurrence meurtrière de nos voisins du Nord et, pour ces motifs, il n'a pu prendre de l'extension ces derniers temps. La création du Marché commun accroîtra peut-être le rôle de la navigation côtière. Notons à ce propos que la répercussion des hauts salaires et des charges sociales se fait sentir davantage pour l'exploitation d'un cabotier que d'un navire de haute mer. Si l'on considère que les frais d'entretien de l'équipage d'un navire côtier hollandais n'atteignent que le tiers de celui d'un équipage belge, on aura une idée des difficultés de concurrence devant lesquelles se trouve notre navigation côtière. La commission, composée de représentants de l'Association des armateurs belges ainsi que du Ministère des Communications, est arrivée à la conclusion que le maintien et le développement de notre navigation côtière n'est possible que si, à l'intervention de l'Etat, on parvenait à une égalisation suffisante des conditions d'exploitation entre les flottes côtières belge et étrangère. Il importe donc de poursuivre l'étude de ce problème en vue de trouver une solution dans le sens d'un éventuel nivellement des frais d'exploitation. Ceci ne sera

bleem verder zou doorzetten met het oog op het vinden van een oplossing in de zin van de eventuele gelijkschakeling der uitbatingskosten. Zulks zal evenwel niet mogelijk zijn zonder financiële Staatsinterventie.

C) Zeevaartonderwijs.

De wet van 1957 schijnt voldoening te schenken. De Minister houdt zich thans bezig met het nemen van de vereiste koninklijke besluiten van toepassing en ook met de aanpassing van de wet aan de gevolgen van het schoolpact.

Met de uitbreiding van onze vloot stijgen ook onze behoeften aan geschoold hoger en lager personeel. In verband hiermede stelt zich de kwestie van de vervanging van ons schoolschip « Mercator » dat 27 jaar oud is. Is de formule van het zeilschip nog steeds de gewenste? Moet in de beslissing tot de vervanging van de « Mercator » de bedenking niet geopperd worden dat de Zweden speciale cargo's uitgerust hebben als opleidingsschepen voor hun zeevarend personeel? Zulks stelt dan vanzelfsprekend de kwestie van de uitbating van dergelijke schepen. In elk geval zou er dringend een oplossing moeten gevonden worden in het belang van ons zeevaartonderwijs.

D) Maalboten Oostende-Dover.

Het jaar 1958 is voor deze dienst een rekordjaar geweest. 1.243.000 passagiers werden vervoerd, wat 25 % meer is dan in 1957. Het vervoer van autovoertuigen heeft een toename van 56 % gekend. De maalbootdienst Oostende-Dover mag zich terecht in een uitstekende reputatie verheugen. De baten voor 1958 bedragen 100 miljoen, wat een niet te versmaden resultaat is voor een Staatsdienst.

Hiervoor dient dan ook gans het personeel gelukgewenst. Dank zij hun toewijding neemt België een begerenswaardige plaats in onder de scheepvaartlijnen die het Verenigd Koninkrijk en de Noordzeehavens aan het vasteland verbinden.

E) Binnenscheepvaart.

Dank zij de wetgeving op de motorisatie werden 5.000 op de 6.000 binnenscheepen gemotoriseerd. Hierbij werden helaas ook verouderde schepen gemotoriseerd. In het raam van een gezonde economie is dit minder aanbevelingswaardig. Er dringt zich dus een aanpassing op in de zin van het aanmoedigen van de vernieuwing van onze binnenvloot en wel met schepen van 1.350 ton.

Deze politiek zal nochtans met omzichtigheid dienen toegepast te worden zolang de « planning » voor de verbreding van ons kanalenet en dat van Noord-Frankrijk niet tot het domein der verwezenlijkingen gaat behoren. Zulks kan nochtans nog jaren aanslepen. Ook moet men daarbij rekening houden met de noodzakelijke aanpassing van de kleine scheepswerven alsmede van de uitrusting van onze nijverheid. Het zou dus aanbeveling verdienen zich niet exclusief toe te leggen op de nieuwbouw van schepen van 1350 ton. Er dringt zich nog steeds steun aan vernieuwing op voor schepen van mindere tonnemaat.

Wat de kwestie van de Rijnvaartpremies betreft, deze moeten in elk geval gehandhaafd blijven wat onze Beneluxpartners er ook mogen van zeggen. De totale beweging van de binnenscheepvaart heeft met 40 % toegenomen. Door het feit evenwel dat onze binnenlandse vracht duurder is dan de buitenlandse, ondervinden wij concurrentiële moeilijkheden met Nederland. De Dienst voor Regeling van de Binnenscheepvaart past normale tarieven toe ter-

cependant pas possible sans une intervention financière de l'Etat.

C) Enseignement maritime.

La loi de 1957 semble donner satisfaction. Le Ministre s'occupe actuellement de l'élaboration des arrêtés royaux d'application nécessaires ainsi que de l'adaptation de la loi aux effets du Pacte scolaire.

L'extension de notre flotte entraîne un accroissement de nos besoins en personnel qualifié, tant du cadre supérieur que du cadre subalterne. A ce propos se pose la question du remplacement de notre navire-école « Mercator », vieux de 27 ans. Le navire à voiles constitue-t-il toujours la formule idéale? Etant donné la décision de remplacer le « Mercator », ne convient-il pas de signaler que la Suède a transformé pour ses marins des cargos spéciaux en bateaux d'entraînement? Ceci pose toutefois la question de l'exploitation de pareils navires. En tout cas, il est urgent de trouver une solution, dans l'intérêt de notre enseignement maritime.

D) Malles Ostende-Douvres.

L'année 1958 constitue une année record pour ce service. 1.243.000 passagers ont été transportés, soit 25 % de plus qu'en 1957. Le transport de voitures automobiles s'est accru de 56 %. Le service des malles Ostende-Douvres peut se réjouir à juste titre d'une excellente réputation. Pour 1958, les bénéfices s'élèvent à 100 millions, résultat nullement négligeable pour une Régie de l'Etat.

Il convient de féliciter aussi le personnel des malles pour ces excellents résultats. Grâce à son dévouement, la Belgique occupe une place enviable parmi les lignes maritimes que relie le Royaume Uni aux ports continentaux de la Mer du Nord.

E) Navigation intérieure.

Grâce à la législation relative à la motorisation, 5.000 des 6.000 bateaux ont été motorisés. Parmi les bateaux motorisés figurent malheureusement aussi des unités surannées, ce qui n'est guère souhaitable dans le cadre d'une saine économie. Une adaptation s'impose donc dans le sens de l'encouragement du renouvellement de notre batellerie, notamment en bateaux de 1.350 tonnes.

Cette politique exigera toutefois de la circonspection, tant que ne sera pas réalisé le « planning » relatif à l'élargissement de nos canaux et de ceux du Nord de la France. Or, cette réalisation peut encore traîner pendant des années. D'autre part, il faudra tenir compte également de l'adaptation nécessaire des petits chantiers navals, ainsi que de l'équipement de notre industrie. Il serait dès lors souhaitable de ne pas se limiter exclusivement à la construction de bateaux de 1.350 tonnes. L'aide au renouvellement s'impose toujours pour les bateaux de moindre tonnage.

Quant à la question des primes à la navigation rhénane, le maintien de celles-ci s'impose en tout cas, quoi qu'en puissent penser nos partenaires de Benelux. Le mouvement total de la navigation intérieure s'est accru de 40 %. Il est un fait cependant que nos frets intérieurs sont plus onéreux que les frets étrangers, ce qui provoque des difficultés concurrentielles avec les Pays-Bas. L'Office régulateur de la navigation intérieure applique des tarifs normaux, alors que

wijl op de internationale vrachtenmarkt de absolute vrijheid heerst en de wet van vraag en aanbod speelt. In het belang van onze nationale economie wordt ook dringend het probleem gesteld van het graanvervoer via Rotterdam. Ingevolge het toegepaste vrachttarievenstelsel blijkt kortgeleden dat een vracht Rotterdam-Leuven, bij voorbeeld, voordeliger uitviel dan een vracht Antwerpen-Leuven bij omslag in onze nationale haven. De oplossing is er in gelegen een grotere vrijheid inzake vrachten en bevrachting toe te kennen aan de D. R. B. Ook zou, volgens de Minister, het systeem van de beurtrol moeten herzien en aangepast worden. Tevens zou men bij middel van onderhandelingen met onze Noorderburen en met Frankrijk tot een overeenkomst moeten kunnen komen inzake toepassing van een vrachtenstrook schommelend tussen gemeenschappelijk vast te leggen minimum en maximum vrachten voornamelijk tussen Rotterdam en Antwerpen. Maar het blijft een feit dat de havenrechten en taksen alsmede de omslagkosten in de belgische havens ook een nadelige rol spelen in de kwestie van het graantrafiek tussen Antwerpen en Rotterdam. Men heeft gedurende twee maanden de binnenvracht met dertig punten verlaagd zonder dat zulks een toename van het trafiek voor gevolg had. Het bewijs werd dus geleverd dat ook andere aspecten dan deze moeten in aanmerking genomen worden.

LUCHTVAART.

1. — Sabena.

In tien jaar tijd heeft onze nationale luchtvaartmaatschappij een uitbreiding gekend die gaat van dertig miljoen ton kilometer in 1948 tot 160 miljoen ton kilometer in 1958. Gedurende de zelfde beschouwde periode steeg het aantal vervoerde passagiers van 200.000 tot een miljoen eenheden. De Sabena staat thans voor het zware probleem van de aanvulling van haar vloot met reactievlieg-tuigen van het type « Boeing Jet intercontinental ». Deze toestellen kosten per stuk drie honderd miljoen. Er werden er vijf besteld ten einde gelijke tred te kunnen houden met de ontwikkeling van de internationale luchtvaart; zulks was noodzakelijk op een moment dat zij nog met 400 miljoen ongedelgd materiaal zit...

Sommige dagbladen hebben onlangs gewag gemaakt van het tot standkomen van een enige Europese luchtvaartmaatschappij waarbij de Sabena zou opgeslorpt worden. De Minister heeft dit gerucht in de commissie gelogenstraft. Hij ontkende nochtans niet dat, met het oog op een efficiëntere en economisch meer verantwoorde exploitatie, een inniger samenwerking zal moeten tot stand komen tussen de verschillende Europese luchtvaartmaatschappijen ten einde een optimaal gebruik van het zo dure vlieg-materiaal te verzekeren. De coordinatie van de verschillende diensten dringt zich op. De luchtkontrole ingeval van reactievlieg-tuigen, is niet meer afzonderlijk mogelijk voor een klein land als het onze. Men moet hier coördineren en samenwerken. Er moeten nieuwe gemeenschappelijke regels tot stand komen inzake verdeling van de luchtcorridors ten gerieve van de reactievlieg-tuigen, enz., enz. De Minister zegde terecht dat de moderne luchtvaarttechniek de nationale grenzen als het ware doorbroken heeft. Vandaar de noodzakelijkheid van technische internationale samenwerking. Waar de Amerikanen door werkelijk « massa » vervoer er toe komen lage vervoertarieven toe te passen, is zulks nog niet mogelijk in Europa. Men moet dus noodgedwongen de oplossing gaan zoeken in de richting van kostprijsverlaging door uitschakeling van alle nutteloze uitgaven en diensten, en door een gedeeltelijke integratie van de maatschappijen. Moesten deze pogingen leiden tot de oprichting van een consortium, dan zou een wet ter bekrachtiging noodzakelijk blijken.

sur le marché international des frets règne la liberté absolue et que la loi de l'offre et de la demande y exerce son influence. Dans l'intérêt de notre économie nationale, il faut trouver d'urgence une solution au problème du transport de blé via Rotterdam. Ainsi, il est apparu récemment, qu'avec le système des frets en vigueur, un transport Rotterdam-Louvain a coûté moins cher qu'un transport Anvers-Louvain avec transbordement dans notre port national. La solution consisterait à donner à l'O. R. N. I. une plus grande liberté en matière de frets et d'affrètements. M. le Ministre estime qu'il faudrait également revoir et adapter le système de la rotation. En outre, il faudrait négocier avec nos voisins du nord, ainsi qu'avec la France, une convention à établir de commun accord, concernant l'instauration d'une zone de frets, surtout entre Rotterdam et Anvers. Il n'en reste pas moins que les droits et taxes de port, ainsi que les frais de transbordement dans les ports belges, jouent un rôle préjudiciable dans la question du trafic de blé entre Anvers et Rotterdam. Pendant deux mois, on a réduit les frets intérieurs de trente points, sans qu'il en résultât une recrudescence du trafic. Ceci démontre que cette question présente d'autres aspects.

TRANSPORT AERIEN.

1. — La Sabena.

Ces dix dernières années, les transports de notre société nationale de navigation aérienne ont pris un grand essor : de trente millions de tonnes/kilomètre en 1948, ils sont passés à 160 millions de tonnes/kilomètre en 1958. Pendant cette même période, le nombre de passagers est passé de 200.000 unités à 1 million d'unités. A l'heure actuelle, la Sabena se trouve devant le grave problème de l'extension de sa flotte par des avions à réaction du type « Boeing Jet Intercontinental ». Ces appareils coûtent chacun 300 millions. Cinq appareils sont commandés afin de pouvoir marcher de pair avec l'évolution de l'aviation internationale. La Sabena a dû s'y résoudre à un moment où elle devait encore amortir du matériel à concurrence de 400 millions.

Certains journaux ont signalé récemment la création d'une société européenne unique de navigation aérienne, qui absorberait la Sabena. Le Ministre a démenti cette rumeur en Commission. Mais il n'a pas nié qu'en vue d'une exploitation plus rationnelle et économique, il faudra réaliser une collaboration plus étroite entre les différentes sociétés européennes de navigation aérienne pour pouvoir utiliser dans les meilleures conditions le si coûteux matériel aérien. La coordination des différents services s'impose. Pour les avions à réaction, le contrôle aérien n'est plus possible pour un petit pays comme le nôtre. La coordination et la collaboration s'imposent dans ce domaine. De nouvelles règles communes doivent être établies en matière de répartition des corridors aériens à l'usage des avions à réaction, etc. Le Ministre a dit avec raison que la technique moderne de la navigation aérienne a pour ainsi dire enfoncé les frontières nationales. D'où la nécessité d'une collaboration technique internationale. Les faibles tarifs que les Américains parviennent à appliquer, grâce à des transports réellement « massifs », ne sont pas encore réalisables en Europe. La solution doit donc être recherchée dans une réduction des prix de revient par l'élimination de toutes les dépenses et de tous les services inutiles et par une intégration partielle des sociétés. Si ces efforts devaient aboutir à la création d'un consortium, une loi de ratification serait nécessaire.

Ten aanzien van de reorganisatiemaatregelen en de afkorting van personeelsleden, zegt de Minister dat hier omzichtig zal worden tewerkgegaan, en dat hoogstens een 250-tal arbeiders zullen ontslagen worden.

Van zijn kant meent uw verslaggever dat het moet mogelijk zijn besparingen te doen in de sector van het administratief personeel. Men moet zich terzake niet beroepen op de analoge toestanden bij concurrerende maatschappijen, maar zich veeleer laten leiden door een geest van efficiëntie gesteund op een welbegrepen rationalisering van de diensten van de Sabena.

2. — Regie der Luchtwegen.

Inzake infrastructuur is men druk bezig met de aanpassing en uitrusting van onze startbanen voor de Jet toestellen. Deze banen moeten tot 3.500 meter verlengd worden. De werken zullen beëindigd zijn op het einde van dit jaar.

Anderzijds moet er een nieuwe financiële conventie tot stand komen om de afwerking van het luchthavenstation te verzekeren. De destijds voorziene 780 miljoen volstaan niet. Het ganse complex zal circa 1.100 miljoen kosten. Uw verslaggever stelt zich hier de vraag of deze nieuwe conventie weer met de Sabena tot stand zal moeten komen en of de termen ervan desgevallend niet moeten worden gepreciseerd en aangepast aan de huidige toestand.

De brand van 4 november op het luchthavenstation heeft ongeveer voor 100 miljoen schade aangericht. De helft hiervan zal gedekt worden door de verzekeringsmaatschappijen. De Minister wenst over deze ramp voorlopig geen verdere bijzonderheden te geven aangezien het gerechtelijk onderzoek nog steeds niet is gesloten. Uwe commissie spreekt nochtans de wens uit dat hierover zodra mogelijk een speciale bijeenkomst zou worden belegd waarop alle gewenste inlichtingen zullen verstrekt worden.

De luchtvaartpropaganda maakt goede vorderingen. Het ligt in de bedoeling deze inspanning in de toekomst vol te houden. Wat het aantal vreemde piloten in de Sabena betreft, werd hun getal van 24 % tot 11 % verminderd wat, onder oogpunt van ons nationaal prestige als een ernstige verbetering mag beschouwd worden.

Uw verslaggever spreekt, eens te meer, de wens uit dat men de besluitwet van 1946 houdende oprichting van de Regie der Luchtwegen zou herzien en aanpassen aan de eisen van het modern luchthavenverkeer, en dat hierbij de nadruk zou gelegd worden op de notie « publieke dienst » in plaats van « administratie ». Men zou hierover veel kunnen leren van de ons omringende buitenlandse luchthavens.

NATIONAAL BUREAU VOOR VOLTOOING DER NOORD-ZUID VERBINDING.

Ingevolge het Koninklijk Besluit van 16 september 1954, neemt de zending van het Nationaal Bureau een einde op 31 december 1959. De minister heeft bij deze gelegenheid terecht hulde gebracht aan dit Bureau en inzonderheid aan haar voorzitter, de heer Fernand Brunfaut, tevens voorzitter van de Kamercommissie voor Verkeerswezen. Uwe commissie sluit zich hierbij eenparig aan.

De stad Brussel werd door de aanzienlijke werken van het Nationaal Bureau merklijk verrijkt. De globale kostprijs van de uitgevoerde werken, waaronder een groot aantal verbeterings- en verfraaiingswerken die het uitzicht van de stad op bepaalde punten werkelijk in gunstige zin gewijzigd hebben, bedraagt zes miljard, twee honderd miljoen waarvan 5.763 miljard door de Staat gefinancierd werden.

A l'égard des mesures de réorganisation et du licenciement du personnel, le Ministre communique qu'on y procédera avec toute la circonspection voulue et que quelque 250 ouvriers au maximum seront remerciés.

De son côté, notre rapporteur estime qu'il doit être possible de réaliser des économies dans le secteur du personnel administratif. A ce sujet il n'y a pas lieu d'invoquer des situations analogues existant dans des sociétés concurrentes. On devrait plutôt s'inspirer d'un esprit d'efficacité basé sur une saine rationalisation des services de la Sabena.

2. — Régie des Voies aériennes.

En matière d'infrastructure, l'adaptation et l'équipement de nos pistes d'envol sont poussés activement en vue de leur utilisation par les avions à réaction. Ces pistes doivent être prolongées jusqu'à 3.500 mètres. Les travaux seront terminés à la fin de cette année.

D'autre part, un nouvel accord financier doit intervenir pour assurer l'achèvement de l'aérogare. Les 780 millions prévus à l'origine ne suffisent pas. L'ensemble coûtera environ 1.100 millions, et votre rapporteur se demande si cette nouvelle convention devra être conclue avec la Sabena et si ses dispositions ne doivent pas le cas échéant, être précisées et adaptées à la situation actuelle.

Les dégâts occasionnés à l'aérogare par l'incendie du 4 novembre 1958 s'élèvent à environ 100 millions, dont la moitié sera couverte par les compagnies d'assurances. Pour l'instant, M. le Ministre ne désire pas fournir d'autres détails au sujet de ce sinistre, l'enquête judiciaire n'étant pas terminée. Toutefois, votre Commission exprime le vœu qu'une réunion spéciale puisse avoir lieu à ce sujet, dès que possible, au cours de laquelle tous les renseignements désirés seraient communiqués.

La propagande aéronautique enregistre de beaux progrès. Cet effort sera poursuivi à l'avenir. Quant aux pilotes étrangers de la Sabena, leur nombre a été réduit de 24 % à 11 %, ce qui peut être considéré comme une sérieuse amélioration du point de vue de notre prestige national.

Une fois de plus, votre rapporteur souhaite voir reviser l'arrêté-loi de 1946 instituant la Régie des Voies aériennes en l'adaptant aux exigences de la circulation aérienne moderne et en mettant plus l'accent sur la notion de « service public » que celle d'« administration ». On pourrait à ce propos s'inspirer utilement des aéroports des pays environnants.

OFFICE NATIONAL POUR L'ACHEVEMENT DE LA JONCTION NORD-MIDI.

Aux termes de l'arrêté royal du 16 septembre 1954, la mission de l'Office national prendra fin le 31 décembre 1959. A cette occasion, M. le Ministre a rendu un hommage bien mérité à l'Office en question, et plus particulièrement à son Président, M. Fernand Brunfaut, également président de la Commission des Communications de la Chambre. Votre Commission s'est ralliée unanimement à cet hommage.

Les importants travaux de l'Office national ont considérablement enrichi la Ville de Bruxelles. Le coût global des travaux exécutés, qui consistent en grande partie en des travaux d'aménagement et d'embellissement qui, en certains endroits, ont modifié favorablement l'aspect de la ville, s'élève à six milliards deux cents millions, dont 5.763 milliards financés par l'Etat.

Er lopen thans 618 treinen par dag door de N-Z verbinding. Het reizigersverkeer belooft per dag: 73.700 eenheden in het centraal station, 5900 bij de Congresshalte en 2400 bij de Kapelle-halte. Voor Brussel-Noord en Brussel-Zuid zijn de cijfers respectievelijk: 80.000 en 84.000. Deze cijfers werden geregistreerd in september 1958. Zij dragen de stempel van de reizigersdrukte ingevolge de Wereldtentoonstelling. De cijfers voor maart 1958 waren respectievelijk voor het Zuidstation 80.150 reizigers; Centraalstation 76.000; Noordstation 57.100. Daarbij moeten dan noch zestig treinen geteld worden per dag die de verbinding verzekeren tussen Brussel en de luchthaven van Melsbroek. De resterende taken voor het Nationaal Bureau die dit jaar nog op het programma staan zijn: een voetgangerstunnel nabij het centraalstation en zekere wegeniswerken in de nabijheid van ditzelfde station.

Er blijven dan tenslotte nog zekere maatregelen te nemen wegens de door de Regering formele aangegane verbintenissen tegenover het personeel. Een commissie samengesteld uit afgevaardigden van het Nationaal Bureau, de N. M. B. S. en het departement zal eerlang bijeenkomen met het doel concrete voorstellen aan de Regering voor te leggen nopens het lot en de uiteindelijke bestemming van het personeel.

REGIE VAN TELEGRAAF EN TELEFOON.

De heer directeur-generaal van R. T. T. heeft in de commissie een uiteenzetting gegeven van de werking van zijn diensten. Op dit ogenblik zijn in België 82 % van de telefoonaansluitingen geautomatiseerd. Nieuwe werken zijn aan de gang om nog 2 % meer automatische aansluitingen te bezorgen. Deze werken betreffen de netten van Aarlen-Marbehan, Nijvel, Ath, Willebroek en Manage. In de loop van dit jaar zullen verdere bestellingen gedaan worden met het oog op de automatisatie van de netten van Diksmuide, Torhout, Moortsele, Oostmalle, Aarschot, Tienen, Bilzen, Tilly, Sombreffe, Aywaille, Bastenaken, Quiévrain, Binche en Tessenderloo. Na het beëindigen van dit programma blijven nog 14 % van de aangesloten wachters op verdere automatisering. Een geleidelijk programma werd opgemaakt waarbij de netten met minstens zes honderd aangesloten prioriteit zullen verkrijgen. Gans dit programma zal beëindigd zijn in 1962. Gans het nationaal telefoonnet zal vóór 1970 geautomatiseerd zijn. (Zie bijlage I).

* * *

Bedrijfsresultaten voor 1959.

De vermoedelijke bedrijfsresultaten voor 1959 worden geraamd op 4.170.000 frank; de winst over 1958 zal 85 miljoen bedragen.

Het minder gunstige resultaat voor 1959 is te verklaren:

- a) door de toeneming van de personeelsuitgaven ten gevolge van de aanpassingen der loonschalen, de aanwervingen en de bevorderingen;
- b) door de normale stijging van de financiële en industriële lasten ten gevolge van nieuwe investeringen;
- c) door de geringe in 1959 verwachte stijging van de ontvangsten tegenover de ramingen voor 1958, stijging die kan worden toegeschreven aan de betrekkelijk minder gunstige ontvangsten van de interlokale dienst en aan een zekere vertraging bij het aansluiten van abonnees.

* * *

A l'heure actuelle 618 trains empruntent journalièrement la jonction Nord-Midi. Le trafic voyageurs se chiffre journalièrement à 73.700 unités à la Gare centrale, 5.900 unités à la halte du Congrès et 2.400 unités à la halte de la Chapelle. Pour Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi, les chiffres sont respectivement de 80.000 et 84.000. Ces chiffres furent enregistrés en septembre 1958. Ils sont influencés par l'affluence de voyageurs due à l'Exposition Universelle. Pour le mois de mars 1958, les chiffres sont respectivement de 80.150 voyageurs pour la Gare du Midi; 76.000 voyageurs pour la Gare centrale; 57.000 voyageurs pour la Gare du Nord. En outre, il s'y ajoute soixante trains qui assurent journalièrement la liaison entre Bruxelles et l'aéroport de Melsbroek. Les travaux qui figurent encore au programme de l'Office national pour l'année en cours sont les suivants: un tunnel pour piétons à proximité de la Gare centrale et certains travaux de voirie aux abords de ladite gare.

Enfin, il reste à prendre certaines mesures en raison des engagements formels que le Gouvernement a pris à l'égard du personnel. Une commission, composée de délégués de l'Office national, de la S. N. C. F. B. et du département se réunira prochainement en vue de soumettre au Gouvernement des propositions concrètes quant au sort et à l'affectation future de ce personnel.

REGIE DES TELEGRAPHES ET DES TELEPHONES.

Le Directeur général de la R. T. T. a exposé devant la Commission le fonctionnement de ses services. A l'heure actuelle, 82 % des communications téléphoniques sont automatisées. De nouveaux travaux sont en cours en vue d'accroître de 2 % le nombre des raccordements automatiques. Ces travaux se rapportent aux réseaux d'Arlon-Marbehan, de Nivelles, d'Ath, de Willebroeck et de Manage. Au cours de cette année, d'autres commandes seront faites en vue de l'automatisation des réseaux de Dixmude-Torhout, Moortsele, Oostmalle, Aarschot, Tirlemont, Bilzen, Tilly, Sombreffe, Aywaille, Bastogne, Quiévrain, Binche et Tessenderlo. Après l'exécution de ce programme, il restera 14 % à automatiser. Un programme progressif a été élaboré, accordant la priorité aux réseaux comptant au moins 600 abonnés. Ce programme sera entièrement terminé en 1962. Avant 1970, tout le réseau téléphonique national sera automatisé. (Voir annexe I).

* * *

Résultats d'exploitation de 1959.

Le résultat probable d'exploitation pour 1959 est estimé à 4.170.000 francs; le bénéfice de 1958 sera de l'ordre de 85 millions.

Le résultat moins favorable de 1959 est dû:

- a) à l'accroissement des dépenses en personnel résultant des adaptations de barèmes et des recrutements et promotions;
- b) à l'accroissement normal des charges financières et industrielles résultant des investissements nouveaux;
- c) à la faible augmentation des recettes prévues en 1959 par rapport aux prévisions de 1958, dont l'origine peut être attribuée aux recettes relativement moins favorables du service interurbain et à un certain ralentissement dans le raccordement des abonnés.

* * *

Investeringsprogramma.

Het investeringsprogramma van de Regie blijft belangrijk.

In de hierna volgende vastleggingskredieten is voorzien :

Artikel 4. — Voorzieningsaankopen	387 M.
Artikel 12. — Werken voor eerste inrichting, uit te voeren door de particuliere industrie	1.818 M.
	<u>2.205 M.</u>

Het inrichtingsprogramma voor 1959 omvat werken voor een totale waarde van 2.393 miljoen, met name :

1.818 miljoen aan bestellingen voor de private industrie;
341 miljoen aan materieel;
234 miljoen aan personeelsuitgaven Regie en facturen binnen de Regie.

De belangrijkste werken hebben betrekking op :

Gronden en gebouwen 285.430.000 fr.

waaronder Brugge	32 M.
Ieper	15 M.
Bergen	24 M.
Schaerbeek	14,2 M.
Antwerpen	40 M.
Ciney	15 M.
Namen	16,5 M.
Luik	10 M.
Gosselies	10 M.

Interlokale en internationale kabels en onderzeese installaties 106.140.000 fr.

waaronder stroomdragen- de kabels Brus- sel-Aat-Door- nik	58.390.000 fr.
transatlantische telefoonkabel New-Fouland kust van Bre- tagne (deelne- ming)	30.000.000 fr.

Lokale kabels 381.446.000 fr.

Verbindingskabels 99.165.000 fr.

Centrale automatische telefoonkantoren ... 468.096.000 fr.

waaronder voor uitbreidin- gen en verbou- wingen	418.096.000 fr.
voor moderni- seringen	50.000.000 fr.

*Intercommunale overzeings- en overscha-
kelingscentra* 97.500.000 fr.

Radioinstallaties 59.833.000 fr.

Relaisstations en eindinstallaties 76.700.000 fr.

De in 1959 te verrichten betalingen voor het investeringsprogramma worden geraamd op 2.146 M.

Programme d'investissement.

Le programme d'investissement de la Régie reste important.

Il est prévu les crédits d'engagement suivants :

Article 4. — Achats d'approvisionnements ...	387 M.
Article 12. — Travaux de premier établisse- ment à confier à l'industrie pri- vée	1.818 M.
	<u>2.205 M.</u>

Le programme d'établissement de 1959 comporte des travaux dont la valeur totale s'élève à 2.393 millions de francs, soit :

1.818 millions de commandes à passer à l'industrie privée;
341 millions de matériel;
234 millions de dépenses en personnel Régie et de facturations intérieures.

Les travaux les plus importants se rapportent aux :

Terrains et bâtiments 285.430.000 fr.

dont, Bruges	32 M.
Ypres	15 M.
Mons	24 M.
Schaerbeek	14,2 M.
Anvers	40 M.
Ciney	15 M.
Namur	16,5 M.
Liège	10 M.
Gosselies	10 M.

*Câbles interurbains, internationaux et in-
stallations sous-marines* 106.140.000 fr.

dont, câbles à courants porteurs Bruxelles -Ath-Tournai ...	58.390.000 fr.
câble téléphoni- que transatlanti- que entre Terre- Neuve et la côte bretonne (parti- cipation)	30.000.000 fr.

Câbles locaux 381.446.000 fr.

Câbles de jonction 99.165.000 fr.

*Bureaux centraux téléphoniques automati-
ques* 468.096.000 fr.

dont, pour extensions et transformations ..	418.096.000 fr.
pour modernisa- tions	50.000.000 fr.

*Centres intercommunaux de transmission
et de commutations* 97.500.000 fr.

Installations radio 59.833.000 fr.

Stations de relais et équipements terminaux 76.700.000 fr.

Les paiements à faire en 1959 pour le programme d'investissement sont estimés à 2.146 M.

waaronder op program-	
ma's van vóór	
1959	1.495 M.
op nieuwe pro-	
gramma's van	
1959	651 M.
	2.146 M.

Deze uitgaven zullen worden bestreden :

- a) door zelffinanciering van de Regie
van T. T. ± 646 M.
b) door de nieuwe lening 1959 1.500 M.

* * *

Er werd alsdan kritiek uitgeoefend door de leden op het programma der automatisering waarbij de belangen van de verschillende netten, al naargelang de residentie van de commissieleden, onder de loupe genomen werd. Een lid stelt belang in regelmatige verbindingen met Kongo. De minister antwoordt hierop dat de private gesprekken met Kongo thans plaats hebben van 8 tot 17 u. en dat ingeval van nood deze tijd kan verlengd worden.

Ook de toestand van de telegramdragers kwam ter sprake, alsmede het feit dat sommige gemeenten die geen eigen telegraafkantoor hebben hun telegrammen op gebrekkige wijze en veel te laat toegezonden krijgen.

Een ander lid klaagt de wijze aan waarop de publieke wegehuis, na het leggen van kabels door de R. T. T., hersteld wordt. Kan er geen coördinatie nagestreefd worden tussen de verschillende diensten die af en toe de baan en de gaanpaden moeten openbreken ?

De minister antwoordt dat geen enkel definitief agent uit hoofde van de automatisatie zal moeten afgedankt worden. Anderzijds is het niet te doen om een coördinatie te verwezenlijken tussen de verschillende administraties voor de uitvoering van wegeniswerken. Er bestaan hier tegelijk administratieve en financiële struikelstenen. Hij drukt er nochtans op dat de wegeniswerken doorgans door privaat-aannemers worden uitgevoerd en dat men tegen deze laatste steeds verhaal heeft in geval van slechte uitvoering der werken.

Een lid wenst te weten welke de « normale » duurtijd is tussen de aanvraag tot aansluiting van een abonnement en de uitvoering er van. Een ander lid vraagt mededeling van het aantal definitieve en tijdelijke agenten die hun overplaatsing van de Regie naar het departement hebben aangevraagd ingevolge het besluit van 27 december 1958.

De minister doet opmerken dat ons telefoonnet na het zweedse en het zwitserse, het best uitgeruste is in Europa. Wij bezitten op dit ogenblik nagenoeg een miljoen telefoonposten. De financiële last voor de Regie van T. en T. zal in 1959 twee en half miljard bedragen, waarvan 780 miljoen aan te hernieuwen leningen en anderhalf miljard aan verse leningen ter dekking van nieuwe uitrusting.

Er moge nog opgemerkt worden dat de financiële lasten van de Regie zeer zwaar worden en een saturatiepunt bereikt hebben.

BESTUUR DER POSTERIJEN.

Hier voorziet men een deficit van nagenoeg 927 miljoen in 1959. Het deficit van deze diensten is evenwel in dalende lijn, rekening houdend met de verhoging der inkomsten (200 miljoen), gevolg van de aanpassing van de tarieven. Hierbij dient eens te meer aangestipt dat, indien de poste-

dont, sur programmes	
antérieurs à 1959	1.495 M.
sur programmes	
nouveaux de 1959	651 M.
	2.146 M.

Ces dépenses seront couvertes par :

- a) l'autofinancement de la Régie des
T. T. ± 646 M.
b) par l'emprunt nouveau de 1959 1.500 M.

* * *

Certains commissaires ont critiqué le programme d'automatisation en considérant l'importance des différents réseaux selon le lieu où ils habitent. Un membre s'est intéressé aux communications régulières avec le Congo. Le Ministre a répondu que les communications privées avec le Congo ont lieu actuellement de 8 à 17 heures et que le cas échéant ce temps peut être prolongé.

On a signalé également la situation des porteurs de télégrammes. Des commissaires ont demandé pourquoi les télégrammes sont distribués beaucoup trop tard et d'une manière défectueuse dans les communes dépourvues d'un bureau des télégraphes.

Un autre commissaire se plaint de la façon dont s'effectue la remise en état de la voirie après la pose de câbles par la R. T. T. Ne pourrait-on établir une certaine coordination entre les différents services qui doivent éventrer de temps en temps la route et les trottoirs ?

Le Ministre a répondu qu'aucun agent définitif ne devra être licencié à cause de l'automatisation. D'autre part, il n'est pas possible d'établir une coordination entre les différentes administrations en vue de l'exécution des travaux de voirie. A cet égard, il existe des obstacles à la fois administratifs et financiers. Toutefois, les travaux de voirie sont exécutés en général par des entrepreneurs privés, contre lesquels, en cas d'exécution défectueuse des travaux, un recours est ouvert.

Un membre désira connaître le temps qui s'écoule « normalement » entre la demande de raccordement d'un abonné et l'exécution de ce raccordement. Un autre membre voulut connaître le nombre d'agents définitifs et temporaires qui ont sollicité leur transfert de la Régie au département, en vertu de l'arrêté du 27 décembre 1958.

Le Ministre a fait observer qu'à l'exception des réseaux de la Suède et de la Suisse, notre réseau téléphonique est le mieux équipé de l'Europe. A l'heure actuelle, nous avons environ un million de postes téléphoniques. La charge financière de la R. T. T. s'élèvera en 1959 à deux milliards et demi, dont 780 millions pour des renouvellements d'emprunts et un milliard et demi pour de nouveaux emprunts destinés à couvrir de nouveaux équipements.

Enfin, il convient de signaler que les charges financières de la Régie deviennent très lourdes et ont atteint leur point de saturation.

ADMINISTRATION DES POSTES.

Le déficit prévu est de 927 millions environ en 1959. Le déficit de ces services est cependant en voie de diminution, compte tenu de l'augmentation des recettes (200 millions) résultant de l'adaptation des tarifs. A ce propos, il convient de souligner, une fois de plus, que si l'admini-

rijen behoorlijk vergoed werden voor de diensten die zij gratis verstrekken ten behoeve van de Staat en de parastatalen, zij waarschijnlijk in « boni » zouden zijn. Zo verzekert de post gratis de volgende diensten :

verkoop van takszegels;
de dienst van de postchecks (en desbetreffende vrijport);
vrijport voor verschillende staatsdiensten en parastatalen.

De rationalisering van de dienst der posterijen wordt systematisch doorgezet. De mechanische sortering is verzekerd in de grote centra. Men heeft de studie aangevat van de uitslagen van de gemotoriseerde postbedeling in de steden en op de buiten. Men beproeft thans nieuwe methodes met het oog op de verdere automatisering van de postcheckdiensten. Zij zou van bij de aanvang een besparing van 10 % verwezenlijken.

Ook het departement van Financiën profiteert van de mechanografische diensten van de posterijen aangezien aldaar de dagelijkse stand van de Thesaurie wordt opgemaakt.

Men heeft besloten af te zien van de helicopters in dienst van de posterijen. Deze dienst was ongetwijfeld verlieslatend maar hij heeft er grotelijks toe bijgedragen om de commerciële exploitatie van de heliportlijnen van de Sabena, het eerste « heli »-net van Europa, mogelijk te maken.

Vele postkantoren bevinden zich in slechte staat. Een inspanning dringt zich ook hier op. Men mag evenwel niet uit het oog verliezen dat dergelijke werken afhangen van het ministerie van Openbare Werken.

* * *

TOERISME.

Men heeft nog geen juiste gegevens aangaande de resultaten van 1958. Een enkel cijfer kan hier misschien een aanwijzing zijn : de ontvangsten uit het toeristenverkeer stegen voor de gezamenlijke O. E. E. S.-landen met 18 %. Wat ons land betreft kan men de ontvangsten voor 1957 ramen op zes miljard. Zulks betekent een verhoogd fiscaal inkomen van nagenoeg twee miljard. Er is een toename van amerikaans en zuid-europese cliënteel (Portugezen, Spanjaards en Italianen). De vermindering van de luchtvaarttarieven heeft een verhoging van cliënteel mogelijk gemaakt bestaande uit andere bevolkingslagen die thans ons land bezoeken. Het sociaal toerisme krijgt ontegensprekelijk een internationaal karakter. Deze strekking moet ongetwijfeld aangemoedigd worden. Zij is de basis van de samenwerking en de wederzijdse waardering onder de volkeren. Het past dan ook dat wij ons hotelwezen en gans onze toeristische uitrusting aan deze nieuwe toestand zouden aanpassen.

Er moet in 1959 een ernstige en speciale inspanning gedaan worden om de buitenlandse cliënteel aan te trekken nu dat de grote attractie-pool van de Wereldtentoonstelling niet meer bestaat. Er moet door aangepaste propaganda en met de medewerking van de betrokkenen een einde komen aan de spijtige slogan dat België een « duur » land is. Wij hebben spijtig genoeg deze treurige reputatie te danken aan de misbruiken van, gelukkig weinig talrijke, hotelhouders... Er mag ook onderstreept worden dat de buitenlandse pers en de vreemde reisagentschappen ons in deze aangelegenheid slecht gediend hebben. Dit alles rechtzetten en de toekomst voorbereiden is de taak van ons Nationaal Commissariaat voor Toerisme.

Wat de binnenlandse toeristische propaganda betreft stelt de minister een nieuwe verdeling van de kredieten

nistratie des Postes était indemnisée comme il convient pour tous les services qu'elle assure gratuitement à l'Etat et aux parastataux, elle se trouverait probablement en « boni ». Ainsi, les Postes assurent gratuitement les services suivants :

vente de timbres fiscaux;
le service des chèques postaux (avec franchise de port);
franchise de port pour plusieurs services de l'Etat et les parastataux.

La rationalisation du service des postes se poursuit systématiquement. Le triage mécanique est assuré dans les grands centres. L'étude des résultats de la distribution postale motorisée dans les villes et à la campagne vient d'être entamée. Des méthodes nouvelles sont appliquées actuellement en vue d'atteindre l'automatisation des services des chèques postaux. Cette extension permettrait de réaliser d'emblée une économie de 10 %.

Le département des Finances profite également des services mécanographiques des postes, puisque ceux-ci établissent la situation quotidienne de la Trésorerie.

On a décidé de renoncer à l'emploi des hélicoptères pour le service des postes. Tout en étant déficitaire, ce service a largement contribué à l'exploitation commerciale des lignes d'hélicoptères de la Sabena, le premier réseau « heli » de l'Europe.

De nombreux bureaux de postes sont en mauvais état. Un effort devra être fait dans ce domaine. Mais on ne doit pas perdre de vue que les travaux de cette espèce sont du ressort du département des Travaux publics.

* * *

TOURISME.

On n'a pas encore les détails des résultats de l'année 1958. Un seul chiffre, à titre indicatif : les recettes provenant du trafic touristique ont augmenté de 18 % pour l'ensemble des pays de l'O. E. C. E. En ce qui concerne notre pays, les recettes peuvent être évaluées à six milliards, soit une plus-value des recettes fiscales d'environ deux milliards. Il y a une recrudescence de touristes américains et de l'Europe méridionale (Portugais, Espagnols et Italiens). La réduction des tarifs du transport aérien a permis d'accroître la clientèle, en offrant à d'autres couches de la population la possibilité de visiter notre pays. Le tourisme social prend incontestablement un caractère international. Cette tendance doit être encouragée. Elle constitue la base de la coopération et de l'estime mutuelle des peuples. Il convient dès lors d'adapter notre industrie hôtelière et tout notre équipement touristique à cette situation nouvelle.

Il faudra faire en 1959 un effort spécial et sérieux en vue d'attirer la clientèle étrangère, maintenant que nous ne disposons plus du grand point d'attraction que constituait l'Exposition universelle. Par une propagande appropriée et avec le concours des intéressés, il faudra mettre fin au slogan regrettable d'une Belgique, pays « cher ». Cette réputation déplorable, nous la devons malheureusement aux abus de quelques hôteliers, heureusement peu nombreux. Soulignons également qu'à l'étranger la presse et les agences de voyages nous ont rendu de mauvais services à cet égard. C'est au Commissariat national du Tourisme qu'il appartient d'opérer ce redressement et de préparer l'avenir.

En ce qui concerne la propagande touristique intérieure, le Ministre propose une nouvelle répartition des crédits :

voor: zo zou voor de twee eerstkomende jaren een speciale inspanning gedaan worden ten voordele van het toerisme aan de kust en in de Ardennen. De kunststeden zouden dan voor de twee volgende jaren aan de beurt komen.

Het is ook verheugend vast te stellen dat het binnenlands sociaal toerisme uitbreiding neemt. Ook hier dringt zich een enge samenwerking met de privé-sector op. Het probleem werd ter studie genomen door de Hoge Raad voor Toerisme.

Deze Raad moet statutair vier maal per jaar vergaderen. De laatste twee jaar wordt hij nog één enkele keer per jaar bijeengeroepen. Het past dat men tot de statutaire normen zou terugkeren. Er is werk genoeg op de plank!

DE ALGEMENE BESPREKING.

De algemene bespreking heeft twee lange zittingen in beslag genomen. Voor de goede orde heeft uw verslaggever ze samengevat per rubriek en in de vorm van vragen en antwoorden.

1. — Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Vraag 1 :

1) Welk is het Departement dat de aan de mijnwerkers afgeleverde kosteloze biljetten te zijnen laste neemt?

2) Aantal afgeleverde kosteloze biljetten en aantal biljetten waarvan gebruik werd gemaakt?

3) Bedrag van de jaarlijkse tussenkomst ten laste van de Rijksbegroting?

Antwoord :

1) De kosten van de door de N. M. B. S. aan de mijnwerkers afgeleverde kosteloze biljetten zijn ten laste van het Departement van Arbeid.

2) a) De N. M. B. S. levert de mijnwerkersbiljetten af in ruil voor bons waarvan de belanghebbenden zijn voorzien.

De bovengrondse mijnwerkers hebben recht op maximum 6 bons per jaar, terwijl voor de ondergrondse mijnwerkers dit maximum 30 bons bedraagt;

b) Aantal mijnwerkersbiljetten welke door de stations werden ingezameld :

— Jaar 1957 : 1.437.503;
— Jaar 1958 : 1.640.461.

3) Bedrag van de tussenkomst ten laste van het Departement van Arbeid : 75 % van het normaal tarief der enkele biljetten.

Totale ontvangst :

— Jaar 1957 : 71.875.150 fr.
— Jaar 1958 : 82.023.050 fr.

Vraag 2 :

In het raam van het plan tot hervorming en sanering van de financiële toestand van de N. M. B. S., heeft het Departement

ainsi, pour les deux prochaines années, un effort spécial serait fait en faveur du tourisme au littoral et dans les Ardennes. Les deux années suivantes, ce serait au tour des villes d'art.

Une autre constatation réjouissante est l'extension que prend le tourisme social intérieur. Dans ce domaine aussi, une étroite collaboration avec le secteur privé s'impose. Le problème est mis à l'étude par le Conseil supérieur du Tourisme.

Ce Conseil doit statutairement se réunir quatre fois par an. Les deux dernières années, il n'a été convoqué qu'une fois l'an. Il est nécessaire qu'on revienne à ce propos aux normes statutaires. Il y a suffisamment de besogne!

DISCUSSION GENERALE.

La discussion générale a pris deux longues séances. Pour une meilleure vue d'ensemble, votre rapporteur l'a résumée par rubrique et sous forme de questions et de réponses.

1. — Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

Question 1 :

1) Quel est le Département qui prend à sa charge les billets gratuits délivrés aux ouvriers mineurs?

2) Nombre de billets gratuits délivrés; nombre de billets utilisés?

3) Montant de l'intervention annuelle à charge du budget de l'Etat?

Réponse.

1) Le coût des billets spéciaux gratuits délivrés par la S. N. C. B. aux ouvriers des charbonnages, est pris en charge par le Département du Travail.

2) a) La S. N. C. B. délivre les billets « mineurs » en échange de bons dont les intéressés sont pourvus.

Les mineurs de la surface ont droit à 6 bons par an, au maximum, tandis que pour les mineurs du fond, ce maximum est porté à 30 bons.

b) Nombre de « bons pour mineurs » recueillis par les gares S. N. C. B. :

— Année 1957 : 1.437.503.
— Année 1958 : 1.640.461.

3) Montant de l'intervention à charge du Département du Travail : 75 % du tarif normal des billets simples.

Recette globale :

— Année 1957 : 71.875.150 fr.
— Année 1958 : 82.023.050 fr.

Question 2 :

Dans le cadre du plan de réforme et d'assainissement de la situation financière de la S. N. C. B., le Département des

tement van Verkeerswezen een verhoging voorzien van de kostprijs der abonnementen voor bedienden en voor werklieden, ten einde het financieel en het commercieel rendement van het spoorwegnet te verbeteren.

Anderzijds wordt voorzien dat de nijverheid verzocht zou worden tussen te komen in de bedoelde vervoerkosten, wat eveneens de last van de Staat zou verminderen.

Het achtbaar lid wijst op het gebrek aan overeenstemming tussen de modaliteiten tot vaststelling van de prijs van het abonnement voor werklieden en dat voor bedienden, daar het tarief van de abonnementen voor bedienden minder voordelig is dan dat van de abonnementen voor werklieden; er wordt gevraagd de wijziging der tarieven derwijze door te voeren dat het mogelijk zou worden het nadeel voor de bedienden, waarop gewezen werd, te verzachten.

Antwoord :

De inspanningen zouden er inderdaad moeten op gericht worden een éénvormig barema op te maken voor de berekening van de prijs der abonnementen voor werklieden enerzijds, voor bedienden anderzijds.

Nochtans, zolang de Staat alleen moet tussenkomen in de vergoeding van het verlies welke voortvloeit uit de aflevering van bewuste abonnementen, kunnen deze inspanningen vooralsnog geen nuttige uitslag opleveren.

Vraag 3 :

Wordt de nodige aandacht geschonken aan de maatregelen die de N. M. B. S. denkt te nemen met betrekking tot de stukgoedzendingen ?

Antwoord :

Het verlies geboekt op het vervoer van stukgoedzendingen bedraagt ongeveer 500 miljoen frank.

Het is klaar dat dergelijke toestand niet kan blijven duren.

De kwestie van het vervoer der stukgoedzendingen werd reeds vroeger door de Maatschappij onderzocht teneinde het in te krimpen en zelfs af te schaffen. De Maatschappij is tot het besluit gekomen dat, om reden van de vaste kosten, de bezuinigingen die konden worden verwezenlijkt kleiner bleven dan het verlies aan ontvangsten.

In die omstandigheden zal, de inspanning gedaan om de uitgaven te verminderen vooral gericht worden op een meer doorgedreven mechanisatie van de behandeling der goederen en een vereenvoudiging van de bewerkingen van aanneming, comptabilisatie en controle.

De toepassing van een éénvormig tarief voor de postcolli (20 frank in plaats van 14 frank, 19 frank, en 22 frank al naargelang het gaat over colli van minder dan 1 kg, van 1 kg tot 3 kg en van méér dan 3 kg) is een eerste verwezenlijking in die richting. Deze maatregel wordt toegepast van 1 maart 1959 af.

Vraag 4 :

Ter aanvulling van de vroegere bestelling van 450 rijtuigen, heeft de N. M. B. S. een nieuwe bestelling van 170 rijtuigen gedaan.

Zonder de uitslag af te wachten van de werkzaamheden van de Werkgroep, opgericht ter bestudering van het vraagstuk van de constructiewerkplaatsen voor rollend materieel in België, heeft de Maatschappij bepaalde firma's bij deze nieuwe bestelling uitgesloten.

Verder hebben ook de eigen werkplaatsen van de Maatschappij niet van deze bestelling geprofiteerd.

Communications a prévu une augmentation du coût des abonnements de travail et des abonnements ouvriers afin d'améliorer le rendement financier et commercial du réseau.

Il est prévu d'autre part que l'industrie serait appelée à intervenir dans les frais de transport visés, ce qui diminuerait également la charge de l'Etat.

L'honorable Membre signale une discordance entre les modalités fixant le taux des abonnements ouvriers et de travail, le tarif des abonnements pour employés étant moins avantageux que celui des abonnements ouvriers; il est demandé de réaliser la modification des tarifs dans un sens qui permettrait d'atténuer le désavantage signalé dans le chef des employés.

Réponse :

En effet, les efforts devraient tendre à l'élaboration d'un barème unique pour le calcul du prix des abonnements pour ouvriers d'une part, les employés d'autre part.

Toutefois, tant que l'Etat devra supporter seul la perte résultant des abonnements en cause, ces efforts ne pourront avoir un résultat utile.

Question 3 :

Quelles sont les mesures que la S. N. C. B. envisage en ce qui concerne le trafic des messageries ?

Réponse :

La perte enregistrée sur le trafic des messageries est de l'ordre de 500 millions de francs.

Il va de soi que cette situation ne peut perdurer.

La question du transport des messageries a déjà été examinée par la Société dans le passé en vue de le réduire, voire même de le supprimer. Elle est arrivée à la conclusion que, à cause des frais fixes, les économies à réaliser resteraient inférieures à la perte de recettes.

Dans ces conditions, les efforts de réduction des dépenses se porteront surtout sur la mécanisation plus poussée de la manutention et la simplification des opérations d'acceptation, de comptabilisation et de contrôle. La fixation d'un tarif uniforme pour les colis postaux (20 francs au lieu de 14 francs, 19 francs et 22 suivant qu'il s'agit de colis de moins de 1 kg, de 1 kg à 3 kg, et de plus de 3 kg), constitue un premier pas dans cette voie.

Cette mesure sera applicable dès le 1^{er} mars 1959.

Question 4 :

En complément de la commande de 450 voitures, la S. N. C. B. a placé une nouvelle commande de 170 voitures.

Sans attendre les résultats de l'étude entamée par le Groupe de Travail constitué pour examiner la question des ateliers de construction du matériel roulant en Belgique, la Société a éliminé certaines firmes de la nouvelle commande.

D'autre part, les ateliers de la Société même n'ont pas bénéficié de cette commande.

Antwoord :

De werkgroep opgericht om de kwestie van de constructie van rijdend materieel in België te onderzoeken heeft zijn conclusies nog niet neergelegd.

In het kader van het programma van de economische wederopbeuring, gefinancierd door de Staat, was het evenwel dringend nodig de N. M. B. S. toelating te geven een bijkomende bestelling van 170 rijtuigen te plaatsen en wel om volgende redenen :

- noodzakelijkheid om, onder oogpunt van zekerheid, een bijkomend aantal houten rijtuigen uit de dienst te verwijderen;
- noodzakelijkheid ook om onze constructiewerkhuizen van spoorwagematerieel in de mogelijkheid te stellen hun activiteiten voort te zetten, aangezien hun bestellingen op de buitenlandse markt thans zeer gering zijn;
- voordelige prijs omdat de constructiekettingen van de eerste bestelling der 450 rijtuigen nog dienstig zijn.

Wat de verdeling van de bestelling betreft werd rekening gehouden met de volgende factoren :

- de uitgaven van de aanbesteding;
- de productiecapaciteit van de werkplaatsen welke een offerte hadden ingediend;
- de respectieve lasten voortvloeiend uit de bestellingen die nog moeten worden uitgevoerd;
- het belang van de nationale economie met het oog op een rechtmatige verdeling van het werk in het land.

Er is voorzien dat aan de Centrale Werkplaats van de N. M. B. S. te Mechelen de constructie van een lot rijtuigen zal worden toevertrouwd ter aanvulling van haar normale activiteit.

Vraag 5 :

1) Bestellingen van rollend materiaal moeten kans geven tot gezondmaking van de sector der constructeurs van rollend materieel. Ware het niet noodzakelijk een globaal plan van alle bestellingen op te maken van N. M. B. S. — Buurtspoorwegen — Trammaatschappijen ? Zulks omdat één geheel van grote bestellingen beter in staat zou zijn :

- criteria vast te stellen voor verdeling en toewijzing;
- noodzakelijke groeperingen of onderlinge samenwerking te bevorderen;
- beter de reconversie in de hand te werken.

2) Er werd over een paar jaar een speciale werkgroep opgericht in het Ministerie van Verkeerswezen om de evolutie te volgen van de bestelling van 450 rijtuigen en 2.300 wagens. De bedoeling was : die werkhuizen te weerhouden die voor de latere bestellingen in aanmerking zullen komen.

Intussen werden reeds nieuwe bestellingen gedaan en worden er andere noodzakelijk. Heeft die werkgroep enig nut gehad ? Heeft zij besluiten neergelegd ?

Antwoord :

Voor de N. M. B. S. werd een plan opgemaakt dat voor het tijdperk van 1959-1968, de constructie voorziet van het nodige rijdend materieel om in het kader van het plan tot hervorming en gezondmaking van de financiële toestand van de maatschappij, het spoorwegapparaat te moderniseren. Dergelijk plan wordt eveneens opgemaakt voor de buurtspoorwegen en de trammaatschappijen.

Réponse :

Le Groupe de travail constitué pour examiner la question des ateliers de construction du matériel roulant en Belgique n'a pas encore déposé ses conclusions.

Dans le cadre du programme de relance économique financé par l'État, il était toutefois urgent d'autoriser la S. N. C. B. à placer une commande supplémentaire de 170 voitures et ce, pour plusieurs raisons :

- nécessité du point de vue de la sécurité, de mettre au rebut un nouveau lot de voitures en bois;
- nécessité aussi de mettre nos ateliers de construction de matériel ferroviaire dans la possibilité de poursuivre leurs activités, les commandes à l'exportation étant actuellement des plus réduites;
- prix avantageux du fait de l'existence des chaînes de travail de la première commande de 450 voitures.

Pour le surplus, la répartition de la commande a été faite, compte tenu des éléments suivants :

- les résultats de l'adjudication;
- la capacité de production des ateliers soumissionnaires;
- les charges respectives résultant des commandes qui restent à exécuter;
- l'intérêt de l'économie nationale pour une judicieuse distribution de travail dans le pays.

Un lot de voitures, en complément à ses activités normales, sera confié à l'atelier central de la S. N. C. B. à Malines.

Question 5 :

1) Des commandes de matériel doivent contribuer à l'assainissement du secteur de la construction du matériel roulant. Ne serait-il pas opportun d'établir un plan d'ensemble de toutes les commandes de la S. N. C. B., des Chemins de fer vicinaux et de la Société des Tramways ? En effet, un ensemble de commandes importantes permettrait :

- d'établir des critères pour la répartition et l'adjudication;
- de favoriser les groupements nécessaires ou la collaboration mutuelle;
- de promouvoir la reconversion.

2) Il y a quelques années, un Groupe de travail spécial a été constitué au Ministère des Communications, pour suivre l'évolution de la commande de 450 voitures et de 2.300 wagons; ceci afin de noter les ateliers qui seraient pris en considération pour les commandes ultérieures.

Depuis lors, de nouvelles commandes ont été passées, et d'autres s'imposent. Le Groupe de travail en question, a-t-il été utile ? A-t-il déposé des conclusions ?

Réponse :

1) Pour la S. N. C. B., un plan a été établi prévoyant pour la période de 1959-1968, la construction du matériel roulant nécessaire permettant la modernisation de l'outil ferroviaire dans le cadre du plan de réforme et d'assainissement de la situation financière de la Société. Un plan d'ensemble est également en voie d'élaboration pour les Chemins de fer Vicinaux et les Sociétés de Tramways.

2) De besluiten waartoe de activiteit van de bewuste werkgroep kon leiden, werden opgemaakt maar zijn nog niet neergelegd. Deze zullen worden overgelegd.

Vraag 6 :

De verdeling wordt gewenst van het bijkrediet van 1.222 miljoen frank, uitgetrokken op artikel 24/19bis van de begroting van het Departement van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1958 — gewone uitgaven.

Tevens wordt gevraagd hoeveel hiervan ten goede komt aan het spoorwegpersoneel, zowel in dienst als gepensioneerd.

Antwoord :

Zoals weergegeven wordt door de tekst van artikel 19bis van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1958 (bijblad — Stuk 6, Senaat, zitting 1958-1959) betekent het bewust krediet van 1.222.000.000 frank een bijkomende tussenkomst bestemd om het evenwicht van de exploitatierekening van de N. M. B. S. te verbeteren, rekening houdend met de invloed van de economische recessie op de exploitatie-ontvangsten en de verhoging van de uitgaven ingevolge de stijging van het indexcijfer.

Daaruit vloeit voort dat het niet mogelijk is het deel van dit krediet te bepalen dat eventueel aan het personeel toekomt.

De personeelsuitgaven welke in de exploitatiebegroting van de Nationale Maatschappij voor 1958 voorkomen, kunnen nagenoeg als volgt worden bepaald :

In miljoenen frank.

	Betalingen	Tussenkomst van de Staat
Personeel in activiteit (wedden en lonen van het personeel van de exploitatie en sociale lasten voor het geheel van het personeel)	6.732	232,6
Rust-, overlevings- en wezenpensioenen	3.676	1.037,6
Totaal :	10.408	1.270,2

Vraag 7 :

De Minister heeft aangekondigd dat de modernisatie van de tractiemiddelen der N. M. B. S. vooral zal slaan op het vervangen van de stoomtractie door Dieseltractie.

Deze verklaring geeft aanleiding tot de volgende opmerkingen :

1) de « dieselisatie » van het net zal onze nationale industrie van het constructie-materieel slechts weinig helpen. Onze firma's zullen alleen de locomotieven monteren.

2) Onze constructiewerkplaatsen zijn niet voldoende aangepast aan de evolutie van de Dieselmotor.

3) De automatisering van de treinen is op onze lijnen met de Dieseltractie onmogelijk (zie proeven in Frankrijk).

2) Les conclusions auxquelles l'activité du groupe de travail en question a pu conduire, ont été établies mais ne sont pas encore déposées. Celles-ci seront communiquées.

Question 6 :

Pourrait-on obtenir la ventilation du crédit supplémentaire de 1.222 millions de francs prévu à l'article 24/19bis du budget du Département des Communications pour l'exercice 1958 — dépenses ordinaires ?

On désirerait également connaître les quotités revenant au personnel cheminot en service et pensionné ?

Réponse :

Comme l'indique le libellé de l'article 19bis du budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1958 — dépenses ordinaires — (feuilleton d'ajustement budgétaire formant l'objet du document 6, Sénat, session de 1958-1959), le crédit de 1.222 millions de francs dont il s'agit, représente une intervention supplémentaire destinée à améliorer l'équilibre du compte d'exploitation de la S. N. C. B., compte tenu des effets de la régression économique sur les recettes d'exploitation et de l'augmentation des dépenses corrélatives à la hausse de l'index. Il en résulte qu'il n'est pas possible de préciser la part de ce crédit revenant éventuellement au personnel.

Les dépenses de personnel incluses dans le budget d'exploitation de la Société Nationale pour 1958, se chiffrent approximativement comme suit :

En millions de francs.

	Dépenses payées	Intervention de l'état
Personnel en activité (traitements et salaires du personnel de l'exploitation et charges sociales pour l'ensemble du personnel)	6.732	232,6
Pensions d'ancienneté, de survie et d'orphelins	3.676	1.037,6
Total :	10.408	1.270,2

Question 7 :

M. le Ministre a annoncé que la modernisation des moyens de traction de la S. N. C. B. se porterait principalement sur le remplacement de la traction à vapeur par la traction Diesel.

Cette déclaration donne lieu aux remarques ci-après :

1) La dieselisation du réseau n'apportera que très peu d'aide à notre industrie nationale de construction de matériel. En effet, nos firmes ne feront que le montage des locomotives.

2) Nos ateliers de construction ne sont pas suffisamment adaptés à l'évolution du moteur Diesel.

3) L'automatisation des convois est impossible sur nos lignes avec la traction Diesel (voir essais en France).

Antwoord :

De « dieselisatie » van het net onderstelt de levering van diesellocomotieven, zowel van lijn- als van rangeerlocomotieven.

De Belgische nijverheid is er zich van bewust dat ze zich moet aanpassen aan de noodwendigheid van de moderne Europese netten en ze oriënteert zich effectief in die richting.

Aldus mag men zeggen dat het aandeel van de Belgische nijverheid in het merendeel van de lijnlocomotieven, die nu reeds in dienst zijn, 80 % bedraagt.

Wat betreft de locomotieven van dezelfde categorie die nog moeten worden aangekocht, houdt de N. M. B. S. zich aan prototypes welke de nationale nijverheid de mogelijkheid zal bieden de motoruitrusting op punt te stellen, ten einde eveneens een Belgisch aandeel te bekomen van 80 % voor de toekomstige leveringen.

Dit percentage bedraagt 75 % voor de rangeerlocomotieven die reeds in dienst zijn en het vertoont neiging te verhogen voor het merendeel van de locomotieven die in de toekomst nog moeten worden geleverd.

De technische ambtenaren, die werden geraadpleegd, zijn de mening toegedaan dat, in principe, zowel de diesel-electrische als de diesel-hydraulische tractie zich lenen tot de automatisatie van de treinen, evengoed als de elektrische tractie, om reden dat voor beiden gebruik gemaakt wordt van een besturings- en controle-uitrusting met lage spanning.

Vraag 8 :

Hoeveel houten wagens werden tijdens de jaren 1953-1954-1955-1956 en 1957 buiten dienst gesteld ?

Antwoord :

Aantal houten rijtuigen die buiten dienst werden gesteld :

1953	...	...	...	...	271 rijtuigen
1954	...	...	...	...	71 rijtuigen
1955	...	...	...	...	300 rijtuigen
1956	...	...	...	...	84 rijtuigen
1957	...	...	...	...	82 rijtuigen

Totaal : 808 rijtuigen

Vraag 9 :

Vastgesteld werd dat de N. M. B. S. nog steeds elektrische locomotieven bestelt, waarvan de snelheid beperkt is tot 120 km/u. De toekomst van de spoorwegen ligt nochtans in een opvoering van de snelheid. Hierop zal men antwoorden dat de toestand van de sporen geen hogere snelheid dan 120 km/u mogelijk maken. Voor de geëlectriceerde lijnen zou de toestand van de sporen moeten verbeterd worden ten einde de treinen tegen hogere snelheden te kunnen trekken.

Antwoord :

De N. M. B. S. heeft beslist over te gaan tot de aankoop van :

- 5 elektrische locomotieven voor 3 spanningen 160 km/u;
- 6 elektrische locomotieven — 3.000 V — 140 km/u;
- 16 locomotieven — 3.000 V — 125 km/u.

Réponse :

La « dieselisation » du réseau comporte la fourniture de locomotives Diesel aussi bien de ligne que de manœuvre.

L'industrie belge est consciente qu'elle doit s'adapter aux exigences des réseaux européens modernes et elle s'oriente effectivement dans cette voie.

C'est ainsi, par exemple, que la majorité des locomotives de ligne déjà en service comporte 80 % de fournitures belges.

Quant aux locomotives de même catégorie à acquérir, la S. N. C. B. adopte des prototypes permettant à l'industrie nationale la mise au point de l'équipement moteur, de façon à atteindre également 80 % de fournitures belges.

Ce pourcentage est de 75 % pour les locomotives de manœuvre déjà en service et il a tendance à augmenter pour la plupart des locomotives de même espèce à fournir dans l'avenir.

De l'avis des fonctionnaires techniques consultés, les tractions Diesel électrique et Diesel hydraulique se prêtent, en principe, aussi bien à l'automatisation des convois que la traction électrique, étant donné que toutes deux utilisent un équipement de commande et de contrôle à basse tension.

Question 8 :

Quel est le nombre de voitures en bois retirées du service au cours des années 1953-1954-1955-1956 et 1957 ?

Réponse :

Nombre de voitures en bois retirées du services au cours des années :

1953	...	...	...	...	271 voitures
1954	...	...	...	...	71 voitures
1955	...	...	...	...	300 voitures
1956	...	...	...	...	84 voitures
1957	...	...	...	...	82 voitures

Total : 808 voitures

Question 9 :

Il est constaté que pour la construction de locomotives électriques, la S. N. C. B. continue à commander des locomotives dont la vitesse est limitée à 120 km/h. L'avenir du chemin de fer doit cependant être recherché dans l'augmentation de la vitesse. A cela il sera répondu que l'état de la voie ne permet pas une vitesse supérieure à 120 km/h. Pour les lignes électrifiées, l'état de la voie devrait être amélioré en vue de la traction des trains à des vitesses supérieures.

Réponse :

La S. N. C. B. a décidé de procéder à l'acquisition de :

- 5 locomotives électriques tricourant, 160 km/h;
- 6 locomotives électriques à 3.000 V, 140 km/h;
- 16 locomotives à 3.000 V, 125 km/h.

Door de snelheid van de laatste reeks locomotieven te beperken tot 125 km/u, heeft de N. M. B. S. moeten rekening houden met het feit dat ze zowel reizigersdiensten als goederendiensten zullen moeten verzekeren.

Een verhoging van de maximum snelheid zou in belangrijke mate geschaad hebben aan de tractiecapaciteit in goederendienst.

Vraag 10 :

Zes leden minstens hebben vragen gesteld naar aanleiding van het exploitatiestelsel der secundaire lijnen. De enen manen aan tot voorzichtigheid, anderen interesseren zich voor welbepaalde lijnen of bepleiten het behoud van zekere toeristische lijnen zowel aan de kust als in de Ardennen. Ziehier het antwoord van de minister :

Antwoord :

1) In zijn zitting van 30 januari 1959 heeft de Raad van Beheer van de N. M. B. S. zijn principieel akkoord betuigd met een programma van spoorlijnen waarvan de exploitatie kan vereenvoudigd worden.

Eenzelfde programma werd vastgesteld wat betreft de sluiting voor het goederenverkeer van een aantal stations waarvan de dagelijkse minimum-trafiek één wagen per dag niet overschrijdt.

Deze stations zullen derwijze worden uitgekozen dat geen afbreuk wordt gedaan aan de regel die wil dat in een straal van 5 km er altijd een station ter beschikking blijft van de clientèle.

2) Het programma van de vereenvoudigde spoorlijnen omvat zowat 1.200 km. De reizigerstrafiek verzekerd door die lijnen vertegenwoordigt slechts 4 % van de totale trafiek.

Ten opzichte van het verlies geboekt door het reizigersverkeer (2.360 miljoen frank in 1957) is het nodig voor die lijnen, met het oog op de vermindering van de uitgaven, de nodige maatregelen te treffen om het transportmiddel aan de werkelijke behoeften aan te passen.

Elke lijn die op het programma voorkomt zal het voorwerp uitmaken van een bijzonder ontwerp, ten einde het exploitatieregime ervan vast te stellen. Dit onderzoek zal plaats hebben in overleg met de afgevaardigden van de personeelsorganisaties.

Bij deze gelegenheid zal er rekening worden gehouden, zowel met de belangen van de clientèle als met het economisch belang van de streek.

Aldus zal voor Luxemburg, in de huidige omstandigheden, alleen de lijn Bertrix-Muno, waar nog enkel 4 reizigerstreinen per dag rijden, worden vervangen door een autobusdienst.

* * *

Lijn Oostende-Torhout.

Voor wat betreft de lijn Oostende-Torhout, kan thans enkel worden gezegd dat hieromtrent een beslissing zal worden getroffen in de maand november van dit jaar.

* * *

Lijnen naar de kust.

De verzekering kan worden gegeven dat buiten de lijn Oostende-Torhout, geen enkele andere die de toeristische kustgemeenten bediend, op het programma is voorzien.

* * *

En limitant à 125 km/h la vitesse de ces dernières locomotives, la S. N. C. B. a dû tenir compte de ce qu'elles devront assurer indifféremment des services « voyageurs » et des services « marchandises ».

Une plus forte augmentation de la vitesse aurait nui dans des proportions notables aux capacités de traction en service « marchandises ».

Question 10 :

Six membres au moins ont posé des questions relatives au système d'exploitation des lignes secondaires. Les uns prônent la prudence, d'autres s'intéressent à des lignes touristiques, aussi bien à la côte qu'en Ardenne. Voici la réponse du Ministre :

Réponse :

1) En sa séance du 30 janvier 1959, le Conseil d'administration de la S. N. C. B. a marqué son accord de principe sur un programme de lignes dont l'exploitation est susceptible d'être simplifiée.

Un même programme a été arrêté en ce qui concerne la fermeture au trafic marchandises d'un certain nombre de gares dont le trafic moyen journalier ne dépasse pas 1 wagon par jour.

Ces gares seront choisies de telle façon qu'il ne sera pas dérogé à la règle qui veut que, dans un rayon de 5 km, il reste toujours une gare à la disposition de la clientèle.

2) En ce qui concerne les lignes à simplifier, le programme comprend quelque 1.200 km. Le trafic voyageurs assuré par ces lignes ne représente que 4 % de l'ensemble.

En présence de la perte qu'accuse le trafic voyageurs (2.360 millions en 1957), il importe de rechercher, pour ces lignes, les mesures propres à la réduction des dépenses en adaptant le moyen de transport aux nécessités réelles.

Chaque ligne figurant au programme fera l'objet d'un examen spécial, en vue d'en déterminer le régime d'exploitation. Cet examen se fera en accord avec les délégués des organisations du personnel.

A cette occasion, il est tenu compte des intérêts tant de la clientèle que des intérêts économiques de la région.

C'est ainsi que pour le Luxembourg, dans les circonstances actuelles, seul sur la ligne Bertrix-Muno, les 4 trains à voyageurs qui y circulent encore, seront remplacés par des autobus.

* * *

Ligne Ostende-Torhout.

En ce qui concerne la ligne Ostende-Torhout, il n'est pas possible de donner des précisions en ce moment, étant donné qu'une décision n'interviendra qu'au mois de novembre de cette année.

* * *

Lignes vers la Côte.

On peut avoir l'assurance qu'en dehors de la ligne Ostende-Torhout, aucune autre ligne desservant les localités touristiques de la côte n'est prévue au programme.

* * *

Lijn Houyet-Jemelle.

Deze lijn verzekert een dagelijkse gemiddelde trafiek van 540 reizigers.

De bezetting van de treinen schommelt tussen 20 en 70 reizigers, uitgenomen één enkele trein, die een bezetting heeft van 110 reizigers.

Het exploitatieregime van die lijn wordt thans bestudeerd en een beslissing zal eerlang worden getroffen.

Volgens de eerste ramingen zou de bezuiniging, voortvloeiend uit de vervanging van de huidige treindienst door een autobusdienst, meer dan 8 miljoen per jaar bedragen.

* * *

Lijn Florennes-Châtelineau.

Het economisch aantrekkingscentrum van die streek is veeleer Charleroi dan wel Châtelineau.

Deze spoorlijn is sedert 17 oktober 1954 verdubbeld door 34 autobusritten van Florennes naar Châtelineau.

Sedert 3 augustus 1958 verbindt een nieuwe autobuslijn rechtstreeks Florennes met Charleroi. Deze lijn kent een onloochenbaar succes.

Nog ongeveer 860 reizigers worden dagelijks met de trein vervoerd.

De bezetting van de treinen schommelt tussen 5 en 75 reizigers.

De afschaffing van de reizigerstreinen en hun vervanging door een autobusdienst zal toelaten de rechtstreekse verbinding van Florennes, Gerpinnes en Acoz met Charleroi in ruime mate te verbeteren.

Vraag 11 :

In verband met de afschaffing van de treinen en hun vervanging door autobusdiensten wordt graag vernomen tot wie de N. M. B. S. zich zal wenden als vergunninghouder van deze lijnen ?

Verder wordt gevraagd of de huidige concessiehouders van N. M. B. S. nog achterstallen van retributies aan de Maatschappij moeten betalen.

Antwoord :

Sedert 1954 heeft de N. M. B. S., wanneer ze nieuwe autobusdiensten in vervanging van treinen organiseert, als regel aangenomen een beroep te doen op de medewerking van ondernemingen die in de beschouwde streek voor haar rekening reeds openbare autobusdiensten uitbaten, evenals op de medewerking van de N. M. V. B.

Wanneer geen autobusonderneming voor haar rekening in de bewuste streek werkzaam is, doet de N. M. B. S. slechts beroep op de N. M. V. B.

Thans wordt onderzocht of het opportuun is dit exploitatiesysteem te behouden.

De pachters van autobusdiensten van de N. M. B. S. hebben op dit ogenblik geen achterstallige vergoedingen meer te betalen aan die maatschappij.

Vraag 12 :

Reeds meermaals werd er tussenbeide gekomen met het oog op de afschaffing van de overweg te Lier, waar de trafiek van de haven van Antwerpen naar Limburg voorbij moet.

Deze overweg is 5 tot 6 uur per dag gesloten.

Ligne Houyet-Jemelle.

Cette ligne assure un trafic journalier moyen de 540 voyageurs.

L'occupation des trains varie de 20 à 70 voyageurs, sauf un seul train utilisé par 110 voyageurs.

L'étude est en cours et une décision sera prise incessamment.

D'après les premières estimations, l'économie annuelle résultant du remplacement par un service d'autobus du service de trains actuel, se chiffrera à plus de 8 millions.

* * *

Ligne Florennes-Châtelineau.

Le centre d'attraction économique de cette région se situe bien plus à Charleroi qu'à Châtelineau.

La ligne de chemin de fer est déjà doublée depuis le 17 octobre 1954 par 34 parcours autobus de Florennes à Châtelineau.

Depuis le 3 août 1958, une nouvelle ligne d'autobus relie directement Florennes à Charleroi et connaît un réel succès.

Les trains ne transportent plus que 860 voyageurs. L'occupation des trains varie de 5 à 75 voyageurs.

La suppression des trains de voyageurs et leur remplacement par un service d'autobus permettra d'intensifier les relations directes de Florennes, Gerpinnes et Acoz avec Charleroi.

Question 11 :

En relation avec la suppression des trains et leur remplacement par des services d'autobus, on désirerait savoir à qui la S. N. C. B. s'adressera comme concessionnaire des lignes.

On voudrait également savoir si les concessionnaires actuels de la S. N. C. B. ont encore des redevances en retard à payer à la Société.

Réponse :

Depuis 1954, la S. N. C. B. a pris comme règle, lorsqu'elle organise de nouveaux services d'autobus en remplacement de trains, de faire appel au concours des entrepreneurs assurant déjà pour son compte l'exploitation de services publics d'autobus dans la région intéressée, ainsi qu'au concours de la S. N. C. V.

Lorsqu'il n'existe pas d'entrepreneurs d'autobus travaillant pour elle dans la région desservie par les services d'autobus de remplacement projetés, la S. N. C. B. ne fait appel qu'à la S. N. C. V.

L'opportunité du maintien de ce système d'exploitation est à l'examen.

Les fermiers d'exploitation des services d'autobus actuels de la S. N. C. B. n'ont plus de redevances en retard à payer à ladite Société.

Question 12 :

A diverses reprises déjà, des interventions ont eu lieu en vue de la suppression du passage à niveau de Lierre, par où passe le trafic du port d'Anvers vers le Limbourg.

Ce passage à niveau est journellement fermé pendant 5 à 6 heures.

Het is nodig hem af te schaffen en te vervangen door een kunstwerk.

Antwoord :

Blijkens het advies van de bevoegde diensten kan de afschaffing van de overweg aan het station Lier geen voldoende oplossing geven zolang het zwaar verkeer niet omgeleid wordt rondom de Stad.

Het gesteld probleem ressorteert dus hoofdzakelijk onder de bevoegdheid van het Departement van Openbare Werken.

Ingeval van verwezenlijking van de beoogde omleiding zal de overweg nog slechts dienen voor het plaatselijk verkeer met dit gevolg, dat het te bouwen kunstwerk minder omvangrijk zou worden en dus ook werkelijk minder zou kosten.

De N. M. B. S. geeft de stellige verzekering dat, vooralsnog, de nodige maatregelen getroffen werden om de sluitingen van de overweg tot het strikt noodzakelijke te beperken.

Vraag 13 :

1) In 1902 werd een onderzoek « de comodo et incommodo » ingesteld met het oog op de afschaffing van een overweg te Couillet-Montignies. Tussen Openbare Werken en de N. M. B. S. was een overeenkomst uitgewerkt met betrekking tot de afschaffing van bedoelde overweg en de vervanging ervan door een kunstwerk, naar aanleiding van de elektrificatie van de lijn Charleroi-Namen.

Soms is deze overweg gedurende 6 à 7 uren per dag gesloten.

Hoever staat het met de afschaffing van deze overweg ?

2) Een andere moeilijke overweg is deze gelegen op de lijn Brussel-Charleroi, te Nijvel, op het grondgebied van de gemeente Nijvel: het wegverkeer is hier zeer druk.

Wordt de afschaffing van deze overweg in uitzicht gesteld ?

Antwoord :

1) Het onderzoek « de comodo et incommodo », dat in 1902 plaats had, beoogde de afschaffing van overweg n° 119, in de nabijheid van het ontvangstgebouw van Couillet-Montignies, in het vooruitzicht van het op 4 sporen brengen van de lijn Charleroi-Namur.

Dit ontwerp werd later opgegeven.

De kwestie van de afschaffing van deze overweg werd opnieuw gesteld in verband met de elektrificatie van voormelde lijn.

Het is evenwel gebleken dat de werken die toen moesten uitgevoerd worden zeer nauw verbonden waren met belangrijke aanpassingen van het wegennet, ten einde de verbinding van de weg Montignies-Couillet met die van Charleroi naar Châtelet te verbeteren.

Om die reden werd overeengekomen aan het Bestuur van Bruggen en Wegen het initiatief van de studie voor het geheel van de uit te voeren werken over te laten.

Deze studie is niet gemakkelijk wegens de belangrijke onteigeningen die moeten uitgevoerd worden in de industriële installaties langs de noorderkant van de spoorlijn.

2) De afschaffing van overweg n° 15 dichtbij het station van Nijvel-Oost is eveneens een ingewikkeld probleem.

De aangenomen oplossing bestaat erin, het zwaar verkeer langs een grote omweg om te leiden, en voor het lokaal verkeer van en naar het station, een kleine omleiding te voorzien.

Sa suppression et son remplacement par un ouvrage d'art répondraient à une nécessité.

Réponse :

De l'avis des services compétents, la suppression du passage à niveau près de la gare de Lierre ne peut apporter une solution satisfaisante aussi longtemps que le grand trafic ne sera pas détourné de la ville.

Le problème posé relève donc principalement de la compétence des Travaux Publics.

Si le détournement en question était réalisé, le passage à niveau ne servirait plus qu'au trafic local et l'ouvrage d'art à construire serait conséquemment moins volumineux et moins onéreux.

La S. N. C. B. certifie que les mesures nécessaires ont été prises pour réduire au strict minimum la fermeture du passage à niveau.

Question 13 :

1) En 1902, il y a eu enquête comodo et incommodo pour la suppression d'un passage à niveau à Couillet-Montignies. Un accord avait été élaboré entre les Travaux Publics et la S. N. C. B. en vue de la suppression de ce passage à niveau et son remplacement par un ouvrage d'art à l'occasion de l'électrification de la ligne Charleroi-Namur.

On enregistre parfois des fermetures de ce passage de 6 à 7 h. par jour.

On désire savoir où en est l'affaire de la suppression du passage à niveau.

2) Un autre passage à niveau difficile est celui situé sur la ligne Bruxelles-Charleroi, à Nivelles, sur le territoire de Nivelles, et où le trafic routier est très intense.

Envisage-t-on la suppression de ce passage à niveau ?

Réponse :

1) L'enquête de comodo et incommodo ouverte en 1902 visait la suppression du passage à niveau 119 à proximité du bâtiment des recettes de Couillet-Montignies, en prévision d'une mise à quadruple voie de la ligne Charleroi-Namur.

Ce projet a été abandonné dans la suite.

La question de la suppression de ce passage à niveau s'est posée à nouveau en relation avec l'électrification de la ligne précitée.

Il est établi que les travaux à exécuter à cette fin sont intimement liés à des aménagements routiers importants afin de réaliser au mieux le raccord de la route Montignies-Couillet à la route Charleroi-Châtelet.

Pour ce motif, il a été convenu de laisser à l'Administration des Ponts et Chaussées l'initiative de l'étude de l'ensemble des travaux à exécuter.

Cette étude se révèle assez difficile, étant donné notamment les expropriations assez importantes à réaliser dans les installations industrielles, côté Nord de la voie ferrée.

2) La suppression du passage à niveau 15 près de la gare de Nivelles-Est constitue également un problème complexe.

La solution arrêtée comporte un grand détournement pour le gros charroi et un petit détournement pour la circulation locale de et vers la gare.

In 1949 heeft de N. M. B. S., bij gelegenheid van de elektrificatie van de lijn Brussel-Charleroi, de onderbruggingen gebouwd voor de grote omleiding. De wegwerken welke er verband mede houden dienen uitgevoerd te worden door tussenkomst van het Bestuur van Bruggen en Wegen.

Er wordt medegedeeld dat dit Bestuur van zin is de wegwerken aan te vangen in 1959.

In overeenstemming met deze werken zal de N. M. B. S. ten spoedigste de werken voor de kleine omleiding in aanbesteding stellen.

Vraag 14 :

In de wet van 30 april 1958 wordt bepaald dat een overlevingspensioen kan worden toegekend aan de weduwe, die met een gepensioneerd beambte was getrouwd.

Met het oog op de toepassing van deze wet op het op pensioen gesteld personeel van de N. M. B. S. houdt de Maatschappij sedert geruime tijd 0,5 % af van de rustpensioenen.

Men dringt erop aan dat deze wet werkelijk zou toegepast worden.

Antwoord :

De wet van 30 april 1958 voorziet :

a) de toekenning :

— van een overlevingspensioen aan de weduwe die in het huwelijk treedt met een gepensioneerd lid van het Rijkspersoneel, na zijn oppensioenstelling;

— van een begrafenisvergoeding aan de rechthebbenden van een overleden gepensioneerde.

b) een afhouding van 0,50 % ten laste van de rustpensioenen.

In het vooruitzicht van de toekenning aan haar personeel van deze nieuwe voordelen en ten einde het bedrag van de vereiste achterstallen tot een minimum te herleiden, heeft de N. M. B. S. beslist de afhouding van 0,50 % toe te passen met ingang van 1 augustus 1958 af.

Ondertussen wordt de studie betreffende de toepassingsmodaliteiten van de voordelen actief doorgezet.

De Minister is overigens in die zin bij de N. M. B. S. tussenbeide gekomen.

Vraag 15 :

De aandacht wordt erop gevestigd, dat de gepensioneerde personeelsleden de herziening van hun pensioen niet kunnen bekomen op basis van de functionele weddeschalen die van kracht zijn bij de N. M. B. S. en de R. T. T.

Antwoord :

Het rustpensioen wordt berekend op basis van de weddeschaal die de bediende genoot op het ogenblik van zijn oppensioenstelling.

Aangezien de functionele weddeschaal toegekend werd onder bepaalde voorwaarden en de gepensioneerde personeelsleden die weddeschaal niet hebben genoten, is het in de huidige omstandigheden niet mogelijk rekening te houden met de functionele weddeschaal voor de berekening van het pensioen.

Vraag 16 :

Het zou normaal zijn op de begroting van de verschillende departementen kredieten uit te trekken om de N. M. B. S. te vergoeden voor alle haar opgelegde prestaties.

La S. N. C. B. a construit en 1949, préalablement à l'électrification de la ligne Bruxelles-Charleroi, le passage inférieur nécessaire au grand détournement, les travaux routiers y afférents incombant à l'Administration des Ponts et Chaussées.

On signale que celle-ci a l'intention d'entamer ces travaux de voirie en 1959.

En relation avec ceux-ci, la S. N. C. B. fera diligence pour mettre en adjudication les travaux du petit détournement.

Question 14 :

La loi du 30 avril 1958 dispose qu'une pension de survie peut être octroyé à la veuve ayant épousé un agent pensionné.

En vue de l'application de cette loi au personnel pensionné à la S. N. C. B., la Société retient, depuis tout un temps, une retenue de 0,50 % sur les pensions de retraite.

On insiste pour que l'application de cette loi soit effectivement réglée.

Réponse :

La loi du 30 avril 1958 :

a) prévoit l'octroi :

— d'une pension de survie à la veuve d'un agent pensionné de l'État, marié après sa mise à la retraite;

— d'une indemnité de funérailles aux ayants droit d'un pensionné décédé;

b) prescrit l'application d'une retenue de 0,50 % sur les pensions de retraite.

En prévision de l'attribution à son personnel des nouveaux avantages dont il s'agit et afin de réduire au minimum le montant des arriérés à réclamer éventuellement aux intéressés, la S. N. C. B. a décidé d'appliquer la retenue de 0,50 % à partir du 1 août 1958.

Entretemps, l'étude des modalités d'octroi des avantages dont il s'agit se poursuit activement.

Le Ministère est d'ailleurs intervenu dans ce sens auprès de la S. N. C. B.

Question 15 :

Il est signalé que les agents pensionnés ne peuvent obtenir la révision de leur pension sur la base des barèmes fonctionnels en vigueur à la S. N. C. B. et à la R. T. T.

Réponse :

La pension de retraite est calculée sur la base du barème dont l'agent jouissait au moment de sa mise à la pension.

Le barème fonctionnel étant accordé sous certaines conditions et les agents pensionnés n'ayant pas bénéficié de ce barème, il n'est pas possible, dans les circonstances actuelles, de tenir compte du barème fonctionnel pour le calcul de la pension.

Question 16 :

Il serait normal de dédommager la S. N. C. B. à charge du budget des différents départements pour toutes les prestations qui lui sont imposées.

Onder meer zou het bedrag moeten worden vastgesteld, dat werkelijk ten laste van de Staat valt in de uitgaven voor « pensioenen ».

Antwoord :

In uitvoering van de beslissing van de Ministerraad dd. 28 augustus 1952, en in het kader van de resolutie aangenomen door de Europese Conferentie van de Ministers van Transport dd. 16 mei 1957, wordt aan de N. M. B. S. een vergoeding uitgekeerd voor de kosteloze of onvoldoend bezoldigde prestaties die haar van overheidswege zijn opgelegd.

Het ontwerp van begroting van het departement van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1959 bevat onder de artikelen 27/7 tot 24/14 de kredieten welke aan deze zorg beantwoorden.

Het zou nochtans logisch zijn de inschrijving van sommige van deze bedragen te voorzien op de begroting van de verschillende departementen die in de toegestane vermindering of de opgelegde lasten in de eerste plaats belang hebben.

In deze veronderstelling zouden de op de verschillende begrotingen aangevraagde kredieten samengevat worden als bijlage bij de begroting van het departement van het Ministerie van Verkeerswezen, ten einde over een volledige documentatie te beschikken.

Het departement van Verkeerswezen onderzoekt thans deze kwestie in het kader van het plan tot hervorming en sanering van de financiële toestand van de N. M. B. S.

Vraag 17 :

Artikel 24/14 van de gewone begroting vermeldt een Staatstussenkomst in de uitgaven van de N. M. B. S. voor de gemeenschappelijke inrichtingen met het wegvervoer.

Op de buitengewone begroting is een krediet uitgetrokken voor de moderne uitrusting van sommige overwegen.

Welk is het verschil tussen deze beide posten ?

Antwoord :

Het artikel 24/14 voorziet een Staatstussenkomst ten bedrage van 50 % in de *exploitatie-uitgaven* van de overwegen.

De toekenning van dit krediet is in overeenstemming met de rekeningen voorgestaan door de Europese Conferentie van de Ministers van Transport, in haar resolutie van 16 mei 1957.

Het artikel 59/476 daarentegen heeft betrekking op de *installatiekosten*, ten einde de veiligheid van het wegverkeer te verbeteren aan de overwegen welke in bedoeld artikel zijn opgenomen.

Vraag 18 :

Sedert jaren stelt zich het probleem van de toepassing van de tarieven op de vervangingsautobussen Tielt-Ingelmunster.

Aangedrongen wordt dat terzake zo vlug mogelijk een beslissing zou worden getroffen.

Antwoord :

De zaak is thans in onderzoek. Een beslissing zal eerlang worden getroffen.

Vraag 19 :

De artikelen 24/8 en 24/16 van Titel I van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voorzien, het ene,

Il faudrait notamment établir la charge réelle qui incombe à l'Etat dans les dépenses « pensions ».

Réponse :

En exécution de la décision du Conseil des Ministres du 22 août 1952 et dans le cadre de la résolution de la Conférence Européenne des Ministres des Transports en date du 16 mai 1957, la Société Nationale des Chemins de fer belges est indemnisée du chef des prestations gratuites ou insuffisamment rémunérées et charges imposées d'autorité.

Le projet de budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1959 comporte sous les articles 24/7 à 24/14 des crédits répondant à ces préoccupations.

Il serait cependant logique de prévoir l'inscription de certains des montants visés au budget des différents départements qui sont intéressés aux réductions ou charges anormales à compenser.

Dans cette hypothèse, les crédits sollicités aux budgets intéressés seraient récapitulés en annexe au budget du Ministère des Communications afin de disposer d'une documentation complète.

Le Département des Communications procède actuellement à une étude à ce sujet, dans le cadre du plan de réforme et d'assainissement de la situation financière de la S. N. C. B.

Question 17 :

L'article 24/14 du budget ordinaire prévoit une intervention de l'Etat dans les dépenses de la S. N. C. B. pour les installations communes avec la route.

Au budget extraordinaire figure un crédit relatif à l'équipement moderne de certains passages à niveau.

Quelle est la différence entre ces deux postes ?

Réponse :

L'article 24/14 prévoit une intervention de l'Etat à concurrence de 50 % dans les *dépenses d'exploitation* des passages à niveau.

L'octroi de ce crédit est conforme à la normalisation des comptes préconisée par la Conférence Européenne des Ministres des Transports dans sa résolution du 16 mai 1957.

L'article 59/476 par contre concerne les *frais d'installation* en vue d'améliorer les conditions de la circulation routière aux passages à niveau visés par cet article.

Question 18 :

Depuis des années se pose le problème de l'application des tarifs sur les autobus de remplacement Thielt-Ingelmunster.

Il est insisté pour qu'une décision intervienne le plus rapidement possible à ce sujet.

Réponse :

La question soulevée est à l'examen. Une décision sera prise à bref délai.

Question 19 :

Les articles 24/8 et 24/16 du titre I, du budget du Ministère des Communications prévoient, l'un des interventions

tussenkomen ten voordele van de N. M. B. S., van de N. M. V. B. en van de Maatschappij Brussel-Tervuren als staatsaandeel in de verminderingen toegestaan aan sommige categorieën van bevoordeligde reizigers en, het andere, een tussenkomen uit hoofde van de aflevering van arbeiders- en werkabonnementen.

Gezien de exploitatie van de lijn Brussel-Tervuren afgeschaft werd sedert 1 januari 1959, en de uitslagen van de lijn 30 van de M. I. V. B., in dienst gesteld om de exploitatie van de Maatschappij Brussel-Tervuren te vervangen, verliesgevend zou blijken te zijn, wordt er gevraagd of het Departement bereid is de toekenning, oorspronkelijk voorzien voor de Maatschappij Brussel-Tervuren, te bestemmen om de uitslag van de autobuslijn te verbeteren.

Antwoord :

De autobuslijn 30, door de M. I. V. B. ingelegd wegens het opheffen door de uitbater van de exploitatie van de Elektrische Spoorweg Brussel L. W. naar Tervuren, is onder hetzelfde statuut geplaatst als de andere lijnen uitgebaat door de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer van Brussel.

Dit statuut voorziet niet dat door de Staat een vergoeding wordt gestort om het verlies te compenseren van de exploitatie van één of andere lijn van het net der M. I. V. B.

Daarom kan er geen sprake zijn aan deze nieuwe autobuslijn, zelfs al ware haar exploitatie deficitair, de toelagen te bestemmen die in de artikelen 24/8 en 24/16 van de begroting voorzien zijn ten voordele van de Maatschappij van de Elektrische Spoorweg van Brussel L. W. naar Tervuren.

Het uitwerken van de tekst van deze artikelen en het vastleggen van de overeenstemmende kredieten, rekening houdend met de opheffing sedert 1 januari 1959 van de exploitatie van de lijn Brussel L. W.-Tervuren, zal gebeuren door middel van het bijblad voor het dienstjaar 1959.

2. — Buurtspoorwegen en stedelijk vervoer.

Vraag 1 :

Wordt er door het Departement een controle uitgeoefend op de lichamelijke geschiktheid van de chauffeurs der autobuslijnen, en kan het Departement eventueel sancties doen toepassen?

Antwoord :

Er wordt een strenge controle uitgeoefend op de lichamelijke geschiktheid van de chauffeurs die personenvervoer tegen betaling verrichten.

Deze controle wordt omschreven in de bepalingen van het besluit van de Regent van 15 mei 1947 (*Belgisch Staatsblad* van 6 juli 1947), gewijzigd bij koninklijk besluit van 31 december 1951 (*Belgisch Staatsblad* van 27 januari 1952).

De lijst van kwalen en afwijkingen die uitsluiting tot gevolg hebben, is opgenomen in het ministerieel besluit van 26 december 1955 (*Belgisch Staatsblad* van 31 december 1955).

Vraag 2 :

Welke zijn de eventuele modaliteiten van de terugbetaling van het voorschot van 25.000.000 frank, dat onlangs aan T. A. O. werd toegekend? (Antwerpse Tramwegen Voorlopige Beheerscomité)?

au profit de la S. N. C. B., de la S. N. C. V. et de la Compagnie Bruxelles-Tervueren au titre d'intervention de l'Etat dans les réductions accordées à certaines catégories de voyageurs privilégiés et l'autre une intervention dans la perte supportée par la Compagnie Bruxelles-Tervueren du fait de la délivrance d'abonnements ouvriers et de travail.

Etant donné que l'exploitation de la ligne Bruxelles-Tervueren a été supprimée à partir du 1^{er} janvier dernier et que les résultats de la ligne n° 30 de la S. T. I. B. mise en service pour suppléer à l'exploitation de la Compagnie Bruxelles-Tervueren, seraient déficitaires, il est demandé si le Département est disposé à affecter le subside initialement destiné à la Compagnie Bruxelles-Tervueren à l'amélioration des résultats de la ligne d'autobus.

Reponse :

La ligne d'autobus 30 mise en service par la S. T. I. B. en raison de la cessation de l'exploitation par le concessionnaire du Chemin de fer Electrique de Bruxelles Q.L. à Tervueren est placée sous le même statut que les autres lignes exploitées par la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles.

Ce statut ne prévoit pas la liquidation d'une indemnité par l'Etat pour compenser la perte d'exploitation afférente à l'une ou à l'autre ligne du réseau de la S. T. I. B.

C'est pourquoi, il ne saurait être question d'affecter à la nouvelle ligne d'autobus, même si son exploitation était déficitaire, les indemnités prévues en faveur de la Société du Chemin de fer Electrique de Bruxelles Q.L. à Tervueren aux articles 24/8 et 24/16 du budget.

La mise au point du libellé de ces articles et des crédits correspondants, compte tenu de la suppression de l'exploitation de la ligne Bruxelles Q.L. - Tervueren depuis le 1^{er} janvier 1959, aura lieu par la voie du feuillet d'ajustements budgétaires de l'exercice 1959.

2. — Chemins de fer vicinaux et transports urbains.

Question 1 :

Je voudrais savoir s'il existe un contrôle du Département quant aux aptitudes physiques des chauffeurs des lignes d'autobus et si le Département peut éventuellement prescrire des sanctions?

Réponse :

Il existe un contrôle rigoureux des aptitudes physiques des chauffeurs affectés aux transports rémunérés de personnes.

Ce contrôle fait l'objet des dispositions de l'arrêté du Régent du 15 mai 1947, (*Moniteur Belge* du 6 juillet 1947), modifié par l'arrêté royal du 31 décembre 1951 (*Moniteur Belge* du 27 janvier 1952).

La liste des affections et anomalies éliminatoires a fait l'objet de l'arrêté ministériel du 26 décembre 1953 (*Moniteur Belge* du 31 décembre 1953).

Question 2 :

Quelles sont les modalités éventuelles du remboursement de l'avance de 25.000.000 francs accordée récemment aux T. A. O.? (Tramways Anversois Comité provisoire)?

Antwoord :

Het aanhoudend bedrijfstekort van T. A. O. (15,2 miljoen in 1958) mag, op zichzelf, geen reden zijn om de terugbetaling van het voorschot van 25.000.000 frank — dat bestemd is voor de aankoop van modern rollend materieel — in twijfel te trekken.

De Staat heeft het volle recht dat voorschot desgevallend te beschouwen als een inbreng in de Maatschappij die in de plaats zal treden van het huidige voorlopig Beheerscomité en, voor deze inbreng, een overeenstemmend bedrag kapitaals aandelen op zijn naam te zien stellen.

3. — *Baanvervoer.**Vraag 1 :*

Betreffende de technische controle van de voertuigen, wordt gaarne vernomen :

1) Door wie de controlestations ingesteld worden en wie machtiging geeft voor de controle ?

2) Wie de organen bepaalt van een voertuig welke moeten gecontroleerd worden ? In het begin werden slechts enkele punten gecontroleerd, thans zijn er 96. Dit is overdreven. Men zou het voorwerp van de controle moeten terugbrengen tot het essentiële, nl. de stuurinrichting, de remmen en de signalisatie.

3) De te betalen prijs voor een controle bedraagt 135 fr. en dit voor een werk dat amper 10 tot 15 minuten vraagt. Deze prijs is overdreven.

4) Het gebeurt dat de termijn van 6 maanden, gesteld voor de controle, ingekrompen wordt tot 5 maanden, derwijze dat na verloop van jaren men niet meer komt tot een controle om de 6 maand (t.t.z. 2 per jaar), maar dat men zelfs 3 controles heeft per jaar. De termijn van 6 maanden zou absoluut moeten geëerbiedigd worden.

Antwoord :

1) De schouwingsorganismen worden erkend en de machtiging voor de controle wordt door de Minister van Verkeerswezen verleend op grond van de artikelen 4 en 10 van het ministerieel besluit van 10 augustus 1947 betreffende de inrichting van de technische controle der automobielen.

Dit ministerieel besluit is genomen in uitvoering van artikelen 32 van het besluit van de Regent van 10 juni 1947 en 92 van het algemeen reglement, gevoegd bij het besluit van de Regent van 22 mei 1947. Op hun beurt zijn deze besluiten genomen in uitvoering van de artikelen 35 van het koninklijk besluit van 9 mei 1936, 28 van de besluitwet van 30 december 1946 en 2 van de besluitwet van 24 februari 1947.

2) De organen van een voertuig welke gecontroleerd moeten worden, zijn door de Minister van Verkeerswezen bepaald bij toepassing van artikelen 16 en 17 van het sub 1 aangehaald ministerieel besluit van 10 augustus 1947. Uit dit en de andere sub 1 aangehaalde besluiten waarop het besluit van 10 augustus 1947 gegrondvest is, blijkt dat de organismen, hoewel hun hoofddoel de controle van de veiligheidsorganen is, tot taak hebben ook na te gaan of de voertuigen aan alle reglementaire voorschriften voldoen. In het bijzonder kan in dit verband gewezen worden op het nazicht van de overeenstemming der voertuigen met de aan de bouwers, invoerders of monteurs door de Mi-

Réponse :

Le déficit permanent des T. A. O. (15,2 millions en 1958) ne peut constituer par lui-même, une raison pour mettre en doute le remboursement de l'avance de 25.000.000 francs destinée à l'achat de matériel roulant nouveau.

L'Etat a pleinement le droit de considérer éventuellement cette avance comme un apport à la Société appelée à remplacer l'actuel Comité de Gestion provisoire et de voir établir à son nom, pour cet apport, un nombre d'actions de capital correspondant audit montant.

3. — *Trafic routier.**Question 1 :*

Au sujet du contrôle technique des véhicules, on désirerait savoir :

1) Qui a créé les stations de contrôle et qui est autorisé à exercer le contrôle ?

2) Qui détermine les organes du véhicule qui doivent faire l'objet d'un contrôle ? Au début, seuls quelques points faisaient l'objet d'un contrôle; à présent, il y en a 96. Cela est exagéré. Il conviendrait de ramener le contrôle à l'essentiel, c'est-à-dire les organes de direction, les freins et la signalisation.

3) Le prix à payer pour un contrôle est de 135 frs, et cela pour un travail qui prend tout au plus 10 à 15 minutes. Ce prix est exagéré.

4) Il arrive que le délai de 6 mois, imparti pour le contrôle, soit ramené à 5 mois, de sorte qu'après des années, on n'arrive plus à un contrôle tous les 6 mois (c.-à-d. 2 par an) mais qu'il y ait parfois 3 contrôles par an. Il convient de respecter absolument le délai de 6 mois.

Réponse :

1) Les organismes de révision font l'objet d'une agréation et l'autorisation de contrôle est délivrée par le Ministre des Communications sur la base des articles 4 et 10 de l'arrêté ministériel du 10 août 1947 relatif à l'organisation du contrôle technique des automobiles.

Cet arrêté ministériel est pris en application des articles 32 de l'arrêté du Régent du 10 juin 1947 et 92 du règlement général, annexé à l'arrêté du Régent du 22 mai 1947. A leur tour, ces arrêtés sont pris en exécution des articles 35 de l'arrêté royal du 9 mai 1936, 28 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 et 2 de l'arrêté-loi du 24 février 1947.

2) Les organes d'un véhicule qui doivent faire l'objet d'un contrôle, sont déterminés par le Ministre des Communications en application des articles 16 et 17 de l'arrêté ministériel du 10 août 1947, déjà cité au 1. De cet arrêté ainsi que des autres arrêtés, cités sub 1, sur lesquels se fonde l'arrêté du 10 août 1947, il appert que des organismes, bien que leur objectif essentiel soit de contrôler les organes de sécurité, ont pour tâche de vérifier également si les véhicules répondent à toutes les prescriptions réglementaires. Il est permis de citer tout spécialement à cet égard la vérification de la conformité des véhicules aux procès-verbaux d'approbations délivrés par le Ministre des

nister van Verkeerswezen afgeleverde processen-verbaal van goedkeuring (toepassing van artikelen 3 tot 10 van het algemeen reglement van 22 mei 1947) op het nazicht van de overeenstemming der voertuigen met de voorschriften van het koninklijk besluit van 8 april 1954 (Wegcode), op het nazicht van de staat van onderhoud der voor bezoldigd personenvervoer gebezigde voertuigen, op de toepassing van artikel 3 van het koninklijk besluit van 15 februari 1952 (militaire opeising), enz.

De 96 op het schouwingsbewijs voorziene punten zijn trouwens nooit op één en hetzelfde voertuig toepasselijk. Bepaalde punten gelden voor alle voertuigen terwijl weer andere voor bepaalde soorten wel en voor andere soorten niet toepasselijk zijn. De 96 punten geven enkel alle punten die in alle voertuigen in het algemeen kunnen te onderzoeken zijn.

3) De voor een controle te betalen prijs is vastgesteld bij een barema dat gehecht is aan het ministerieel besluit van 13 maart 1958. Deze prijs verschilt naar gelang de aard van het voertuig en de prestaties die van deze aard afhankelijk zijn. Het zou onlogisch zijn deze prijs uitsluitend op basis van een prestatie van amper 10 tot 15 minuten te berekenen. Veeleer moet rekening gehouden worden met het door het technisch personeel uitgevoerde nazicht, met de administratieve prestaties van het bureau, met een normaal amortissement van gebouwen en controleapparaten en, in het algemeen, met alle prestaties die, voor de uitvoering van de technische controle, gevergd worden.

4) De periodiciteit van de technische controle is geregeld bij de reeds geciteerde besluiten van 10 augustus 1947, 22 mei 1947 en 10 juni 1947. Zij is vastgesteld op 3 maanden voor de voertuigen, gebezigd voor personenvervoerdiensten met voertuigen met tenminste 9 plaatsen, bestuurder niet inbegrepen en op 6 maanden voor de andere normaal aan de technische controle onderworpen voertuigen. Uitzonderlijk wordt, bij ministeriële afwijking (art. 2 § 3 van het algemeen reglement van 22 mei 1947) een periodiciteit van 12 maanden toegestaan voor bijzondere wettelijk omschreven categoriën van voertuigen.

Van deze regels wordt in principe niet afgeweken.

Wanneer bij voorbeeld een voertuig op 1 januari 1959 ter schouwing aangeboden is wordt een bewijs afgeleverd dat tot 30 juni 1959 geldig is voor zover het voertuig in orde is. In geval de staat van een onderdeel zulks niet toelaat wordt, naar gelang de aard van het geval, een verbodsbewijs of een bewijs met beperkte geldigheid afgeleverd. Het voertuig moet dan opnieuw aangeboden worden. Bij deze nieuwe voorstelling heeft geen volledige schouwing plaats maar een herschouwing van de onderdelen die een herstel vereisen. Een speciaal tarief (40 fr.) wordt toegepast. De periodiciteit van het op dat ogenblik afgeleverd schouwingsbewijs wordt zo geregeld dat de periode tussen de eerste schouwing en de volgende volledige schouwing juist 6 maanden bedraagt.

Een andere methode zou oorzaak zijn dat voor bepaalde onderdelen de periodiciteit de wettelijk bepaalde overschrijdt.

Vraag 2.

Het is nodig een misverstand op te helderen betreffende de interpretatie van het koninklijk besluit op de snelheidsbeperking in de agglomeraties en meer bepaald wat de autosnelweg Brussel-Oostende betreft. Het is inderdaad voorgevallen dat de Rijkswacht proces-verbaal opmaakte om reden van overschrijding van de toegelaten snelheid op de autosnelweg op het grondgebied van Zwijnaarde, zeggend omdat die gemeente behoort tot de Gentse agglomeration.

Communications aux constructeurs, importateurs et monteurs (application des articles 3 à 10 du règlement général du 22 mai 1947, la vérification de la conformité des véhicules aux prescriptions de l'arrêté royal du 8 avril 1954 (Code de la route), sur la vérification de l'état d'entretien des véhicules utilisés pour le transport rémunéré de personnes, sur l'application de l'article 3 de l'arrêté royal du 15 février 1952 (réquisition militaire), etc.

Les 96 points prévus sur l'attestation de revision, ne sont d'ailleurs jamais applicables à un seul et même véhicule. Certains points sont valables pour tous les véhicules, tandis que d'autres ne valent que pour certaines sortes de véhicules et pas pour d'autres. Les 96 points ne forment qu'un ensemble qui, d'une façon générale, peut faire l'objet d'un contrôle sur tous les véhicules.

3) Le prix à payer pour un contrôle est fixé par un barème annexé à l'arrêté ministériel du 13 mars 1958. Ce prix diffère selon le genre de véhicule et les prestations dépendant de celui-ci. Il serait illogique de calculer le prix sur la base uniquement d'une prestation de 10 à 15 minutes environ. Il convient de tenir compte davantage de la vérification effectuée par le personnel technique, des prestations administratives du bureau, de l'amortissement normal de bâtiments et des appareils de contrôle et, d'une façon générale, de toutes les prestations requises pour l'application du contrôle technique.

4) La périodicité du contrôle est régie par les arrêtés, déjà cités, des 10 août 1947, 22 mai 1947 et 10 juin 1947. Elle est fixée à 3 mois pour les véhicules utilisés pour les services de transport de personnes avec des véhicules comportant, chauffeur non compris, au moins 9 places, et à 6 mois pour les autres véhicules soumis normalement au contrôle technique. Exceptionnellement, une périodicité de 12 mois est consentie par dérogation ministérielle (art. 2 § 3 du règlement général du 22 mai 1947) en faveur de certaines catégories particulières de véhicules définies par la loi.

En principe, il n'y a pas de dérogation à ces règles.

Lorsqu'un véhicule est par exemple présenté au contrôle le 1^{er} janvier 1959, il est délivré une attestation valable jusqu'au 30 juin 1959, pour autant que le véhicule soit en ordre. Au cas où l'état d'une de ces pièces ne le permet pas, il est délivré, selon le genre de cas, une attestation d'interdiction ou une attestation de durée limitée. Le véhicule doit alors être représenté. Lors de cette nouvelle présentation, il n'est pas procédé à une revision complète mais bien à un examen des pièces requérant une réparation. Il est fait application d'un tarif spécial (40 frs). La périodicité de l'attestation délivrée à ce moment est réglée de façon telle que la période s'écoulant entre la première revision et les revisions suivantes atteigne exactement 6 mois.

Adopter une autre méthode aurait pour conséquence qu'en ce qui concerne certaines pièces, la périodicité dépasserait celle fixée légalement.

Question 2 :

Il est nécessaire de dissiper un malentendu au sujet de l'interprétation de l'arrêté royal relatif à la limitation de vitesse dans les agglomérations, plus spécialement en ce qui concerne l'autoroute Bruxelles-Ostende. Il est en effet déjà arrivé que la Gendarmerie dresse sur le territoire de la commune de Zwijnaarde un procès-verbal pour dépassement de la vitesse autorisée sur l'autoroute en se basant sur le fait que cette commune appartient à l'agglomération gan-

meratie. Men dient eveneens de resultaten van deze snelheidsbeperking grondig te volgen. In dit verband wordt de aandacht gevestigd op het feit dat de snelheidsbeperking tot 80 km per uur tijdens het week-end geen aanleiding zou geven om sommigen in de mening te laten dat 80 km een veilige snelheid betekent. Anderzijds, kan deze beperking ook aanleiding zijn tot het rijden in groepsverband, hetgeen de mogelijkheden tot ongevallen kan verhogen.

Antwoord :

In 2° van artikel 1 van het koninklijk besluit van 22 december 1958 wordt uitdrukkelijk uitzondering gemaakt voor de « in de categorie van autowegen ingedeelde wegen en die als zodanig voor het verkeer zijn opgesteld alsmede in de 1° hiervoren bedoelde wegen ».

Derhalve is de snelheidsbeperking tot 80 km per uur niet toepasselijk op de autowegen, en *ipso facto* ook niet de snelheidsbeperking tot 60 km per uur op de gedeelten van autowegen die binnen het grondgebied van één der vijf grote agglomeraties gelegen zijn.

Dat de snelheidsbeperking tot 60 km niet toepasselijk is op de autowegen, kan eveneens worden afgeleid uit de in 2° gemaakte uitzonderingen. Immers, indien die snelheidsbeperking wel moest gelden op de autowegen dan ware het overbodig geweest in 2° uitzondering te voorzien ook voor de autowegen.

Anderzijds kan worden aangestipt dat autowegen niet het uitzicht hebben van een straat.

De resultaten van de snelheidsbeperking worden grondig onderzocht; een bericht dienaangaande is trouwens reeds door pers en radio medegedeeld.

In vergelijking met januari 1958, is het aantal verkeersongevallen in januari 1959 weliswaar lichtjes gestegen, doch daartegenover is het aantal doden en zwaargewonden gevoelig gedaald.

Het is juist dat 80 km niet altijd een veilige snelheid betekent. In dit verband weze opgemerkt dat artikel 26 van de wegcode integraal van kracht blijft. Met andere woorden, elke bestuurder moet zijn snelheid regelen zoals vereist is wegens de plaatsgesteldheid, de belemmering van het verkeer, het zicht, enz., opdat de snelheid geen ongevallen zou kunnen veroorzaken noch het verkeer hinderen.

Indien, wegens de snelheidsbeperking, de bestuurders neiging zullen hebben om meer in groepsverband te rijden, dan mag worden aangestipt dat het inhalen *ipso facto* zal verminderen, wat ook reeds een gunstig resultaat is, vermits vele slachtoffers vallen wegens gevaarlijk inhalen.

4. — Zeewezen.

Vraag 1 :

Onze handelsvloot neemt te nauwer nood 6 à 7 % van het verkeer in onze havens voor haar rekening, terwijl de Nederlandse schepen voor 55 % van het verkeer in de Nederlandse havens zorgen. Er moet een ernstige inspanning worden gedaan om onze vloot uit te breiden, niet alleen wat de tankschepen, doch ook wat de kustvaarders betreft. Het ware nuttig dat eens werd uiteengezet welke inspanning reeds is geleverd en welk het programma is voor de toekomst.

In samenhang met het programma tot uitbreiding van de vloot zou moeten worden aangegeven welk beleid wordt gevolgd inzake onderricht en opleiding van varende personeel.

toise. Il y a lieu de suivre également de près les conséquences de cette limitation de vitesse. A cet égard, on désire attirer l'attention sur le fait que la limitation de la vitesse à 80 km par heure au cours du week-end ne devrait inciter certains à croire qu'une vitesse de 80 km à l'heure constituerait une allure de sécurité. Cette limitation peut, d'autre part, amener une progression en colonne, ce qui est de nature à augmenter les risques d'accident.

Réponse :

Au 2° de l'article 1° de l'arrêté royal du 22 décembre 1958, il est fait explicitement exception « pour les voies classées dans la catégorie des autoroutes et mises en service comme telles ainsi que celles visées au 1° ci-avant ».

Dès lors, la limitation de la vitesse à 80 km à l'heure n'est pas applicable aux autoroutes, ni, *ipso facto*, la limitation de la vitesse à 60 km à l'heure sur les sections d'autoroutes situées sur le territoire de l'une des cinq grandes agglomérations.

Que la limitation de la vitesse à 60 km n'est pas applicable aux autoroutes se déduit également des exceptions prévues au 2°. En effet, si cette limitation de la vitesse s'appliquait réellement aux autoroutes, il aurait été superflu de prévoir au 2° des exceptions pour les autoroutes également.

D'autre part, il peut être souligné que les autoroutes n'ont pas l'aspect d'une rue.

Les résultats de la limitation de vitesse sont examinés soigneusement; un avis est d'ailleurs communiqué à ce propos par la presse et la radio.

En comparaison avec le mois de janvier 1958, le nombre d'accidents en janvier 1959 accuse, il est vrai, une légère augmentation mais, par contre, le nombre de morts et de blessés graves a diminué sensiblement.

Il est exact qu'une allure de 80 km n'est pas toujours une vitesse de sécurité. Qu'il nous soit permis de faire observer, à ce propos, que l'article 26 du Code de la route reste intégralement en vigueur. En d'autres termes, tout conducteur doit régler sa vitesse selon la disposition des lieux, l'encombrement du trafic, la visibilité, etc., afin que la vitesse ne puisse ni causer des accidents, ni gêner le trafic.

Si les conducteurs, en raison de la limitation de la vitesse, sont enclins à rouler davantage en colonne, soulignons que, de ce fait, ils se donneront moins souvent la chasse, ce qui sera également déjà un résultat favorable, puisque nombreuses sont les victimes de dépassements dangereux.

4. — Administration de la marine.

Question 1 :

Notre flotte marchande assure à peine 6 à 7 % du trafic de nos ports, alors qu'aux Pays-Bas, les navires hollandais transportent 55 % du trafic correspondant. Un effort doit être fait pour développer notre flotte, non seulement en pétroliers mais également en caboteurs. Il serait utile d'exposer la mesure de l'effort déjà réalisé et du programme futur.

En corrélation avec le développement de la flotte, indiquez la politique suivie en matière d'enseignement et de formation du personnel navigant.

1) Zeeverkeer in de haven van Antwerpen.

Jaar	Ingevoerd door schepen onder Belgische vlag	Totale invoer	%
—	T	T	—
1946	1.241.000	8.939.000	13,88
1947	1.446.000	16.004.000	9,03
1948	1.476.000	13.810.000	10,68
1949	1.585.000	11.381.000	13,92
1950	1.594.000	10.444.000	15,26
1951	1.821.000	15.137.000	12,03
1952	1.734.000	15.650.000	11,07
1953	1.748.000	14.416.000	12,12
1954	1.609.000	15.313.000	10,50
1955	2.052.000	17.269.000	11,88
1956	2.266.000	22.385.000	10,12
1957	2.218.000	21.837.000	10,15

Totaal voor 1957, invoer + uitvoer :

3.470.000	36.660.000	9,46
-----------	------------	------

2) Ontwikkeling van onze vloot.

Jaar	Cargo's	Tankschepen	Totaal
—	T	T	T
1-1-1950	86 — 345.070	8 — 63.709	94 — 408.799
1-1-1952	82 — 362.152	8 — 68.424	90 — 430.576
1-1-1954	84 — 368.669	6 — 51.466	90 — 420.135
1-1-1956	73 — 348.517	9 — 102.061	82 — 450.577
1-1-1958	82 — 423.543	9 — 107.644	91 — 531.187
1-1-1959	87 — 466.888	12 — 152.612	99 — 619.500

3) Kustvaart.

In een zeer nabije toekomst zal de Regering maatregelen nemen om de kustvaart te helpen, die momenteel in grote moeilijkheden verkeert.

4) Onderwijs.

Ter voldoening aan de wet van 11 juli 1957 op het zeevaartonderwijs werden diverse toepassingsbesluiten genomen, zodat de reorganisatie van ons zeevaartonderwijs praktisch voltooid is.

In het kader van de democratisering van het onderwijs bestaat het voornemen de principes van het Schoolpact van 6 november 1958 ook op dit terrein toe te passen.

Vraag 2 :

Iemand die het slachtoffer wordt van een arbeidsongeval aan boord van een schip van het departement van Zee- en Waterzaken, en die ten gevolge daarvan een bestendige gedeeltelijke werkonbekwaamheid opgelopen heeft, wordt tewerkgesteld aan wal.

Hij wordt verder betaald en zeegeld wordt hem toegekend.

Zijn pensioen wordt echter op 1/60^e berekend, in plaats van aan 1/50^e. Zal de Minister, die akkoord is om te zeggen dat hierin een onrechtvaardigheid begaan wordt, de nodige maatregelen voorbereiden om die reglementering spoedig te wijzigen?

Antwoord :

Er werd reeds een brief gezonden aan de Heer Minister van Financiën om bij gelegenheid van het herzien van de wetgeving op de burgerlijke en kerkelijke pensioenen

1) Trafic maritime dans le port d'Anvers.

Année	Importé par bateaux sous pavillon belge	Total des importations	%
—	T	T	—
1946	1.241.000	8.939.000	13,88
1947	1.446.000	16.004.000	9,03
1948	1.476.000	13.810.000	10,68
1949	1.585.000	11.381.000	13,92
1950	1.594.000	10.444.000	15,26
1951	1.821.000	15.137.000	12,03
1952	1.734.000	15.650.000	11,07
1953	1.748.000	14.416.000	12,12
1954	1.609.000	15.313.000	10,50
1955	2.052.000	17.269.000	11,88
1956	2.266.000	22.385.000	10,12
1957	2.218.000	21.837.000	10,15

Total pour 1957, importation + exportation :

3.470.000	36.660.000	9,46
-----------	------------	------

2) Développement de notre flotte.

Année	Cargos	Pétroliers	Totaux
—	T	T	T
1-1-1950	86 — 345.070	8 — 63.709	94 — 408.799
1-1-1952	82 — 362.152	8 — 68.424	90 — 430.576
1-1-1954	84 — 368.669	6 — 51.466	90 — 420.135
1-1-1956	73 — 348.517	9 — 102.061	82 — 450.577
1-1-1958	82 — 423.543	9 — 107.644	91 — 531.187
1-1-1959	87 — 466.888	12 — 152.612	99 — 619.500

3) Cabotage.

3) Très prochainement, le Gouvernement prendra des mesures afin d'aider le cabotage qui connaît actuellement de grandes difficultés.

4) Enseignement.

En application de la loi du 11 juillet 1957 sur l'enseignement maritime, différents arrêtés d'application ont été pris, de sorte que la réorganisation de notre enseignement maritime est pratiquement terminée.

Dans le cadre de la démocratisation de l'enseignement, l'application dans ce domaine des principes du Pacte scolaire du 6 novembre 1958 est également prévue.

Question 2.

Un marin atteint d'une incapacité de travail partielle permanente résultant d'un accident de travail à bord d'un navire de la Marine, est désigné pour un emploi de quai.

Il continue à toucher sa rémunération et l'allocation maritime.

Mais sa pension est calculée sur la base de 1/60^e au lieu de 1/50^e. M. le Ministre reconnaissant le caractère injuste d'une telle procédure, envisage-t-il de prendre les mesures nécessaires en vue d'une prompt modification de la réglementation en question?

Réponse :

Une lettre a déjà été adressée au Ministre des Finances pour que le problème soulevé soit examiné à l'occasion de la révision de la législation relative aux pensions civiles et

het opgeworpen probleem te onderzoeken en zo mogelijk gelijk te stellen met de ongevallen die zich voorgedaan hebben in oorlogstijd. Inderdaad, thans worden de bestaande voordelen van actieve dienst aan een slachtoffer van een dienstongeval verder toegekend zolang hij in dienst blijft, maar eens dat hij op rust gaat verliest hij die voordelen.

Vraag 3 :

Het scheepskrediet wordt toegestaan na onderzoek over de vraag of de scheepsmotor van Belgische constructie is. In ontkennend geval wordt een geringer krediet toegekend. Deze maatregel is ten eerste gerechtvaardigd. Onze nationale nijverheid moet allereerst kunnen rekenen op de bestellingen van dezen die beroep doen op financiële hulp van onze bevolking.

Zou deze maatregel niet verder kunnen uitgebreid worden tot de dekmachines? Het belang van de dekmachines op de schepen van hogere tonnemaat wordt steeds groter. In eigen land bestaat reeds een constructie die zijn proeven geleverd heeft. Kan deze constructie van dekmachines niet evenzeer aangemoedigd worden op dezelfde wijze als de nationale constructie van motoren?

Antwoord :

Bij het onderzoek van de aanvragen tot het bekomen van scheepskrediet wordt rekening gehouden met verscheidene elementen, die moeilijk volledig en uitvoerig kunnen gedetailleerd worden in de bestaande wetgeving. Nochtans kan de verzekering worden gegeven dat de leden van het Technische comité bij het indienen van hun voorstellen in ruime mate rekening houden met de belangrijheid van de voor de constructie in België geplaatste bestellingen.

Vraag 4 :

De zomerdienst op de maalboten Oostende-Dover eist vanwege het personeel overdreven prestaties. Dit personeel moet toch een behoorlijke rust kunnen genieten, om de veiligheid van de passagiers te waarborgen. Voor de komende zomer zou een regeling ter zake op prijs worden gesteld.

Antwoord :

Op dit gebied is een nieuwe dienstregeling ter studie die aan de gestelde wens zal beantwoorden en hopelijk voor het aanbreken van de aanstaande zomerperiode zal kunnen in voege komen.

Vraag 5 :

Er zijn te Oostende een aantal scheepsladers aan 't werk voor het laden en lossen van de boten der lijn Oostende-Dover. Deze mensen worden bezoldigd volgens het barema der handlangers. Ongetwijfeld is dat een unicum ter wereld. Is het niet mogelijk dit personeel in een speciale categorie in te delen van scheepsladers en -lossers bij het Zeewezen?

Antwoord :

Er zijn bij het Bestuur van het Zeewezen twee verschillende barema's voorzien voor de handlangers, één van de gewone handlangers en één voor de handlangers « zwaar werk ». Al de bij de Oostende-Dover lijn in dienst zijnde scheepsladers voor het lossen en het laden van de boten, genieten het barema van handlanger zwaar-werk.

ecclésiastiques, en vue d'assimiler éventuellement ces accidents à ceux qui se sont produits en temps de guerre. En effet, le bénéfice des avantages existants du service actif est actuellement maintenu en faveur de la victime d'un accident de service tant que l'intéressé reste en service, mais, dès le moment de sa retraite, il perd ces avantages.

Question 3

Le crédit maritime est consenti après une enquête établissant que le moteur du navire est de construction belge. Dans le cas contraire, le crédit accordé est moins important. Cette mesure est parfaitement justifiée. Notre industrie nationale doit pouvoir compter en premier lieu sur les commandes de ceux qui font appel à l'aide financière de notre population.

Ne serait-il pas possible d'étendre cette mesure aux machines de pont? L'importance des machines de pont sur les navires de tonnage élevé devient de plus en plus grand. Dans notre propre pays, il existe déjà une construction qui a fait ses preuves. Ne serait-il pas possible d'encourager de la même manière, tout aussi bien cette construction de machines de pont, que la construction nationale de moteurs?

Réponse :

Dans l'examen des demandes de crédit maritime, il est tenu compte de différents éléments qu'il est difficile à détailler complètement dans la législation existante. On peut toutefois être assuré qu'en soumettant leurs propositions, les membres du Comité technique tiennent compte dans une large mesure de l'importance des commandes placées dans la construction en Belgique.

Question 4 :

Le service d'été sur les malles Ostende-Douvres exige du personnel des prestations exagérées. Celui-ci devrait cependant pouvoir se reposer convenablement pour assurer la sécurité des passagers. On désirerait que pour l'été prochain cette question soit réglée.

Réponse :

Un nouvel horaire pour ce service est à l'étude, qui rencontrera le vœu formulé et dont on espère la mise en vigueur pour le début de la période d'été à venir.

Question 5 :

Un certain nombre de débardeurs sont occupés à Ostende au chargement et au déchargement des bateaux de la ligne Ostende-Douvres. Il leur est fait application du barème des manœuvres. Cela constitue incontestablement un fait unique dans le monde. Ne serait-il pas possible de ranger les intéressés dans une catégorie spéciale de débardeurs de l'administration de la marine?

Réponse :

L'Administration de la Marine a prévu deux barèmes différents pour les manœuvres, un pour les simples manœuvres, l'autre pour les manœuvres « travail lourd ». Tous les débardeurs au service de la ligne Ostende-Douvres bénéficient du barème de manœuvre travail lourd.

Vraag 6 :

Is het grote verschil van barema tussen de 16 kustloodsen en de 250 andere loodsen waarlijk gerechtvaardigd? Het maximum van de enen zou overeenstemmen met het minimum van de anderen. Dit verschil lijkt onaanvaardbaar.

Antwoord :

Er zijn 3 verschillende barema's :

- kustloodsen te Nieuwpoort : van 76.000 tot 108.000 frank;
- kustloodsen te Oostende en Zeebrugge : van 84.000 tot 124.000 frank;
- zeeloodsen en rivierloodsen van 120.000 tot 168.000 frank.

Het verschil in deze barema's is gerechtvaardigd door het feit dat het hier totaal verschillende functies betreft die onderling onmogelijk vergeleken kunnen worden.

Vraag 7 :

Verschillende treffende bewijzen werden in de laatste tijd gegeven van de dringende noodzakelijkheid de scheepsvaartinspektie te verscherpen. Anderzijds mag de vraag gesteld worden of er niet eveneens redenen bestaan tot het invoeren van een stelsel van afbraakpremies voor vissersschepen, even zo goed als er een premie voor afbraak van krotwoningen bestaat.

Antwoord :

De mogelijkheid om een afbraakpremie te verlenen voor vissersschepen wordt op dit ogenblik onderzocht, in samenwerking met de bevoegde diensten van het Ministerie van Landbouw, en binnen het kader van de verjonging en de modernisering van onze visserijvloot.

* * *

5. — Binnenvaart.

Vraag

De toekenning van Rijnvaartpremies is in principe slechts een tijdelijk middel om deze tak van de binnenvaart te redden. De definitieve oplossing van dit vraagstuk ligt, blijkbaar, in de oprichting van een gemengde maatschappij, die zich rechtstreeks met de bouw van een Rijnvloot bezig houdt.

Antwoord.

Met betrekking tot de eventuele oprichting van een gemengde maatschappij voor de bouw van een Rijnvloot lijkt het raadzaam, af te wachten hoe het vervoer te water zal evolueren in het kader van de Gemeenschappelijke Markt.

* * *

6. — Luchtvaart.

Vraag 1 :

In de luchthaven van Melsbroek moeten Nederlandstalige bedienden, om benoemd te kunnen worden, Franse cursussen volgen. Dit schijnt tegenstrijdig met de taalwetgeving.

Question 6 :

La grande différence entre le barème des 16 pilotes de la côte et ceux des 250 autres pilotes se justifie-t-elle réellement? Le taux maximum des uns correspondrait aux taux minimum des autres : cette différence semble inadmissible.

Réponse :

Il existe trois barèmes distincts :

- pilotes de la côte à Nieuport : de 76.000 à 108.000 francs;
- pilotes de la côte à Ostende et à Zeebrugge : de 84.000 à 124.000 francs;
- pilotes de mer et pilotes de rivière : de 120.000 à 168.000 francs.

La différence entre ces barèmes se justifie par le fait qu'il s'agit ici de fonctions totalement différentes, rendant absolument impossible toute comparaison entre elles.

Question

Ces derniers temps, plusieurs cas ont révélé, de façon pertinente, l'urgente nécessité d'une intensification de l'inspection maritime. D'autre part, on peut se demander s'il n'y a pas lieu également d'instaurer un système de primes à la démolition de bateaux-pêcheurs, à l'instar des primes prévues pour la démolition des taudis.

Réponse :

La possibilité de l'octroi d'une prime à la démolition de bateaux pêcheurs est actuellement à l'examen, en collaboration avec les services compétents du Ministère de l'Agriculture et dans le cadre du rajeunissement et de la modernisation de notre flotte de pêche.

* * *

5. — Navigation intérieure.

Question 1 :

Le principe de l'octroi de primes au trafic rhénan n'est qu'un moyen temporaire pour sauver ce trafic. La solution de ce problème serait, semble-t-il, la constitution d'une Société mixte s'occupant directement de la construction d'une flotte rhénane.

Réponse :

En ce qui concerne la constitution éventuelle d'une société mixte s'occupant directement de la construction d'une flotte rhénane, il me semble indiqué d'attendre l'évolution du transport par eau dans le cadre du marché commun.

* * *

Navigation aérienne.

Question 1 :

Pour pouvoir être nommés à l'aéroport de Melsbroek, les fonctionnaires flamands sont obligés de suivre des cours en langue française. Cela semble être en contradiction avec la législation en matière linguistique.

Antwoord :

De bedoelde cursussen worden thans in het Nederlands gegeven.

Vraag 2 :

De propaganda voor de luchtvaart moet worden geïntensiveerd. Men moet bij de jeugd meer belangstelling wekken voor deze sector.

Welk beleid wordt ter zake gevolgd, met name door de pilotenschool te Grimbergen?

Verder is ook een nauwere samenhang en een betere coördinatie onder de diverse instellingen (Ministerieel Comité, Nationaal Comité, private kringen en clubs, enz.) ten zeerste gewenst.

*Antwoord :**a) School voor burgerlijke luchtvaart.*

Wegens de snelle ontwikkeling van onze burgerlijke luchtvaart moeten de jaarlijkse contingenten piloten voortdurend worden verhoogd. Daarom werd besloten om, van 1957 af, jaarlijks twee promoties tot de school voor burgerlijke luchtvaart toe te laten, en de duur van de leertijd van 12 op 14 maanden te brengen. Deze wijzigingen maakten echter een uitbreiding noodzakelijk van de lokalen waarover de school te Grimbergen beschikte. Daar de noodzakelijke gebouwen thans voltooid zijn, zal het nieuwe programma dit jaar ten uitvoer worden gelegd.

b) Luchtvaartpropaganda.

Er is gebleken dat men alleen door een aangepaste propaganda bij de jeugd voldoende interesse kan wekken voor een loopbaan bij de luchtvaart, en in het land een goede gezondheid jegens de luchtvaart kan doen ontstaan.

Een Kernkabinet, bestaande uit de vertegenwoordigers van de diverse betrokken departementen, werd met de bestudering van dit vraagstuk belast. Er werd een programma opgemaakt, waarbij het accent ligt op de propagandamogelijkheden in de scholen, o.m. via het bouwen van vliegtuigmodellen, en op de voordelen van een ruime verspreiding van de diverse takken van luchtsport, als b.v. het zweefvliegen en het vliegen met lichte motorvliegtuigen.

Bijgevolg verdient het aanbeveling dat steun wordt verleend aan de luchtvaartclubs, zodat zij hun tarieven binnen ieders bereik kunnen stellen, en desnoods zelf een vliegveld kunnen aanleggen en exploiteren. De actie van het Nationaal Centrum voor Zweefvliegen te Saint-Hubert zal verder worden ontwikkeld; er zullen beurzen aan kandidaat-piloten worden toegekend; tevens zal financiële hulp worden verleend aan het Nationaal Comité voor Luchtvaartpropaganda en aan de instellingen die zich met de bouw van vliegtuigmodellen bezighouden.

*7. — Posterijen.**Vraag 1 :*

Wanneer zal het mogelijk zijn de toestand van de gepensioneerde brievenbestellers te regelen? Dringend wordt gewenst dat de nieuwe weddeschalen voor het in dienst zijnde personeel zo spoedig mogelijk door een koninklijk besluit worden geregulariseerd.

Réponse :

Les cours en question sont actuellement donnés en néerlandais.

Question 2 :

La propagande aéronautique doit être développée. Il faudrait intéresser davantage la jeunesse à la navigation aérienne.

Indiquer la politique suivie en la matière, notamment par l'école de pilotage de Grimbergen.

D'autre part, une cohésion et une coordination plus poussées entre les différents organismes (Comité Ministériel, Comité National, cercles et clubs privés, etc.) est souhaitable.

*Réponse :**a) Ecole d'aviation civile.*

L'essor pris par notre aviation nécessite une augmentation continue des contingents annuels de pilotes; aussi, dès 1957, fut-il décidé de prévoir l'entrée de deux promotions par an à l'école d'aviation civile, et la durée des sessions fut portée de 12 à 14 mois. Ces modifications nécessiteront l'extension des locaux occupés par l'école à Grimbergen; les bâtiments nécessaires venant d'être achevés, le nouveau programme sera mis en application cette année.

b) Propagande aéronautique.

Il est apparu que seule une propagande adéquate était susceptible d'éveiller au sein de la jeunesse un intérêt suffisant pour les carrières offertes par l'aviation et de créer dans notre pays « une mentalité aéronautique ».

Un Comité interministériel groupant les représentants des différents départements intéressés fut chargé d'examiner ce problème; un programme fut établi, qui met l'accent sur les possibilités d'une propagande dans les milieux scolaires grâce notamment à l'aéromodélisme et sur les avantages qu'apporterait une large diffusion des sports aériens, tels le vol à voile et l'aviation légère à moteur.

Il s'indique donc de poursuivre une politique de soutien vis-à-vis des clubs d'aviation, afin que leurs tarifs soient accessibles à tous et qu'ils puissent, si besoin est, établir et exploiter un terrain d'aviation. L'action du Centre national de vol à voile établi à St-Hubert sera développée; des bourses de pilotage seront prévues; une aide sera accordée également au Comité national de propagande aéronautique et aux organismes s'occupant d'aéromodélisme.

*7. — Administration des Postes.**Question 1 :*

Quand sera-t-il possible de régulariser la situation des facteurs pensionnés? On insiste pour que les nouveaux barèmes octroyés au personnel en service fassent au plus tôt l'objet d'une régularisation par voie d'arrêté royal.

Antwoord :

Op dit gebied is zo pas een beslissing genomen, en een koninklijk besluit is in voorbereiding. Het zal eerlang worden gepubliceerd.

Vraag 2 :

Welke plannen koestert de Minister met betrekking tot de aankoop van automatische machines voor het Bestuur der Postchecks ?

Antwoord :

1) De automatie bij het Bestuur der Postchecks hangt af van het resultaat van de proef, die tijdens het dienstjaar 1959 zal worden gedaan met de model-uitrusting welke bij de B. T. M. C. (Bell Telephone) is besteld.

2) Indien dit experiment bevredigende resultaten oplevert, zal de reorganisatie van de postcheckdiensten in de zin van een automatie verder afhangen van de mogelijkheden van de constructeur om de diverse eenheden te leveren waaruit de globale uitrusting is samengesteld.

3) Bij de eventuele toewijzing aan een constructie-firma zal worden nagegaan of de voorkeur dient te worden gegeven aan een aankoopcontract dan wel aan een huurcontract.

Vraag 3 :

Waarom werd het krediet voor de aankoop van de nieuwe uniform der brievenbestellers verminderd ? Moet hieruit afgeleid worden dat deze kwestie op de lange baan wordt geschoven ?

Antwoord :

1) Het krediet, voor 1959 uitgetrokken voor de kleding van de brievenbestellers, bedroeg 30 miljoen.

2) Het begrotingscomité heeft dit krediet tot 25 miljoen verminderd.

Dit laatste bedrag ligt nog 9.450.000 frank hoger dan het aanvankelijk uitgetrokken bedrag op de begroting voor 1958, en 5 miljoen hoger dan het aangepaste bedrag op deze begroting. Het voor 1959 aangevraagde krediet zal het mogelijk maken geleidelijk verder te gaan met de veralgemening van de nieuwe uniform.

Vraag 4 :

Er werd besloten tot de uitgifte van een speciale postzegel ten bate van het werk van Pater Pire. De opbrengst van de toeslag komt uitsluitend aan dit werk ten goede. Men zou ook andere werken van de uitgifte van deze zegel moeten laten profiteren.

Antwoord :

De volledige opbrengst van de toeslag op bedoelde uitgifte gaat inderdaad naar het werk van Pater Pire. De opbrengst van de toeslag komt uitsluitend aan dit werk ten goede. Men zou ook andere werken van de uitgifte van deze zegel moeten laten profiteren.

Het zal wellicht mogelijk zijn andere werken met gelijke strekking financieel te steunen, door hun een aandeel te geven in de opbrengst van de toeslag op liefdadigheids-telegrammen.

* * *

Réponse :

Dans ce domaine, une décision vient d'être prise et un arrêté royal est en voie de préparation. Il paraîtra tout prochainement.

Question 2 :

Quelles sont les intentions de M. le Ministre au sujet des commandes en vue de l'achat de machines automatiques pour l'Office des Chèques Postaux.

Réponse :

1) L'automation de l'Office des Chèques Postaux est dépendante du résultat de l'expérimentation qui va être entamée au cours de l'exercice 1959 au moyen de l'équipement pilote commandé à la B. T. M. C. (Bell Telephone).

2) Si les résultats de cette expérimentation sont satisfaisants, la réorganisation du service des chèques sur des principes d'automation sera fonction des possibilités de fourniture par le constructeur des divers groupes constituant l'équipement global.

3) Lors de l'engagement éventuel de la firme constructrice, il sera envisagé s'il convient de porter une préférence sur un contrat d'achat ou de location de l'équipement.

Question 3 :

Pour quel motif a été réduit le crédit destiné à l'achat du nouvel uniforme des postiers ? Faut-il en déduire que cette question est remise à plus tard ?

Réponse :

1) Le montant du crédit sollicité pour 1959 et relatif à l'habillement des facteurs était de 30 millions.

2) Le Comité du Budget a ramené ce crédit à 25 millions.

Ce montant est en augmentation de 9.450.000 francs par rapport au crédit initial prévu au budget de 1958, et de 5 millions par rapport au taux ajusté dudit budget. Le crédit sollicité pour 1959 permet de poursuivre la généralisation progressive du nouvel uniforme.

Question 4 :

Une émission d'un timbre spécial au profit de l'Œuvre du Père Pire a été décidée. Le produit de la surtaxe est uniquement destiné au profit de cette œuvre. Il faudrait que d'autres œuvres puissent également tirer profit de l'émission de ce timbre.

Réponse :

En effet, l'entière du produit des surtaxes de l'émission en question sera réservée à l'Œuvre dirigée par le R. P. Pire, et notamment pour aider pécuniairement ce compatriote dans ses efforts en vue d'assurer l'existence de son œuvre qui fut couronnée par l'attribution du prix Nobel.

Il sera probablement possible d'aider pécuniairement d'autres œuvres à activité identique en leur attribuant une quote part dans le produit des surtaxes provenant des télégrammes de philanthropie.

* * *

8. — R. T. T.

Vraag 1 :

Het Staatsblad van 25 december 1958 maakt de tekst bekend van het koninklijk besluit van 15 maart 1957 betreffende de overgang van personeelsleden van de Regie T. T. of van de Regie van Luchtwezen naar de Staat?

Hoeveel personeelsleden hebben van de beschikkingen van dit koninklijk besluit genoten?

Antwoord :

Vier personeelsleden van de Regie T. T. (3 klerken en 1 meubelmaker) hebben van de beschikkingen van het koninklijk besluit van 15 maart 1957 genoten.

Vraag 2 :

Welke tijd verloopt gemiddeld tussen een vraag om aansluiting aan het telefoonnet en de uitvoering?

Men beklaagt zich over de te lange wachttermijnen.

Antwoord :

In de normale gevallen belooft de tijd tussen een vraag om aansluiting aan het telefoonnet en de indienststelling gemiddeld 15 dagen.

Het gebeurt natuurlijk dat deze termijn wordt overschreden wanneer de aansluiting het planten noodzaakt van palen waarvoor de voorafgaande toelating van het betrokken bestuur is vereist, of in eerder zeldzame gevallen waar een hervoeeding in kabelparen dient verwezenlijkt op het verspreidingspunt waarvan het aan te sluiten eigendom afhangt.

Vraag 3 :

Sommige Antwerpse firma's beklagen zich over de overzese telexverbindingen. Zij verkiezen ze over Zwitserland tot stand te brengen.

Zal de telexdienst verbeteren wanneer het telexgebouw zal ingericht zijn?

Antwoord :

De extra-europese telexverbindingen, over Zwitserland tot stand gebracht, zijn zeer zeldzaam.

De indienststelling van een nieuwe telexcentrale te Brussel in 1960, zal de kwaliteit van de intercontinentale verbindingen uit de Verenigde-Staten merkkelijk verbeteren aangezien de operatoren van de internationale stand te New-York de Belgische abonnees rechtstreeks zullen kunnen kiezen.

Vraag 4 :

Welke zijn de vooruitzichten inzake personeel ten gevolge van de automatisatie?

Zal de aanwerving worden beperkt en welke zal de benutting zijn van het vrijkomend personeel.

8. — R. T. T.

Question 1 :

Le Moniteur du 25 décembre 1958 publie l'arrêté royal du 15 mars 1957 concernant le transfert des agents de la Régie des T. T. ou de la R. V. A. à l'Etat.

Combien d'agents ont bénéficié des dispositions de cet arrêté royal?

Réponse :

Quatre agents de la Régie des T. T. ont bénéficié des dispositions de l'arrêté royal du 15 mars 1957 (3 commis et 1 ébéniste).

Question 2 :

Quel temps s'écoule en moyenne entre une demande de raccordement au réseau téléphonique et son exécution?

On se plaint de délais trop longs entre la demande et l'exécution.

Réponse :

Dans les cas normaux, le temps qui s'écoule entre une demande de raccordement au réseau téléphonique et la mise en service est en moyenne de 15 jours.

Il arrive évidemment que ce délai soit dépassé lorsque le raccordement nécessite la plantation de poteaux pour laquelle il faut obtenir l'accord préalable de l'administration intéressée ou, dans des cas plutôt rares, où une réalimentation en paires de câbles doit être réalisée au point de dispersion dont dépend l'immeuble à raccorder.

Question 3 :

Certaines firmes anversoises se plaignent des communications maritimes par télex. Elles préfèrent les réaliser par la Suisse.

Lorsque le bâtiment télex sera en fonction, le service télex sera-t-il amélioré?

Réponse :

Les communications télex extra-européennes acheminées par la Suisse sont extrêmement rares.

La mise en service, vers 1960, d'un nouveau central télex à Bruxelles sera de nature à améliorer la qualité des communications intercontinentales à l'arrivée des Etats-Unis, du fait qu'à partir de ce moment, les opérateurs de la position de New York pourront sélectionner directement les abonnés belges.

Question 4 :

Quelles sont les perspectives en matière de personnel du fait de l'automatisation?

Va-t-on limiter le recrutement et quelle sera l'affectation du personnel libéré?

Antwoord :

De geleidelijke automatisatie van het net zal, in de eerstkomende jaren, weinig of geen aanleiding geven tot vermindering van administratief personeel over het geheel der telefooncentrales van het land.

Zulks is te wijten aan de aanhoudende stijging van het aantal abonnees en van het verkeersvolume dat in de verschillende centrales, automatische of niet, wordt afgewikkeld.

De Regie van T. T. zal er dus niet toe gebracht worden om reden van automatisatie definitief personeel af te danken.

De bedienden, die nog zullen vrij komen ingevolge de automatisatie van hun aanhechtingskantoor, zullen onmiddellijk worden ingezet in andere standplaatsen zoals dit tot nu toe het geval was. Nieuwe werkzaamheden zullen hun worden toegewezen, rekening gehouden met hun titels en persoonlijke belangen.

Het aantal personen welke reeds dienden verplaatst naar een van hun woonst verwijderde standplaats is zeer gering. Zij konden trouwens, voor het merendeel, hun geboortestreek na een betrekkelijk korte termijn opnieuw vervoegen.

Wat het toegevoegd personeel betreft, dat in precair verband voor een bepaalde standplaats is aangeworven, wordt bij de automatisatie van het aanhechtingskantoor het aanwinningscontract op wettelijke wijze verbroken.

* * *

In de laatste zitting van de commissie werden kris kras nog verschillende vragen gesteld en bedenkingen geopperd.

Het ging voornamelijk over :

1) het statuut van het personeel der stationsbuffetten (gewoon arbeidersstatuut of statuut van de N. M. B. S. ?). Enkel de kellners zouden van het laatste genieten;

2) de bedenkelijke toestand van zekere postkantoren zowel voor het publiek als voor de bedienden (zie elders in dit verslag);

3) de macht van de minister in de Sabena inzake afkanking en aanneming van personeel;

4) een voorstel om, naar het voorbeeld van de K. L. M. in Nederland, een technische school op te richten ten gunste van het Sabenapersoneel dat geroepen is de herstelling en het onderhoud van duur materiaal te doen (« Boeings » vliegtuigen van 350 miljoen frank per stuk);

5) een wijziging aan het stelsel der dagloners bij de spoorwegen waar grote ontevredenheid heerst;

6) gelukwensen voor de minister die het derde spoor zal verwezenlijken op de lijn Jette-Brussel die van zo groot belang is voor onze oostvlaamse mobiele, en de wens de werken spoedig te beëindigen;

7) de noodzakelijkheid op spitsuren, op bepaalde lijnen, bijkomende autobuslijnen in te leggen ten einde grote mistevredenheid bij de gebruikers uit te schakelen;

8) de verkoop van postzegels na 17 uur te Namen;

Réponse :

L'automatisation progressive du réseau ne se traduira guère dans les prochaines années par une réduction du personnel administratif pour l'ensemble des bureaux centraux du pays.

Cet état de choses est imputable à l'accroissement continu du nombre des abonnés et du volume du trafic écoulé dans les différents bureaux centraux, modernisés ou non.

La Régie des T. T. ne sera donc pas amenée à procéder à des licenciements de personnel définitif pour cause d'automatisation.

Les agents qui deviendront encore disponibles par suite de l'automatisation de leur bureau d'attache seront immédiatement réutilisés dans d'autres résidences, comme cela a été le cas jusqu'à présent. Une nouvelle affectation leur sera donnée en tenant compte, d'autre part, de leurs titres et intérêts personnels.

Le nombre de personnes qui ont déjà dû être déplacées vers un lieu de travail éloigné de leur domicile est très réduit. Elles ont d'ailleurs, pour la plupart, pu réintégrer leur région d'origine dans un délai relativement court.

Pour ce qui concerne le personnel de suppléance, recruté à titre précaire pour une résidence déterminée, il est mis fin légalement au contrat d'engagement lors de l'automatisation du bureau d'attache.

* * *

Au cours de la dernière réunion de la Commission, diverses questions ont encore été posées et des critiques formulées.

Il s'agit principalement des points suivants :

1) le statut du personnel des buffets des gares (statut ordinaire des ouvriers ou statut de la S. N. C. B.). Seuls les garçons bénéficieraient du dernier statut;

2) l'état lamentable des locaux de certains bureaux des postes aussi bien ceux accessibles au public que ceux destinés au personnel (voir ailleurs dans le présent rapport);

3) les attributions du Ministre en matière de recrutement et de licenciement du personnel à la Sabena;

4) proposition tendant à créer une école technique, à l'exemple de la K. L. M. aux Pays-Bas, en faveur du personnel de la Sabena, lequel est appelé à assurer la réparation et l'entretien d'un matériel coûteux (notamment les appareils « Boeing », qui coûtent 350 millions pièce);

5) modification du régime des journaliers des chemins de fer, parmi lesquels règne un vif mécontentement;

6) félicitations au Ministre, auquel nous devons la pose d'une troisième voie sur la ligne Jette-Bruxelles, si importante pour les habitants de la Flandre orientale qui font la navette. L'achèvement de ces travaux devrait se faire rapidement;

7) la nécessité de prévoir, sur certaines lignes, des services d'autobus supplémentaires aux heures de pointe, en vue de mettre fin au grand mécontentement qui règne parmi les usagers;

8) la vente de timbres-poste après 17 heures, à Namur;

9) de uniformisering van reistarieven ingeval van overschakeling van sommige spoorlijnen op autobuslijnen, o. m. de lijn Tielt-Ingelmunster;

10) de zenuwslopende werkvoorwaarden in de geautomatiseerde diensten van het postcheckambt. Er zou meer rust tussen de arbeidsprestaties moeten voorzien worden om het personeel af en toe te laten verpozen. Ook het signalementsysteem in deze dienst zou minder streng moeten zijn.

Verder werden door de leden van uwe commissie nog tal van schriftelijke vragen gesteld aan de minister. Het antwoord op deze vragen zal verschijnen in een afzonderlijke bijlage bij dit verslag.

* * *

9. — Radio en Televisie.

Ingevolge het totstandkomen van de wet van 2 januari 1959 houdende wijziging van de wet van 18 juni 1930 op de stichting van het N. I. R. en van de besluitwet van 14 september 1945 betreffende het statuut van het B. N. R. O., alsmede door de publicatie van het koninklijk besluit van 3 januari 1959 tot uitvoering van voornoemde wet, werd het N. I. R. onder de ambtsbevoegdheid gesteld van de heer Minister van Culturele Zaken.

Aangezien, evenwel de kredieten bestemd voor het N. I. R. en de begroting van dit organisme voor het dienstjaar 1959 nog steeds voorkomen op de begroting van het departement van verkeerswezen, en anderzijds de commissie voor Culturele Zaken eveneens bevoegdheid kreeg over de kredieten uitgetrokken voor de werking van Radio en Televisie, werd er besloten deze kredieten te behandelen in een gemeenschappelijke vergadering van deze beide commissies. Op die vergadering heeft de Minister voor Culturele Aangelegenheden een uiteenzetting gegeven over zijn politiek in verband met het N. I. R. Over de besprekingen van die gezamenlijk vergaderde commissies verschijnt een afzonderlijk verslag.

BESPREKING EN STEMMING VAN DE AMENDEMENTEN.

Twee amendementen werden bij de begroting ingediend. Het eerste, (Doc. 4 - XVI/3) gaat uit van de regering en oefent geen invloed uit op het totaal der uitgaven en heeft enkel voor doel de N. M. B. S. toe te laten de terugbetaalbare bedragen, in afleg van haar vernieuwingsleningen gedurende een periode van een jaar te groeperen, hetzij onder vorm van nieuwe uitgaven, hetzij onder vorm van terugkoop ter beurs en aldus de opeenvolgende tranches te vernieuwen hoogstens een jaar vóór de vervaldagen gesteld voor de uitkeringen of voor de tijdstippen voorzien voor de afschrijvingen. Aangezien de formaliteiten voor de uitgifte van leningen bij koninklijk besluit bepaald worden beschikt de regering over de nodige middelen om te bepalen in welke mate de uitgifte der leningen zal mogen vooruitlopen op de contractuele datum van uitkering of afschrijving.

Dit amendement werd bij eenparigheid door uwe commissie aangenomen.

Het tweede amendement (doc. 4-XVI n° 2) voorgesteld door de heer Anseele, beoogde de verhoging van het krediet voor het sociaal toerisme van 32 miljoen op 40 miljoen. De minister kon dit amendement niet aannemen en wel om volgende redenen: Het in 1948 door de Regering afge-

9) l'uniformisation des tarifs voyageurs en cas de remplacement de certaines lignes de chemins de fer par des services d'autobus, notamment sur la ligne Tielt-Ingelmunster;

10) les conditions de travail épuisantes dans les services automatisés de l'Office des Chèques postaux. Il y conviendrait de prévoir une pause plus grande entre les prestations de travail, afin de laisser souffler le personnel. En outre, le système des signalements devrait être moins sévère dans ce service.

D'autre part, les membres de votre Commission ont adressé au Ministre, un grand nombre de questions écrites, dont les réponses paraîtront dans une annexe séparée du présent rapport.

* * *

9. — La Radio et la Télévision.

A la suite du vote de la loi du 2 janvier 1959 modifiant la loi du 18 juin 1930 sur la fondation de l'Institut national belge de radiodiffusion et l'arrêté-loi du 14 septembre 1945 relatif au statut de l'Institut national belge de radiodiffusion, et suite à la publication de l'arrêté royal du 3 janvier 1959 concernant l'application de ladite loi, l'I. N. R. relève dorénavant du Ministre des Affaires culturelles.

Toutefois, étant donné que les crédits destinés à l'I. N. R. et le budget de celui-ci pour l'exercice 1959 figurent toujours au budget du département des Communications et que, d'autre part, la Commission des Affaires culturelles a également le droit de se prononcer sur les crédits prévus pour le fonctionnement de la radio et de la télévision, il a été décidé de réserver la discussion de ces crédits à une réunion commune des deux commissions intéressées. A cette réunion, le Ministre des Affaires culturelles a exposé sa politique à l'égard de l'I. N. R. Un rapport distinct concernant les délibérations de ces commissions réunies sera publié séparément.

DISCUSSION ET VOTE DES AMENDEMENTS.

Deux amendements au budget ont été proposés. Le premier (doc. 4 - XVI/3) émane du Gouvernement et n'a pas d'incidence sur le montant global des dépenses; il tend simplement à permettre à la S. N. C. F. B. de grouper, pendant une période d'un an, les quotités remboursables en vue de l'amortissement de ses emprunts de renouvellement, et cela, soit sous forme d'émissions nouvelles, soit sous forme de rachats en bourse, et de renouveler ainsi les tranches successives un an au maximum avant les échéances fixées pour les remboursements ou les époques prévues pour les amortissements. Etant donné que les formalités relatives à l'émission de ces emprunts sont fixées par arrêté royal, le Gouvernement dispose des moyens nécessaires pour fixer dans quelle mesure l'émission des emprunts pourra anticiper sur la date contractuelle de remboursement ou d'amortissement.

Votre Commission a adopté cet amendement à l'unanimité.

Le second amendement (doc. 4-XVI, n° 2), présenté par M. Anseele, tend à porter le crédit en faveur du tourisme social de 32 millions à 40 millions. Le Ministre n'a pu s'y rallier pour les motifs suivants: L'accord conclu en 1948 par le Gouvernement (auquel l'auteur s'est référé dans sa justi-

sloten akkoord (waarnaar door de indiener in zijn verantwoording verwezen werd) had tot doel op een meer adequate wijze de kredieten toegestaan ter bevordering van het sociaal toerisme te herwaarderen. Van 1948 tot 1959 werden voor een totaal bedrag van 216.343.000 frank kredieten toegekend. Hiermede werden op het gebied van het sociaal toerisme merkwaardige resultaten bereikt. Niemand denkt er aan de ontwikkeling van het sociaal toerisme te remmen. De huidige vermindering van drie miljoen vergeleken bij de kredieten toegestaan voor het vorig dienstjaar mag niet in die zin uitgelegd worden. Het krediet voor 1959 werd vastgesteld op de concrete basis der werkelijke uitgaven over 1957, die 31.951.000 frank bedroegen.

Het bedrag der werkelijke uitgaven van het dienstjaar 1958 ligt zelfs veel lager : er werden einde december 1958 slechts 22.885.000 frank uitbetaald, zodat het krediet dat thans voor 1959 aangevraagd wordt, ruimschoots de werkelijke behoeften zal dekken.

Dit amendement werd verworpen met 11 stemmen tegen 6.

De begroting van het ministerie van Verkeerswezen, met in achtneming van het amendement van de Regering, werd door uwe commissie met 11 stemmen tegen 6 goedgekeurd.

Onderhavig verslag werd door uwe commissie goedgekeurd met algemeenheid van stemmen.

De Verslaggever,

Georges F. LOOS.

De Voorzitter,

F. BRUNFAUT.

fication) visait à revaloriser de manière plus adéquate les crédits destinés à l'encouragement du tourisme social. De 1948 à 1959, il a été attribué une somme totale de 216 millions 343.000 francs sous forme de crédits. Des résultats remarquables ont été enregistrés dans le domaine du tourisme social. Personne ne songe à en freiner le développement. L'actuelle réduction de trois millions, comparative-ment aux crédits consentis pour l'exercice précédent, ne peut être interprétée comme une tentative dans ce sens. Le crédit pour 1959 a été établi sur la base concrète des dépenses réelles en 1957, s'élevant à 31.951.000 francs.

Le montant des dépenses effectives au cours de l'exercice 1958 est même de beaucoup inférieur : fin décembre 1958, il n'avait été liquidé qu'une somme de 22.885.000 fr., de sorte que le crédit, sollicité présentement pour 1959, couvrira largement les besoins réels.

Cet amendement a été rejeté par 11 voix contre 6.

Compte tenu de l'amendement gouvernemental, votre commission a adopté le budget du Ministère des Communications par 11 voix contre 6.

Le présent rapport a été adopté à l'unanimité par votre commission.

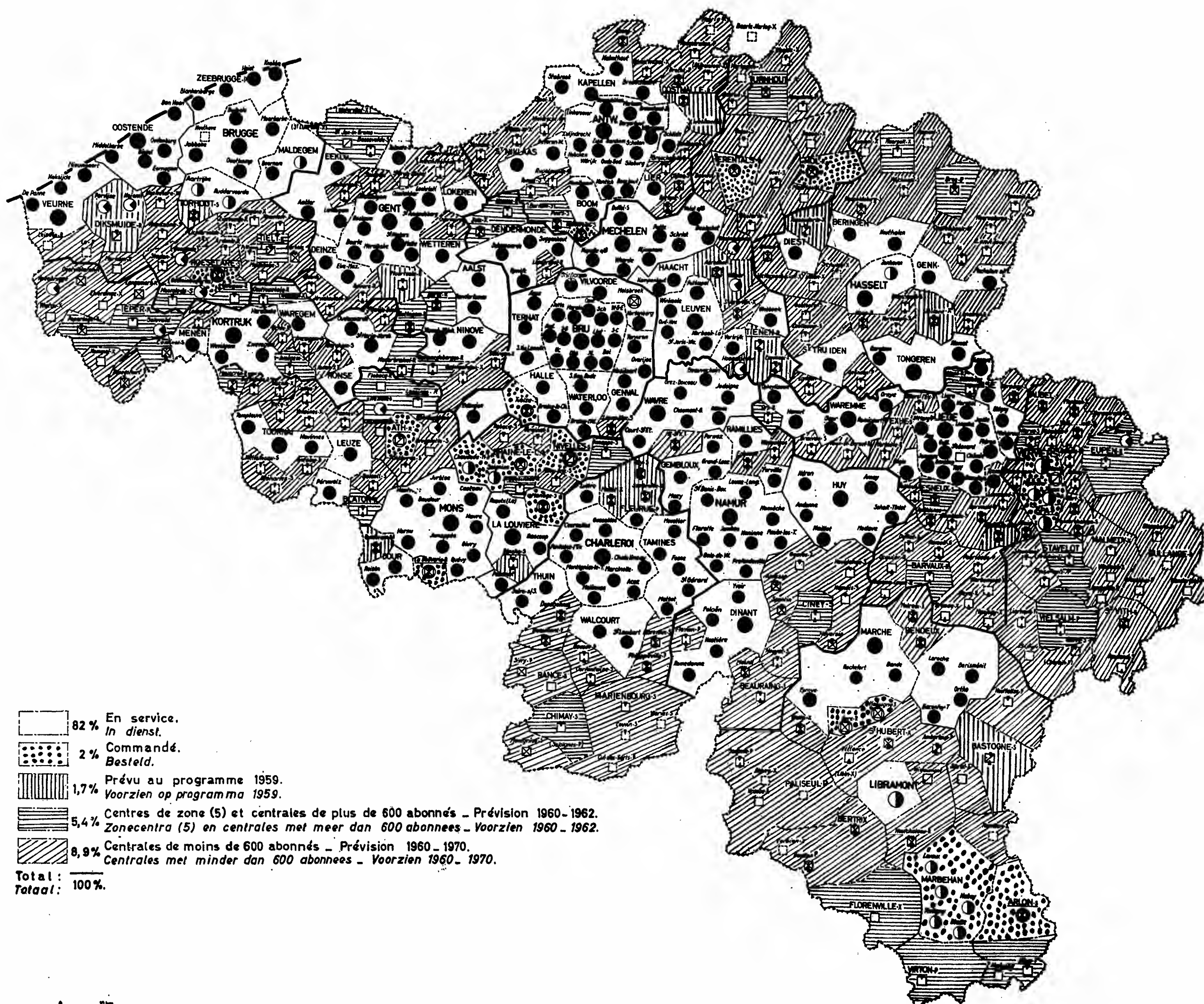
Le Rapporteur,

Georges F. LOOS.

Le Président,

F. BRUNFAUT.

Bylage
 Annexe
 Plan 42 | 1
 42 | 2



BIJLAGE II.

VRAGEN EN ANTWOORDEN.

N. M. B. S.

VRAAG :

Sedert enkele tijd, heeft de N.M.B.S. aan de N.M.V.B. de exploitatie overgedragen van de autobuslijnen van de knoop van Nijvel. Nochtans gaat zij verder met haar inzichten inzake uurregeling en reisweg van de autobusritten op te dringen, dan wanneer de N.M.V.B. een groter ondervinding op dat gebied heeft verworven.

ANTWOORD :

De exploitatie van de autobuslijnen van de knoop van Nijvel blijft verder toegewezen aan de N.M.B.S., omdat de N.M.V.B. slechts als pachter van het groot spoor optreedt. Deze autobusdiensten zijn inderdaad slechts diensten welke in vervanging van spoorlijnen werden ingericht. De tarificatie van de N.M.B.S. blijft er van toepassing en in feite maken deze lijnen nog deel uit van het net van de N.M.B.S. Bijgevolg blijft deze maatschappij verantwoordelijk voor de uurregelingen en de reiswegen van deze diensten.

De opgeworpen kwestie behoudt nochtans haar belangrijheid in het kader van de coördinatie N.M.B.S.,-N.M.V.B. Ik kan de verzekering geven dat zij mijn algehele aandacht gaande houdt.

VRAAG :

Welk is het effectief van de N.M.B.S. :

- a) statutair personeel op 31 december 1954 en op 31 december 1958;
b) niet statutair personeel op 31 december 1954, op 31 december 1957 en op 31 december 1958.

ANTWOORD :

Hierna volgen de gevraagde inlichtingen :

Datums	Personeel		
	statutair	Niet statutair	Totaal
1 januari 1955	70.132	6.620	76.752
1 januari 1958	71.112	6.913	78.025
1 januari 1959	69.630	5.973	75.603

VRAAG :

De heer Minister heeft gesproken over pensioenuitgaven door de Staat ten laste gelegd van de N.M.B.S. en hij heeft de noodzakelijkheid onderstreept eigen rekeningen op te maken.

Welke zijn, aan de hand van deze verklaring, de uitgaven, gedaan voor de verschillende departementen, die binnenkort bij deze departementen zullen aangerekend worden ?

ANTWOORD :

In 1957 heeft de Europese Conferentie der Ministers van Transport zich uitgesproken ten gunste van de normalisatie van de rekeningen, waarbij wordt voorgestaan dat de Staat omzeggens de totalisatieit van de abnormale uitgaven en exploitatielasten opgelegd aan de spoornetten, voor haar rekening neemt.

De begroting van 1959 werd in die geest opgemaakt. Er werd echter verstaan dat de percentages van de Staatssusssenkost in het tekort, veroorzaakt door aan de Spoorweg opgelegde prestaties, vastgesteld werden zonder afbreuk te doen aan de besluiten van de algemene studie van de normalisatie der rekeningen die zal plaats hebben met het oog op de begroting voor 1960.

ANNEXE II.

QUESTIONS ET REPONSES.

S. N. C. B.

QUESTION :

Depuis quelque temps, la S.N.C.F.B. a transféré à la S.N.C.V. l'exploitation des lignes d'autobus du nœud de Nivelles. Elle continue cependant à imposer ses vues en ce qui concerne les horaires et itinéraires des parcours d'autobus, alors que la S.N.C.V. possède une plus grande expérience en la matière.

RÉPONSE :

L'exploitation des lignes d'autobus du nœud de Nivelles reste du ressort de la S.N.C.B., la S.N.C.V. n'agissant qu'en qualité de fermier du grand chemin de fer. Les services d'autobus sont, en effet, des services de substitution créés en remplacement de lignes ferrées. La tarification de la S.N.C.B. y reste d'application et en fait ces lignes continuent à faire partie du réseau S.N.C.B. En conséquence, cette société reste également responsable des itinéraires et horaires de ces services.

Cependant, la question soulevée conserve toute son importance dans le cadre de la coordination S.N.C.B.-S.N.C.V. Je puis donner l'assurance qu'elle retient toute mon attention.

QUESTION :

Quels sont les effectifs du personnel de la S.N.C.B. :

- a) statutaire au 31 décembre 1954 et au 31 décembre 1958;
b) du personnel non statutaire au 31 décembre 1954, au 31 décembre 1957 et au 31 décembre 1958 ?

RÉPONSE :

Ci-après les renseignements demandés :

Dates	Personnel		
	Statutaire	Non statutaire	Total
1 janvier 1955	70.132	6.620	76.752
1 janvier 1958	71.112	6.913	78.025
1 janvier 1959	69.630	5.973	75.603

QUESTION :

Monsieur le Ministre a parlé des dépenses de pension mises à charge de la S.N.C.F.B. par l'État et il a souligné la nécessité de l'établissement de comptes propres.

A la suite de cette déclaration, peut-on savoir si les dépenses, afférentes aux différents départements, seront incessamment portées en compte à ceux-ci ?

RÉPONSE :

En 1957, la Conférence Européenne des Ministres des Transports s'est prononcée en faveur d'une normalisation des comptes, mettant à charge de l'État, la presque totalité des dépenses et charges d'exploitation anormales qui pèsent sur les réseaux ferroviaires.

Le budget de 1959 a été élaboré dans cet esprit. Mais il a été entendu que les pourcentages d'intervention de l'État dans le déficit occasionné pour les prestations imposées au chemin de fer étaient fixés sans préjudice aux conclusions de l'étude générale de la normalisation des comptes qui doit avoir lieu en prévision de l'élaboration du budget de 1960.

VRAAG :

In de verwezenlijking van het saneringsplan der spoorwegen voorziet men de vervanging van de houten rijtuigen door metalen; bede mede te delen :

- a) het aantal metalen rijtuigen dat er nodig is;
- b) hoeveel railauto's er zijn;
- c) over hoeveel tijd die vervanging gespreid is?

ANTWOORD :

a) en c) :

Meer dan 200 metalen rijtuigen werden reeds in ontvangst genomen van de bestelling van 450. De overige zullen tegen het einde van dit jaar geleverd zijn.

De 170 daarbuiten bestelde nieuwe rijtuigen zullen van het begin van volgend jaar afgeleverd worden.

40 couchetterijtuigen 2^e klasse, voor het internationaal verkeer, zijn eveneens besteld en zullen tegen einde 1960 afgeleverd worden.

Er is ook een bestelling van 60 metalen rijtuigen voorzien voor internationaal verkeer.

Er kan gezegd worden dat, dank zij deze bestellingen en de nog te bestellen motorrijtuigen voor de lijnen waarvan de electrificatie aan gang is, de behoeften aan metalen rijtuigen praktisch zullen voldoen.

b) De N.M.B.S. voorziet geen uitbreiding van haar effectief aan railauto's.

VRAAG :

Overwegen te Gentbrugge.

De gemeente Gentbrugge wordt doorgesneden door de ringspoorweg die de stations Gent St. Pieters en Gent-Dampoort met elkaar verbinden. Op deze spoorweglijn werden vele overwegen geplaatst die, gezien het zeer drukke verkeer op deze lijnen, dikwijls gesloten zijn en oorzaak zijn van veel tijdverlies.

De N.M.B.S. heeft daarom het plan opgevat de spoorweg te verhogen en de overwegen af te schaffen.

Bestaan er precieze inlichtingen omtrent de inhoud van dit plan? Wanneer zal met de uitvoering begonnen worden?

ANTWOORD :

Ten aanzien van de overwegen in het ringspoor Gent-St. Pieters — Gent-Dampoort, op het grondgebied Gentbrugge, zijn twee baanvakken te onderscheiden.

Op het eerste baanvak, gaande van Gent-St. Pieters tot Gentbrugge Zuid, zal overweg n^o 4, Gontrodestraat, afgeschaft worden samen met overweg n^o 17, Peter Benoillaan, en overweg n^o 2, Gontrodestraat, (op het verbindingsspoor tussen Merelbeke en Gentbrugge).

De aanbestedingsdocumenten betreffende deze werken zijn klaar en de laatste formaliteiten zullen met bekwaame spoed verlopen.

Aan overweg 5, Steenweg op Brussel, wordt alleen het lokaal verkeer nog beïnvloed door het spoorwegverkeer. Een vóór enkele jaren in de nabijheid gebouwde overbrugging laat inderdaad aan het doorgaand wegverkeer toe de overweg te ontwijken.

Op het tweede baanvak Gentbrugge Zuid—Scheldebrug, bevinden zich de overwegen n^o 6, Magerstraat, 7, Burvenichstraat, en 8, Kerkstraat. De afschaffing van deze overwegen wordt vooralsnog niet overwogen.

VRAAG :

Saneringsplan N.M.B.S.

Er heerst onder het personeel der N.M.B.S. een zekere ongerustheid omtrent hun toekomst.

Sommige persartikelen trachten deze ongerustheid nog aan te moedigen (zie De Standaard van 28 januari 1959).

Kan reeds bepaald worden welke diensten zullen afgeschaft worden? Welke zal het lot zijn van de baancentra, van al de arbeiders en bedienden wier post overbodig geworden is? Heeft men reeds een plan omtrent de verplaatsingen naar andere diensten? Zijn er vele die zullen verplicht worden te verhuizen?

ANTWOORD :

De modernisering van de tractiemethoden (electrificatie-dieselisatie), de verhoging van de productiviteit welke hieruit voortvloeit, evenals

QUESTION :

Dans le plan d'assainissement des Chemins de Fer, est prévue le remplacement des voitures en bois par du matériel métallique :

- a) quel sera le nombre de voitures nécessaires;
- b) quel est le nombre d'autorails;
- c) sur quel temps sera étalée cette transformation?

RÉPONSE :

a) et c) :

Plus de 200 voitures sur la commande de 450 voitures métalliques sont déjà fournies. Les autres seront livrées d'ici la fin de cette année.

Les 170 nouvelles voitures commandées en plus seront livrées dès le début de l'an prochain.

40 voitures-couchettes de 2^{me} classe, pour le trafic international, sont également commandées et seront fournies pour la fin de 1960.

Une commande de 60 voitures métalliques pour le trafic international est également prévue.

On peut dire que, grâce à ces commandes et aux automotrices à commander pour être mises en service sur les lignes dont l'électrification est en cours, les besoins en matériel métallique en ce qui concerne les services voyageurs seront pratiquement couverts.

b) La S.N.C.B. ne prévoit plus d'accroissement de son effectif d'autorails.

QUESTION :

Passages à niveau à Gentbrugge.

Le territoire de la commune de Gentbrugge est traversé par le chemin de fer de ceinture, reliant les gares de Gand-St.-Pierre et Gand-Dampoort. Sur cette ligne à trafic intense, il existe beaucoup de passages à niveau qui sont souvent fermés et occasionnent de grandes pertes de temps.

Pour y remédier, la S.N.C.B. a établi le projet de surélever les voies et de supprimer ainsi les passages à niveau.

Existe-t-il des renseignements précis sur le contenu de ce plan? A quel moment l'exécution commencera-t-elle?

RÉPONSE :

En ce qui concerne les passages à niveau du chemin de fer de ceinture Gand-Saint-Pierre — Gand-Dampoort, deux tronçons sont à considérer sur le territoire de la commune de Gentbrugge.

Sur le premier tronçon allant de Gand-St.-Pierre à Gentbrugge Sud, les passages à niveau n^o 4, rue de Gontrode, et n^o 17, Avenue Peter Benoit, seront supprimés, de même que le passage à niveau n^o 2, rue de Gontrode (sur la voie de liaison Merelbeke-Gentbrugge).

Les documents d'adjudication relatifs à ces travaux sont prêts et les dernières formalités seront poursuivies avec la toute la promptitude requise.

Au passage à niveau 5, chaussée de Bruxelles, seule la circulation locale est encore influencée par le trafic ferroviaire. Un passage surélevé, construit à proximité, il y a quelques années, permet à la circulation directe d'éviter ce passage à niveau.

Sur le deuxième tronçon, Gentbrugge Sud — Pont de l'Escaut, se situent les passages à niveau n^o 6, rue Mager, 7, rue Burvenich, et 8, rue de l'Eglise. La suppression de ces passages à niveau n'est pas envisagée pour le moment.

QUESTION :

Plan d'assainissement de la S.N.C.B.

Une certaine inquiétude règne parmi le personnel de la S.N.C.B. en ce qui concerne leur avenir.

Certains articles de presse essayent encore d'aggraver cette inquiétude (voir De Standaard du 26 janvier 1959).

Est-ce qu'il est déjà possible de déterminer les services qui seront supprimés? Quel sera le sort des centres routiers, de tous les ouvriers et employés qui deviendront disponibles? Est-ce qu'il existe déjà un plan en ce qui concerne leur transfert à d'autres services? De nombreux agents seront-ils astreints à déménager?

RÉPONSE :

La modernisation des méthodes de traction (electrification-dieselisation), l'augmentation de la productivité qui en résulte, de même que la

de vereenvoudiging van het exploitatieregime voor de lijnen met beperkt verkeer met het oog op een meer economische exploitatie van het net, zullen automatisch, bepaalde structuurhervormingen in de diensten tot gevolg hebben. Het is voorbarig nu reeds te willen bepalen welke diensten zullen worden afgeschaft. Dit zal afhangen van de uitslag van de studies en de geleidelijke indienststelling van het nieuw materieel.

Ik wens te onderlijnen dat deze studies worden gedaan in samenwerking met de personeelsorganisaties en dat bovendien het statuut van het personeel geëerbiedigd wordt. Dit betekent o.m. dat geen enkel statutair personeelslid zal worden afgedankt.

Alle maatregelen die het personeel rechtstreeks aanbelangen zullen steeds met overleg worden toegepast en sociale gevallen, met welwillendheid onderzocht. Aldus zal men zich beijveren de beschikbaar gekomen arbeiders en bedienden te benutten, ter plaatse zelf, in een andere dienst, of in de omgeving van hun huidige werkzetel. In algemene regel, zullen zij niet verplicht worden te verhuizen. Hun wordt zelfs gedurende 3 jaar gratis vervoer toegestaan voor de bijkomende verplaatsing die zij eventueel te doen hebben.

VRAAG :

Abonnementsprijs bedienden.

Voor de arbeiders wordt geen loongrens bepaald; de bedienden kunnen slechts van een gunstmaatregel genieten indien hun wedde lager is dan 65.000 frank.

Spijts de financiële toestand van de Maatschappij zou aan die onrechtvaardige toestand een einde moeten gesteld worden.

Is zulks in het plan voorzien?

ANTWOORD :

Deze vraag wordt thans onderzocht.

VRAAG :

Het locomotiefdepot van Gouvy wordt behouden, maar het aantal machinisten zal verminderd worden; er zullen te Gouvy nog slechts 10 « personen » blijven, 't is te zeggen twee baan- en één rangeer-locomotief, al de andere motoren zullen gehecht worden aan het locomotiefdepot van Trois-Ponts.

ANTWOORD :

Van 23 februari af, zullen de treinen van de lijn 45, Trois-Ponts-Weywertz-Nidrum, door autobussen worden vervangen.

Hieruit vloeit een vermindering voort der diensten in het locomotiefdepot van Gouvy, die de afschaffing meebrengt van 5 machinisten.

Zullen in dienst blijven :

2 baanlocomotieven
1 rangeerlocomotief
statu quo
3 motortreinen (tegen thans 6)

Kader van het personeel :

Rijgend personeel : 31 (tegen thans 36);

Zittend personeel : 24 (ongewijzigd).

Als compensatie, zal het locomotiefdepot van Gouvy het lopend onderhoud verzekeren van de locomotieven van Trois-Ponts, daar de instellingen van Gouvy veel moderner zijn dan deze van Trois-Ponts.

VRAAG :

*Locomotiefdepot Ronet van de N.M.B.S.**1^e reeks der beurtregeling.*

Het betreft elektrische treinbestuurders, die dus alleen op de locomotief staan.

- 1) Rust;
- 2) 9 u tot 14 u 15';
- 3) 4 u tot 13 u 40';

simplification du régime d'exploitation de lignes à faible trafic en vue d'une exploitation plus économique du réseau, provoqueront automatiquement certaines réformes de structure. Il est prématuré de vouloir déterminer dès maintenant les services qui seront supprimés. Ceci dépendra du résultat des études et de la mise en service progressive du nouveau matériel.

Je tiens à souligner que ces études sont faites en collaboration avec les organisations du personnel et qu'au surplus, le Statut du personnel sera respecté. Ceci signifie entre autres qu'aucun agent statutaire ne sera licencié.

Toutes les mesures qui intéressent directement le personnel seront toujours appliquées avec circonspection et les cas sociaux seront examinés avec bienveillance. C'est ainsi qu'on s'appliquera à utiliser sur place, dans un autre service, ou à proximité de leur siège de travail actuel, les ouvriers et employés devenus disponibles. En règle générale, ils ne seront pas astreints à déménager. Pendant une période de 3 ans, il leur sera même accordé le transport gratuit pour le parcours supplémentaire qu'ils auront éventuellement à faire.

QUESTION :

Prix des abonnements pour employés.

Pour les ouvriers, aucune limite de salaire n'est fixée; les employés ne peuvent obtenir une mesure de faveur que pour autant que leur traitement est inférieur à 65.000 francs.

Nonobstant la situation financière de la Société, cette situation injuste devrait prendre fin.

Ceci est-il prévu dans le plan?

RÉPONSE :

Cette question est actuellement à l'étude.

QUESTION :

La remise de Gouvy est maintenue, mais une partie du personnel « machiniste » sera réduite; il ne subsistera à Gouvy que 10 « personnels », c'est-à-dire deux locomotives de ligne et une de manœuvre, tous les autres moteurs étant attachés à la remise de Trois-Ponts.

RÉPONSE :

A la date du 23 février, les trains de la ligne 45, Trois-Ponts-Weywertz-Nidrum seront remplacés par des autobus.

Il en résulte une réduction des services à la remise de Gouvy entraînant la suppression de 5 machinistes.

Il restera en service :

2 locomotives de ligne
1 locomotive de manœuvre
statu quo
3 autorails (contre 6 actuellement).

Cadres du personnel :

Personnel roulant : 31 (contre 36 actuellement).

Personnel sédentaire : 24 (inchangé).

En compensation, la remise de Gouvy assurera l'entretien courant des locomotives de Trois-Ponts, les installations étant beaucoup plus modernes que celles de Trois-Ponts.

QUESTION :

*Dépôt de Ronet de la S.N.C.B.**1^{re} série du roulement.*

Il s'agit de machinistes de traction électrique, c'est-à-dire étant seul sur la machine.

- 1) Repos;
- 2) 9 h à 14 h 15';
- 3) 4 h à 13 h 40';

- 4) 2 u tot 8 u;
- 5) 3 u 20' tot 11 u 20';
- 6) 3 u 55' tot 13 u 35';
- 7) 4 u 40' tot 13 u 40';
- 8) 2 u 05' tot 11 u 05';
- 9) 5 u tot 13 u;
- 10) Rust.

Het personeel vraagt dat er zou vermeden worden zulke diensturen op te maken, want na een week werk, zonder werkelijke rust, voelt het zich vermoeid.

Moeten de diensten, vervat in deze reeks, wel werkelijk 's nachts uitgevoerd worden?

Kunnen ze niet in andere reeksen ingewerkt worden?

ANTWOORD :

Betreffende de prestaties uit te voeren door voornoemd personeel geeft de N. M. B. S. volgende inlichtingen :

- 1) Rust;
- 2) 9 u tot 14 u 15', hetzij 5 u 15', goederentreinen Ronet-Ottignies;
- 3) 4 u 50' tot 13 u 50', hetzij 9 u goederentreinen Ronet-Stockem;
- 4) 2 u tot 8 u, hetzij 6 u ter plaats brengen elektrische motorrijtuigen en reizigersdienst Namen-Brussel;
- 5) 3 u 20' tot 11 u 20', hetzij 8 u goederentreinen Ronet-Stockem;
- 6) 3 u 35' tot 13 u 55', hetzij 10 u planton te Namen.
- 7) 4 u 50' tot 13 u 50', hetzij 9 u goederentreinen Ronet-Stockem;
- 8) 2 u 05' tot 11 u 05', hetzij 9 u goederentreinen Ronet-Stockem;
- 9) 5 u tot 13 u, hetzij 8 u reizigerstrein Namen-Brussel bij het gaan, goederentrein bij de terugkomst;
- 10) Rust.

Deze 10 diensten vormen geen reeks; zij zijn slechts het eerste deel van een reeks, die in totaal 45 diensten bevat, waarvan 8 rustdagen; de gemiddelde dienstprestatie der bedienden is 7 u 26' per dag.

Deze reeks bevat ongeveer 1/3 reizigersdiensten en 2/3 goederendiensten.

De uurregeling der reizigerstreinen kan niet gewijzigd worden.

Om deze van de goederentreinen op te maken, moet er, enerzijds rekening gehouden worden met de mogelijkheden tot verwerking van de trafiek en, anderzijds, met de werkzaamheden in de vormingstations.

Omwille van deze vereisten moeten de goederentreinen hoofdzakelijk 's nachts rijden.

VRAAG :

Centrale werkplaats Gentbrugge — Rookverspreiding.

In de centrale werkplaats te Gentbrugge wordt veel afval van hout gestookt. De zwarte rook wordt verspreid langs een metalen schouw, die veel te laag is, en waardoor vuurgensters en zwarte stof over de omliggende huizen worden verspreid.

Deze mistoestand werd reeds jaren geleden aangeklaagd, temeer daar de schouw niet beantwoordt aan de wettelijke voorschriften inzake veiligheid en gezondheid.

Een private onderneming ware reeds lang gedwongen geweest een gemetste schouw te plaatsen.

Wegens de talrijke protesten heeft de N. M. B. S. een ontstoffer geplaatst die al de nadelen moest verhinderen.

Dit apparaat heeft de bevolking diep teleurgesteld, daar de schouw nog steeds afvalstoffen uitwerpt.

Thans zijn geruchten in omloop als zou de N. M. B. S. er aan denken de afdeling houtbewerking over te brengen naar Cuesmes. Dit zou voor de centrale werkplaats van Gentbrugge een vermindering van ongeveer 120 personeelsleden met zich brengen.

Gehoopt wordt dat de Minister van Verkeerswezen zoiets nooit zal toelaten. De provincie Oost-Vlaanderen geniet de triestige reputatie het grootst aantal werklozen te tellen. Het zou werkelijk als een misdaad worden beschouwd indien de openbare besturen het verhinderen van werkgelegenheden in de hand werken.

Indien de ontstoffer niet beantwoordt aan de verwachtingen, betreuren wij deze nutteloze uitgave, doch de N. M. B. S. heeft tot plicht de nodige maatregelen te treffen ten einde geen schade te berokkenen aan de inwoners en zich in regel te stellen met de wetgeving op de gezondheid en de veiligheid, zoals elke private onderneming moet doen.

Op welke wijze zal aan deze mistoestand een spoedig einde gesteld worden?

ANTWOORD :

Te Gentbrugge worden, in grote massa, dennenhout en andere harsrijke houtsoorten verwerkt, waarvan de afval, bij verbranding, bijna

- 4) 2 h à 8 h,
- 5) 3 h 20' à 11 h 20';
- 6) 3 h 55' à 13 h 35';
- 7) 4 h 40' à 13 h 40';
- 8) 2 h 05' à 11 h 05';
- 9) 5 h à 13 h;
- 10) Repos.

Le personnel demande qu'il soit remédié à l'établissement de pareils horaires, car il se sent épuisé après une semaine de travail sans repos véritable.

Les services repris à cette série doivent-ils être vraiment assurés la nuit?

Ne peuvent-ils être incorporés dans les autres séries?

RÉPONSE :

Au sujet des prestations à fournir par le personnel en cause, la S. N. C. B. fournit les renseignements ci-après :

- 1) Repos;
- 2) 9 h à 14 h 15', soit 5 h 15', trains de marchandises Ronet-Ottignies;
- 3) 4 h 50' à 13 h 50', soit 9 h, trains de marchandises Ronet-Stockem;
- 4) 2 h à 8 h, soit 6 h, mise en place automotrice électrique et service voyageur Namur-Bruxelles;
- 5) 3 h 20' à 11 h 20', soit 8 h, trains de marchandises Ronet-Stockem;
- 6) 3 h 55' à 13 h 55', soit 10 h, planton à Namur;
- 7) 4 h 50' à 13 h 50', soit 9 h, trains de marchandises Ronet-Stockem;
- 8) 2 h 05' à 11 h 05', soit 9 h, trains de marchandises Ronet-Stockem;
- 9) 5 h à 13 h, soit 8 h, train de voyageurs Namur-Bruxelles à l'aller, train de marchandises au retour;
- 10) Repos.

Ces 10 services ne forment pas une série; ils ne constituent que la première partie d'une série comprenant en tout 45 services, dont 8 repos; la prestation moyenne des agents qui la desservent est de 7 h 26' par jour.

Ladite série est composée pour 1/3 environ de service-voyageurs et pour 2/3, de services-marchandises.

L'horaire des trains de voyageurs ne peut être changé.

Pour établir celui des trains de marchandises, il faut tenir compte, d'une part, des possibilités d'écoulement des lignes, d'autre part, des opérations dans les gares de formation.

C'est à cause de ces exigences que les trains de marchandises doivent, en grande partie, circuler au cours de la nuit.

QUESTION :

Atelier central de Gentbrugge — Dégagement de fumée.

A l'atelier central de Gentbrugge on brûle beaucoup de déchets de bois. La fumée noire se dégage d'une cheminée métallique qui n'est pas assez haute et par laquelle s'échappent des flamèches et de la poussière noire qui s'abattent sur les maisons voisines.

Cette situation a déjà été dénoncée il y a plusieurs années, d'autant plus que la cheminée n'est pas conforme aux dispositions légales en matière de sécurité et de santé.

Une entreprise privée aurait été obligée depuis longtemps de construire une cheminée maçonnée.

Faisant suite aux nombreuses protestations, la S. N. C. B. a placé un appareil dépoussiéreur, qui devait supprimer tous ces inconvénients.

Cet appareil fut une déception pour la population, car la cheminée continue à répandre des saletés.

Actuellement, le bruit circule que la S. N. C. B. envisagerait de transférer la section menuiserie à Cuesmes. Cette mesure signifierait pour l'atelier central de Gentbrugge une diminution de l'effectif du personnel d'environ 120 unités.

On espère que le Ministre des Communications ne permettra pas une telle chose. La province de la Flandre Orientale jouit de la triste réputation de compter le plus grand nombre de chômeurs. Il serait vraiment considéré comme un crime que les Services Publics accentueraient la mise au chômage.

Si l'appareil dépoussiéreur ne répond pas aux espérances, nous regrettons cette dépense inutile, mais la S. N. C. B. a le devoir de prendre les mesures nécessaires en vue de ne pas occasionner des dommages aux habitants voisins et de se conformer à la législation en matière de santé et sécurité, comme sont tenues à le faire les entreprises privées.

De quelle façon sera-t-il mis fin à cette situation?

RÉPONSE :

A Gentbrugge de grandes quantités de bois de sapin et d'autres espèces de bois résineux sont travaillées; leurs déchets occasionnent inévi-

onmiddellijk zwarte rook opwekt. Tot vóór enkele maanden bevatte deze rook tevens lichte onverbrandbare houtdeeltjes; deze worden thans weerhouden door de ontstoffer sedert enkele weken in dienst gesteld.

De N. M. B. S. onderzocht verder ook nog de toevallige zwarte rook te voorkomen.

Anderzijds is er geen spraak de afdeling houtbewerking naar Cuesmes over te brengen.

VRAGEN :

1) Is het juist dat dagloners benuttigd worden op definitieve posten ?

2) Kan er geen regeling worden getroffen om de dagloners te regulariseren ?

ANTWOORDEN.

1) Het is juist dat dagloners benuttigd worden in posten van het vast kader. Het geldt in hoofdzaak vrouwelijk personeel, waarvan de statutaire benoeming niet voorzien is, wegens de aard of de duur van hun prestaties, zoals de schuursters, huisbewaarster, kaartjesuitreikers, wegwachteressen.

Wat de mannelijke dagloners betreft gaat het hoofdzakelijk om tijdelijke dienstwaarnemers, ofwel van betrekkingen die ingevolge wedstrijd dienen toegewezen (electricienpersoneel), ofwel van posten die voorbehouden zijn aan de halfgezonden (waker-schoonmaker-zaalwachter, enz.) en die nog niet definitief konden getitulariseerd worden.

2) De regularisatie van de nog in dienst zijnde dagloners kan niet overwogen worden, daar hun werving niet is geschied volgens de criteria vereist voor een statutaire verbintenis.

De dagloners werden inderdaad zonder geneeskundig onderzoek aangesteld en legden de normale wervingsproeven niet af.

Voor wervingen van statutair personeel bestaat er bovendien verplichting de wettelijke en statutaire prioriteiten na te leven.

VRAAG :

De aandacht wordt gevestigd op het personeel der stationsbuffetten.

Het statuut van dit personeel is nog niet definitief opgesteld. Sommigen ontvangen biljetten voor gratis reizen, anderen niet. Nadere inlichtingen daaromtrent worden gewenst.

ANTWOORD :

Het is juist dat een zeker aantal biljetten voor gratis reizen wordt toegekend aan de kelners der stationsbuffetten, uitgebaat door de N. M. B. S., die tenminste 5 jaar ononderbroken dienst tellen in één of meerdere van deze buffetten.

Er valt te bemerken dat het hier personeel betreft dat rechtstreeks door de zorgen van de gerant aangeworven wordt en dat niet tot de kaders der Maatschappij behoort.

Door deze gunst aan belanghebbenden toe te staan, heeft de Maatschappij de ontreding in de organisatie van de dienst willen te keer gaan, verwekt door het veelvuldig vertrek van de kelners. Zij beoogde also de continuïteit van hun diensten en de beloning van hun getrouwheid.

VRAAG :

Herhaaldelijk werd vastgesteld dat in de eerste tijden van het inleggen van vervangingsautobussen de Maatschappij zeer inschikkelijk is om deze diensten aan te passen aan de noodwendigheden van het vervoer. Het blijkt evenwel dat wanneer later aanvragen worden ingediend om zekere aanpassingen te verwezenlijken, men soms een negatief antwoord ontvangt.

Het lijkt gewenst dat men de geest van lenigheid waarmee de diensten in het begin worden aangepast ook later zou behouden.

ANTWOORD :

Het is een feit dat, bij het indienststellen van een vervangingsautobuslijn, de reisweg en de uurregeling der ritten niet steeds van meet af aan hun definitief karakter verwerven, daar men, naast een gans nieuwe organisatie, ook met een gedeeltelijk nieuwe cliënteel te doen krijgt, waarvan de belangrijkheid, de geografische spreiding en

tablement de la fumée noire lors de la combustion. Jusqu'il y a quelques mois cette fumée comprenait également de petites flamèches. Ces dernières sont actuellement retenues par l'appareil dépoussiéreur, mis en services depuis quelques semaines.

La S. N. C. B. poursuit ses efforts pour éviter également la fumée noire dégagée occasionnellement.

D'autre part, il n'est pas question de transférer la section menuiserie à Cuesmes.

QUESTIONS :

1) Est-il exact que des journaliers sont utilisés dans des postes du cadre définitif ?

2) La régularisation des journaliers ne peut-elle être envisagée ?

RÉPONSES :

1) Il est exact que des journaliers sont utilisés dans des postes du cadre définitif. Il s'agit principalement de personnel féminin, pour lequel une nomination statutaire n'est pas prévue, du fait du genre ou de la durée de la prestation : telles que les écreuses, les concierges, les délivreuses de billets, les gardes-barrières.

Quant aux journaliers masculins, il s'agit principalement de remplaçants provisoires, d'emplois accordés à la suite de concours (personnel électricien) ou de postes réservés à des semi-valides (gardien, nettoyeur, garde-salle, etc.), et qui n'ont pu être titularisés jusqu'à présent.

2) La régularisation des journaliers encore en service ne peut être envisagée, leur recrutement ne s'étant pas opéré d'après les critères exigés pour un recrutement statutaire.

Les journaliers ont, en effet, été pris en service sans visite médicale préalable et n'ont pas subi les épreuves normales de recrutement.

Le recrutement de personnel statutaire est, au surplus, soumis à l'observation des priorités légales et statutaires.

QUESTION :

L'attention est attirée sur la situation du personnel des buffets de gare.

Le statut de ce personnel n'est pas encore définitivement fixé. Certains reçoivent des billets de voyages gratuits, d'autres pas. Des explications à ce sujet sont souhaitées.

RÉPONSE :

Il est exact qu'un certain nombre de billets de voyages gratuits sont accordés aux garçons de café des buffets de gare, exploités par la Société, et comportant au moins 5 ans de services ininterrompus dans un ou plusieurs de ces buffets.

A remarquer qu'il s'agit en l'occurrence de personnel recruté directement par les soins du gérant, ne faisant pas partie du cadre de la Société.

En accordant cette faveur aux intéressés, la Société a voulu parer aux perturbations dans l'organisation du service provoquées par les fréquents départs de garçons. Elle a ainsi voulu s'assurer la continuation de leurs services et récompenser en quelque sorte leur fidélité.

QUESTION :

A plusieurs reprises, en a pu constater qu'à l'occasion de l'instauration d'un service d'autobus de substitution, la Société se montre au début, très accommodante pour adapter les services aux nécessités du trafic. Il est apparu toutefois, que par après, les demandes relatives aux modifications de service reçoivent parfois une réponse négative.

Il est souhaitable que ces questions continuent à être traitées avec le même esprit de souplesse dont il est fait preuve au moment de la création des lignes.

RÉPONSE :

Il est un fait que lors de l'instauration d'une ligne d'autobus de substitution, les itinéraires et horaires ne peuvent avoir dès le début un caractère définitif, étant donné qu'en dehors de la nouvelle organisation, il faut également tenir compte d'une clientèle partiellement nouvelle, dont l'importance, la dispersion géographique et les desiderata

de desiderata ter zake rituren en eventuele nieuwe reisroutes slechts oppervlakkig konden gepeild worden.

Onder die omstandigheden ligt het dan ook voor de hand dat, tijdens de weken die op de indienststelling der nieuwe lijn volgen, de grootste inschikkelijkheid wordt betoond om, aan de hand van de opgedane ervaringen, de gewenste aanpassingen te verwezenlijken.

Geleidelijk komt men echter also tot een zekere, ongetwijfeld noodzakelijke stabilisatie van de dienst, zodat, net zoals dit bij de treinen het geval is, achteraf nog slechts bij uitzondering tot ingrijpende wijzigingen van de bestaande toestand dient te worden overgegaan.

Dit alles belet de N. M. B. S. nochtans niet te allen tijde elke gewenste bijkomende aanpassing aandachtig te onderzoeken en, in de mate van het mogelijke, ook te verwezenlijken, bijaldien het algemeen belang of dit van andere openbare vervoerdiensten hierbij niet wordt geschaad.

Hoe het ook zij, talrijke verbeteringen — ook op de zogezegd gestabiliseerde lijnen — worden dagelijks verwezenlijkt, zelfs wanneer deze bijkomende uitgaven vereisen.

VRAAG :

Welke is de omvang van de activiteit van de werkplaatsen van de N. M. B. S. (constructie en herstellingen) en de verdeling onder de verschillende werkplaatsen.

ANTWOORD :

De centrale werkplaatsen van de N. M. B. S., zes in aantal, zijn gelast met de herstelling van het rijdend materieel (stoomlocomotieven, elektrische- en diesellocomotieven, motorrijtuigen, railauto's, rijtuigen en wagens) en met allerlei werken.

Elke centrale werkplaats is gespecialiseerd.

Hierna volgt voor elk van hen, de verdeling der taken die hen toegewezen zijn alsook de belangrijkheid van hun effectief.

Mechelen :

Effectief op 1 februari 1959 : 2.538 bedienden.

- a) Herstelling der rijtuigen;
- b) Herstelling van rijdend elektrisch materieel (motorrijtuigen en locomotieven);
- c) Herstelling van de kasten van de railauto's, uitgezonderd de railauto's Brossel;
- d) Herstelling en fabricatie van wisselstukken, werktuigen en dienstmaterieel;
- e) Nieuwbouw : thans 38 rijtuigen en 75 kastramen voor platte wagens.

Salzannes :

Effectief op 1 februari 1959 : 1.344 bedienden.

- a) Herstelling van stoomlocomotieven;
- b) Herstelling van diesellocomotieven;
- c) Herstelling en fabricatie van wisselstukken, werktuigen en dienstmaterieel;
- d) Nieuwbouw; thans bogieramen voor platte wagens.

Leuven :

Effectief op 1 februari 1959 : 609 bedienden.

- a) Herstelling van dieselmotoren en van hydraulische transmissie;
- b) Herstelling der onderdelen van de rem, de stoomverwarming en de pompen der stoomlocomotieven;
- c) Herstelling en fabricatie van wisselstukken, werktuigen en dienstmaterieel.

Luttre :

Effectief op 1 februari 1959 : 396 bedienden.

- a) Herstelling van de kasten van de railauto's Brossel;
- b) Herstelling der wielen van het tractiematerieel;
- c) Herstelling der hefkransen;
- d) Herstelling der werktuigmachines;
- e) Herstelling en fabricatie van wisselstukken, werktuigen en dienstmaterieel.

Gentbrugge :

Effectief op 1 februari 1959 : 1.200 bedienden.

- a) Herstelling van overdekte en platte wagens;

concernant les horaires et les itinéraires n'ont pu être sondés que superficiellement.

Dans ces conditions, il est évident que de larges concessions soient faites pendant les semaines qui suivent la mise en service de la nouvelle ligne, afin de réaliser les adaptations souhaitées sur la base de l'expérience acquise.

Progressivement, l'on obtient ainsi la stabilisation nécessaire du service, de sorte que, à l'instar du service des trains, de profondes modifications à la situation existante ne sont plus à envisager qu'exceptionnellement.

Cependant, ceci n'empêche pas la Société d'examiner attentivement à tout moment les modifications sollicitées et à les réaliser dans la mesure du possible, pour autant qu'elles ne nuisent pas à l'intérêt général, ni à celui des autres services publics de transport.

Quoi qu'il en soit, de nombreuses améliorations — même aux lignes soi-disant stabilisées — sont réalisées journellement, même si elles exigent des dépenses supplémentaires.

QUESTION :

Quel est le volume de l'activité des ateliers de la S. N. C. B. (construction et réparations) et la répartition entre les divers ateliers.

RÉPONSE :

Les ateliers centraux de la S. N. C. B., au nombre de six, sont chargés de la réparation du matériel roulant (locomotives à vapeur, locomotives électriques et Diesel, automotrices, autorails, voitures et wagons) et de travaux divers.

Chaque atelier central est spécialisé.

Ci-après, pour chacun d'eux, la répartition des tâches qui leur sont confiées ainsi que l'importance de leur effectif.

Malines :

Effectif au 1^{er} février 1959 : 2.538 agents.

- a) Réparation de voitures;
- b) Réparation de matériel roulant électrique (automotrices et locomotives);
- c) Réparation de la partie caisse des autorails, sauf des autorails Brossel;
- d) Réparation et fabrication de pièces de rechange, outillage et matériel en service;
- e) Constructions nouvelles : actuellement 38 voitures et 75 châssis de caisse pour wagons plats.

Salzannes :

Effectif au 1^{er} février 1959 : 1.344 agents.

- a) Réparation de locomotives à vapeur;
- b) Réparation de locomotives Diesel;
- c) Réparation et fabrication de pièces de rechange, outillage et matériel en service;
- d) Constructions nouvelles : actuellement châssis de bogies pour wagons plats;

Louvain :

Effectif au 1^{er} février 1959 : 609 agents.

- a) Réparation de moteurs Diesel et de transmissions hydrauliques;
- b) Réparation des organes de frein, de chauffage à la vapeur et des pompes des locomotives à vapeur;
- c) Réparation et fabrication de pièces de rechange, outillage et matériel en service.

Luttre :

Effectif au 1^{er} février 1959 : 396 agents.

- a) Réparation de la partie caisse des autorails Brossel;
- b) Réparation de roues du matériel de traction;
- c) Réparation de grues;
- d) Réparation de machines-outils;
- e) Réparation et fabrication de pièces de rechange, outillage et matériel en service.

Gentbrugge :

Effectif au 1^{er} février 1959 : 1.200 agents.

- a) Réparation de wagons fermés et plats;

b) Herstelling en fabricatie van wisselstukken, werktuigen en dienst-materieel;

c) Voorbereiding van het hout voor de wagens, enz.

Cuesmes :

Effectief op 1 februari 1959 : 1.021 bedienden.

a) Herstelling van stortwagens ;

b) Herstelling en fabricatie van veren;

c) Herstelling van wielen;

d) Herstelling en fabricatie van wisselstukken, werktuigen en dienst-materieel.

Er dient opgemerkt dat ingevolge de onophoudelijke evolutie der tractie- en transportmiddelen, de activiteit van de Centrale werk-plaatsen onderhevig is aan een voortdurende aanpassing.

Vervoer.

VRAAG :

Zal voor de autobusdiensten het « één-man-stelsel » worden veralgemeend, met al de nadelen daaraan verbonden?

ANTWOORD :

De invoering van het « one-man-car-stelsel » is opgedrongen geworden door het steeds toenemend onevenwicht tussen de bedrijfsinkomsten en -uitgaven.

Zonder overdrijving mag worden gezegd dat dit stelsel het mogelijk heeft gemaakt leefbare autobusdiensten in de plaats te stellen van deficitaire tramlijnen die, uiteindelijk, niet meer in stand konden worden gehouden.

Bovendien weze opgemerkt dat de omschakeling van tram- in autobusexploitatie wordt doorgevoerd volgens de karakteristieken die eigen zijn aan elk geval op zichzelf en steeds met het oogmerk de mogelijke bezwaren én voor het personeel én voor de reizigers, zoniet volledig uit te schakelen, dan toch tot het minimum te herleiden.

Zo gaat bv. het one-man-car-stelsel gepaard met aangepaste inrichting van de rijtuigen en met bijzondere maatregelen ten gunste van het personeel op het stuk van bezoldiging en diensturen.

VRAAG :

Welk zou thans het aantal der wagens van 10, van 15 en van 20 ton zijn, welke nog in staat zijn om beladen te worden?

Hoeveel zijn er nodig om het vervoer te verzekeren?

ANTWOORD :

Afgezien van de beschadigde wagens, bevat het huidig effectief :

Soort van wagens	10 T	15 T	20 T	Meer dan 20 T	Totaal
Gesloten	88	8.752	8.735	—	17.575
Tremel	74	2.717	11.824	22.105	36.720
Platte	62	3.512	2.442	2.831	8.847
Totaal : ...	224	14.981	23.001	24.936	63.142

Het effectief nodig om het huidig vervoer te verzekeren is als volgt samengesteld :

Gesloten	14.500
Tremel	31.000
Platte	8.600
Totaal	54.100

b) Réparation et fabrication de pièces de rechange, outillage et matériel en service;

c) Préparation des bois pour wagons, etc.

Cuesmes :

Effectif au 1^{er} février 1959 : 1.021 agents.

a) Réparation de wagons tombereaux;

b) Réparation et fabrication de ressorts;

c) Réparation de roues;

d) Réparation et fabrication de pièces de rechange, outillage et matériel en service.

Il convient de noter que par suite de l'évolution incessante des moyens de traction et de transport, les activités des ateliers centraux sont soumises à une adaptation continuelle.

Transport.

QUESTION :

Le système « one-man-car » sera-t-il généralisé pour tous les services d'autobus, avec tous les inconvénients y afférents?

RÉPONSE :

L'instauration du système « one-man-car » a été imposée par le déséquilibre croissant entre les recettes et les dépenses d'exploitation.

On peut dire sans exagération que ce système a permis de remplacer par de services d'autobus viables des lignes de tramways déficitaires, qui finalement ne pouvaient plus être maintenues.

En outre, il y a lieu de remarquer que la reconversion de l'exploitation tramways en exploitation autobus est réalisée suivant les caractéristiques propres à chaque cas particulier et toujours avec le souci, sinon d'éliminer complètement les inconvénients éventuels, du moins de les réduire au minimum tant pour le personnel que pour les voyageurs.

C'est ainsi par exemple que le système « one-man-car » s'accompagne d'un aménagement approprié des voitures et de mesures spéciales en faveur du personnel en matière de salaires et d'heures de service.

QUESTION :

Quel serait actuellement le nombre de wagons de 10, de 15 et de 20 tonnes qui sont encore en état d'assurer le trafic?

Quel est le nombre nécessaire pour assurer le trafic?

RÉPONSE :

Compte non tenu des wagons avariés, l'effectif actuel comprend :

Catégories de wagons	10 t	15 t	20 t	Plus de 20 t	Totaux
Couverts	88	8.752	8.735	—	17.575
Tombereaux	74	2.717	11.824	22.105	36.720
Plats	62	3.512	2.442	2.831	8.847
Total : ...	224	14.981	23.001	24.936	63.142

L'effectif nécessaire pour les besoins du trafic actuel se décompose comme suit :

Couverts	14.500
Tombereaux	31.000
Plats	8.600
Total	54.600

VRAAG :

Hoeveel ton-km werden de laatste jaren vervoerd :

- a) per spoor;
- b) over de weg;
- c) per schip.

ANTWOORD :

Het aantal t-km vervoerd :

- a) per spoor beloopt :

5.697.000.000 in 1954;
6.618.000.000 in 1955;
6.922.000.000 in 1956;
6.586.000.000 in 1957.

- b) wordt voor het wegvervoer geschat op :

4.000.000.000 t-km voor het vervoer op lange afstand en op 4.000.000.000 t-km voor het vervoer op korte afstand.

- c) per schip beloopt :

4.116.000.000 in 1954;
4.617.000.000 in 1955;
4.493.000.000 in 1956;
4.602.000.000 in 1957.

VRAAG :

1) Werd een Nationale Commissie reeds samengesteld om de problemen van het vervoer binnen de Gemeenschappelijke Markt te bestuderen? Welke is de samenstelling ervan?

2) Zo niet, welke zijn de diensten of Departementen die ermee belast zijn namens het Departement aan de studie in het kader van de Gemeenschappelijke Markt deel te nemen?

ANTWOORD :

1) Er werd geen Nationale Commissie samengesteld om de problemen van het vervoer binnen de Gemeenschappelijke Markt te bestuderen. In werkelijkheid bestaat er een interministeriële Commissie, waarvan ik het voorzitterschap waarneem, genaamd: « Hoog Comité van Vervoer », dat samengesteld is uit ambtenaren van de betrokken Departementen: Verkeerswezen, Economische Zaken, Openbare Werken, Buitenlandse Zaken en Buitenlandse Handel, Financiën, enz.

Thans, zou het ten andere moeilijk zijn preciese vragen te stellen aan een Nationale Commissie, eventueel aangesteld om de problemen van het vervoer binnen de Gemeenschappelijke Markt te bestuderen, aangezien de studiën nauwelijks in het eerste stadium van uitvoering zijn getreden. Dit eerste stadium omvat het grondreglement op de discriminaties inzake tarieven. Dat reglement moet door de Commissie van de Gemeenschappelijke Markt opgemaakt worden, op advies van het Raadgevend Comité inzake Vervoer van de Gemeenschappelijke Markt.

Het is slechts na dit eerste stadium dat werkelijk zal begonnen worden met de studie van een algemene politiek van het vervoer, gegrond op de problemen in verband met de harmonisering, de concurrentie en de steunverlening.

2) De diensten die er bijzonder mee belast zijn aan de studiën betreffende de problemen van het vervoer binnen de Gemeenschappelijke Markt deel te nemen, zijn: het Bestuur van het Vervoer en het Bestuur der Binnenscheepvaart, waarvan de studies gecoördineerd werden door de Algemene diensten van het Departement van Verkeerswezen. Elk van die Besturen treedt in voeling met de betrokken milieu's van het vervoer, zowel wat de officiële instanties, als wat de particuliere organisaties betreft.

VRAAG :

10) Welk is het aantal vervoerders van goederen langs de weg :

- a) voor eigen rekening;
- b) voor rekening van derden?

11) Welk is, voor elke rekening, het aantal vrachtauto's, alsmede hun gemiddeld laadvermogen?

QUESTION :

Quel a été le tonnage km transporté :

- a) par rail;
- b) par route;
- c) par péniche, au cours des dernières années ?

RÉPONSE :

Le tonnage km transporté :

- a) a été par rail :

5.697.000.000 en 1954;
6.618.000.000 en 1955;
6.922.000.000 en 1956;
6.586.000.000 en 1957.

- b) est estimé pour la route :

à 4 milliards t-km pour les transports à longue distance et à 4 milliards t-k pour les transports à courte distance.

- c) a été pour la voie d'eau :

4.116.000.000 en 1954;
4.617.000.000 en 1955;
4.493.000.000 en 1956;
4.602.000.000 en 1957.

QUESTION :

1) Une Commission nationale chargée de l'étude des problèmes des transports dans le cadre du Marché Commun a-t-elle déjà été mise sur pied? Quelle en est la composition?

2) Dans la négative, quels sont les services ou les départements chargés de participer aux études au nom du département dans le cadre du Marché Commun?

RÉPONSE :

1) Il n'a pas été créé une Commission nationale chargée d'étudier les problèmes de transports dans le Marché Commun. En réalité, il existe une Commission interministerielle que je préside, nommée « Comité Supérieur des Transports » et composée de fonctionnaires des Départements intéressés: Communications, Affaires Economiques, Travaux Publics, Affaires Etrangères et Commerce Extérieur, Finances, etc.

Actuellement, il serait d'ailleurs difficile de poser des questions précises à une Commission nationale désignée éventuellement pour étudier les problèmes de transports dans le Marché Commun, étant donné que les études viennent à peine d'entrer dans la première phase de réalisation. Cette première phase comporte le règlement de base sur les discriminations en matière tarifaire. Celui-ci doit être élaboré par la Commission du Marché Commun sur avis du Comité Consultatif des Transports du Marché Commun.

Ce n'est qu'après franchissement de cette première phase que commencera réellement l'étude d'une politique générale des transports basée sur les problèmes d'harmonisation, de concurrence et de soutien.

2) Les services spécialement chargés de participer aux études concernant les problèmes de transports dans le Marché Commun sont l'Administration des Transports et l'Administration de la Navigation Intérieure dont les efforts sont coordonnés par les Services Généraux du Département des Communications. Chacune des Administrations prend tous contacts avec les milieux intéressés des transports, tant en ce qui concerne les instances officielles que les organisations privées.

QUESTION :

10) Quel serait le nombre des transporteurs de marchandises par route :

- a) pour compte propre;
- b) pour compte de tiers?

11) Pour chaque compte, quel est le nombre de camions, ainsi que le tonnage moyen de ceux-ci?

ANTWOORD :

10) a) Het Ministerie van Verkeerswezen bezit geen inlichtingen betreffende het aantal vervoerders van goederen langs de weg voor eigen rekening;

b) Het aantal vervoerders van goederen langs de weg voor rekening van derden bedraagt :

5.195 vervoerders van goederen langs de weg, houder van een machtiging met algemene draagwijdte (alle goederen in geheel België).

9.500 vervoerders, houder van een vervoerplaat die geldig is voor het vervoer van goederen binnen een kring met een straal van 25 km rondom het centrum van de gemeente waar de zetel van de exploitatie zich bevindt.

Het merendeel van deze laatste vervoerders heeft een andere bedrijvigheid.

11) Het aantal voertuigen gebezigd door de vervoerders van goederen langs de weg voor eigen rekening bedraagt 157.382, waaraan 28.052 personenauto's dienen toegevoegd die gewoonlijk voor vervoer van zaken gebezigd worden.

Het gemiddelde draagvermogen is ongeveer 2,5 t.

Het aantal door de beroepsvervoerders gebezigde voertuigen bedraagt :

9.745 voertuigen voor de machtigingen met algemene draagwijdte;
1.311 voertuigen voor de machtigingen met beperkte draagwijdte;
10.500 voertuigen voor de vervoerplaten.

Het gemiddelde draagvermogen is 6,5 t voor de vervoermachtigingen en 5 t voor de vervoerplaten.

VRAAG :

De aandacht van de Heer Minister wordt erop gevestigd dat, langs de Staatsbaan n° 51 Lier-Breda nog steeds het tramspoor ligt van Oostmalle tot Hoogstraten.

Gezien deze baan sinds een jaar niet meer gebruikt wordt door de Buurtspoorwegen en gezien er langs deze baan een druk verkeer is en bovendien zeer smal is, zou het ten zeerste gewenst zijn dat het spoor zo haast mogelijk zou verdwijnen. De verharding van het vrijgekomen gedeelte zou ook een grote verbetering en een verhoogde zekerheid brengen voor de talrijke weggebruikers, automobilisten, moto- en wielrijders.

Voor welke reden werd dit spoor nog niet opgeruimd?

De baan Hoogstraten-St. Lenaerts-Brecht-Schoten-Merksem-Antwerpen die veel gebruikt wordt en ook door de autobusdienst gebruikt wordt, is bijna over geheel de lengte een goede betonbaan; het verwondert iedere reiziger zowel de autobusgebruiker als deze die een eigen vervoerwagen hebben dat de zeer slechte toestand van het vak Brecht-Sternhoven zo erbarmelijk is en blijft bestaan en voor het verkeer werkelijke gevaren oplevert: de menigvuldige ongevallen en de auto's die van de baan geraken illustreren zeer goed deze toestand.

Is het niet gewenst dat, ter beveiliging van het verkeer, aan deze toestand zou verholpen worden?

ANTWOORD :

Het opbrekingsplan van de buurtlijn Hoogstraten-Oostmalle is goedgekeurd.

De sporen zullen worden weggenomen bij de aanvang van het goed seizoen.

De slechte toestand van het wegdek tussen Brecht en Sternhoven kan niet worden verbeterd door toedoen van mijn Departement. In deze zin dient het nodige gedaan door het Bestuur dat de betrokken baan beheert.

VRAAG :

Met ingang van 1 januari 1954 werd aan de Gentse Trammaatschappij een voorlopig statuut gegeven, dat, naar de woordvoerders in de verschillende gemeenten slechts enkele maanden zou toegepast worden, om daarna te worden vervangen door een definitieve regeling.

Meer dan 5 jaar later is het voorlopig statuut nog steeds van kracht.

De voorgaande Minister van Verkeerswezen verklaarde telkens hij hierover ondervraagd werd dat hij wachtte op de voorstellen van de onderscheidene gemeentebesturen.

RÉPONSE :

10) a) Le Ministère des Communications ne possède pas de renseignements quant au nombre de transporteurs de marchandises par route pour compte propre.

b) Le nombre de transporteurs de marchandises par route pour compte de tiers se chiffre à :

5.195 transporteurs de marchandises par route, titulaires d'une autorisation de portée générale (toutes marchandises dans toute la Belgique).

9.500 transporteurs, titulaires d'une plaque de transport valable pour le transport de marchandises dans un rayon de 25 km autour du centre de la commune où se trouve le siège d'exploitation.

La majorité de ces derniers transporteurs exercent une autre activité.

11) Le nombre de véhicules utilisés par les transporteurs de marchandises par route pour compte propre se chiffre à 157.382, auxquels il s'indique d'ajouter 28.052 voitures à personnes couramment utilisées pour le transport de choses.

Le tonnage moyen est d'environ 2,5 t.

Le nombre de véhicules utilisés par les transporteurs professionnels se chiffre à :

9.745 véhicules pour les autorisations à portée générale;
1.311 véhicules pour les autorisations à portée limitée;
10.500 véhicules pour les plaques de transport.

Le tonnage moyen est de 6,5 t pour les autorisations de transport et de 5 t pour les plaques de transport.

QUESTION :

L'attention de Monsieur le Ministre est attirée sur le fait que : les voies du vicinal Oostmalle-Hoogstraten se trouvent toujours en bordure de la route d'Etat n° 51 Lierre-Breda.

Cette ligne n'étant plus utilisée depuis un an par les chemins de fer vicinaux et cette route ayant un trafic intense et étant très étroite, il serait hautement désirable que l'on procède au plus tôt à l'enlèvement des voies. La pose d'un revêtement sur la partie libérée constituerait également une amélioration appréciable en même temps qu'elle assurerait une sécurité plus grande pour les nombreux usagers de la route, automobilistes, motocyclistes et cyclistes.

Pour quelles raisons ne procède-t-on pas à l'enlèvement des rails?

La route Hoogstraten-St. Lenaerts-Brecht-Schoten-Merksem-Anvers qui est très fréquentée et sur laquelle circule également un service d'autobus est une belle route en béton sur la presque totalité de sa longueur; tous les voyageurs, aussi bien ceux des autobus que des véhicules privés, s'étonnent de voir que rien n'a encore été fait pour remédier à l'état déplorable du tronçon Brecht-Sternhoven qui constitue un véritable danger pour la circulation. Les nombreux accidents et les autos qui dérapent témoignent à suffisance de cette situation.

Il est souhaitable de remédier à cette situation en vue de la sécurité de la circulation.

RÉPONSE :

Le plan de démolition de la ligne vicinale Hogstraten-Oostmalle est approuvé.

Les voies seront enlevées au début de la bonne saison.

Il n'appartient pas à mon Département de remédier au mauvais état du revêtement de la route entre Brecht et Sternhoven. Cette question relève de l'Administration chargée de la gestion de la route dont il s'agit.

QUESTION :

Depuis le 1^{er} janvier 1954 la « Gentse Trammaatschappij » a été dotée d'un statut provisoire qui, selon les porte-parole, ne serait appliqué que pendant quelques mois dans les différentes communes pour être remplacé ensuite par une réglementation définitive.

Plus de cinq ans se sont écoulés depuis et le statut provisoire est toujours en vigueur.

Chaque fois qu'il était interrogé à ce sujet, le précédent Ministre des Communications déclarait attendre les propositions des différentes administrations communales.

Heeft het departement van Verkeerswezen bepaalde initiatieven genomen ten einde een oplossing te bevorderen? Dewelke?
Hoever is het onderzoek van het definitief statuut gevorderd?

ANTWOORD :

Dit vraagstuk wordt niet uit het oog verloren. Het is trouwens ook gesteld voor de Tramwegen van Antwerpen en Omgeving.

De kwestie wordt nog bemoeilijkt door het feit dat, binnen enkele maanden, de concessies van de tramwegen in Luik, Charleroi en Verviers eveneens ten einde zullen lopen.

Om praktisch en doelmatig te werk te gaan, streef ik naar een basis-oplossing, waarop dan, in overleg met de onderscheiden provincie- en gemeentebesturen, een definitief statuut voor elk van de betrokken trambedrijven zou kunnen gevestigd worden. Het is voorbarig hieromtrent nu reeds commentaar uit te brengen.

Zeewezen.

VRAAG :

Boekhouding van de Regie van het Zeewezen.

In 1956 werd een rekenplichtige van de Regie van T.T. gedetacheerd bij het Zeewezen om een einde te stellen aan deze zaak.

Dit werk zou niet beëindigd zijn of werd niet voortgezet. Nadere inlichtingen worden gewenst.

ANTWOORD :

Van 1 juli 1946 tot 31 juli 1947 werd een rekenplichtige van de Regie van T.T. gedetacheerd bij de Regie van het Zeewezen teneinde er te helpen bij het op punt stellen van de boekhouding.

Nadien werd dit werk voortgezet door het personeel van de Regie zelf.

Het is slechts sedert 1 februari 1958 dat de Regie van het Zeewezen terug beroep heeft gedaan op een rekenplichtige van de Regie van T.T.

Op dit ogenblik, zijn de balansen en de rekeningen van winst en verlies afgesloten tot op 31 december 1952.

Alle bewijsstukken werden bij het Rekenhof ingediend tot en met het jaar 1948.

Luchtvaart. — Sabena. — Regie Luchtwegen.

VRAAG :

Wordt het personeelsstatuut toegepast bij de Regie der Luchtwegen? De besluit-wet dateert van november 1946.

ANTWOORD :

De Regie der Luchtwegen past op dit ogenblik de algemene principes van het statuut der staatsagenten toe.

Het personeelsstatuut van de Regie der Luchtwegen werd aan de syndicale raad van advies van dit organisme voorgelegd.

Deze raad heeft de studie van het ontwerp beëindigd en zal mij het dossier eerstdaags overmaken.

VRAAG :

Hoeveel officieren op rust van Leger en Rijkswacht worden bij de Sabena te werk gesteld en welk was het totaal bedrag aan vergoedingen en wedden dat hun werd uitgekeerd in de loop van 1958?

ANTWOORD :

De Sabena heeft geen lijst opgesteld van op rust gestelde officieren die door haar te werk gesteld worden, daar dergelijk lijst voor haar zonder belang is.

Onder het vliegend personeel bevinden zich op rust gestelde piloten die vroeger in de « Royal Air Force » in dienst waren en die om reden van hun bijzondere bekwaamheid en ondervinding aangeworven werden. Zij presteerden hetzij als lijnpiloten, hetzij als onderrichters.

Le département des Communications a-t-il pris des initiatives déterminées susceptibles d'aboutir à une solution? Lesquelles?
Où en est l'examen du statut définitif?

RÉPONSE :

Ce problème n'est pas perdu de vue. Il se pose également pour les « Tramwegen van Antwerpen en Omgeving ».

La question se complique encore du fait que, dans quelques mois, les concessions des Tramways de Liège, Charleroi et Verviers viennent également à expiration.

Afin de procéder d'une manière pratique et efficace, je m'efforce d'aboutir à une solution de base, à partir de laquelle, de commun accord avec les différentes administrations provinciales et communales, un statut définitif pourrait être élaboré pour chacune des entreprises de tramways intéressées. Il serait prématuré d'en commenter les dispositions dès à présent.

Marine.

QUESTION :

Comptabilité de la Régie de la Marine.

En 1946, un comptable de la Régie des T.T. a été détaché à la marine pour mettre au point cette question.

Ce travail ne serait pas encore terminé ou n'aurait pas été continué? Qu'en est-il exactement?

RÉPONSE :

Du 1^{er} juillet 1946 au 31 juillet 1947, un comptable de la Régie des T.T. a été détaché à la Régie de la Marine afin d'y contribuer à la mise au point de la comptabilité.

Par après, les services de la Régie ont continué eux-mêmes ce travail.

Ce n'est que depuis le 1^{er} février 1958 que la Régie de la Marine a fait de nouveau appel à un comptable de la Régie des T.T.

A ce jour, les bilans et comptes de pertes et profits ont été arrêtés jusqu'au 31 décembre 1952.

Toutes les pièces justificatives ont été transmises à la Cour des Comptes jusqu'à l'année 1948 incluse.

Navigation aérienne. — Sabena. — Régie des Voies aériennes.

QUESTION :

Le statut du personnel est-il appliqué à la Régie des Voies Aériennes? L'arrêté-loi date du mois de novembre 1946.

RÉPONSE :

Actuellement la Régie des Voies Aériennes applique les principes généraux qui régissent le statut des agents de l'Etat.

Le statut propre au personnel de la R.V.A. a été soumis au Comité de Consultation Syndicale de la Régie.

Ce Comité vient d'en terminer l'étude et me soumettra le dossier dans les prochains jours.

QUESTION :

Combien d'officiers mis à la retraite de l'Armée ou de la Gendarmerie sont recrutés par la Sabena et quel est le montant total des indemnités et des traitements qui leur ont été attribués au cours de l'année 1958.

RÉPONSE :

La Sabena n'a pas dressé une liste des officiers mis à la retraite qui ont été recrutés par elle, cette liste n'ayant pas d'intérêt pour la société.

Parmi le personnel navigant se trouvent des pilotes mis à la retraite, qui étaient antérieurement en service à la « Royal Air Force » et qui ont été recrutés en raison de leurs capacités et expérience. Ils ont effectué des prestations en qualité de pilotes de ligne ou d'instructeurs.

Slechts een zeer beperkt aantal op rust gestelde officieren (10 ongeveer) werken in de administratieve diensten. Bijna allen waren vroeger eveneens in dienst bij de Luchtmacht.

Meer bepaalde inlichtingen zouden pas na langdurige opzoekingen in de persoonlijke bundels kunnen verstrekt worden.

VRAAG :

Vor de constructie van de nieuwe luchthaven werd een conventie opgemaakt, waarbij de Sabena zich in de plaats stelde van de Regie der Luchtwegen.

De conventie liep over een bedrag van 780 miljoen. In deze conventie werden bovendien clausules voorzien welke het mogelijk maakten de normale manier van toekennen van de werken te omzeilen.

Gezien het feit dat het oorspronkelijk bedrag zal moeten verhoogd worden wordt gevraagd of de bestaande conventie zonder meer gaat verlengd ofwel herzien worden.

Is het bovendien mogelijk aan de Commissie mede te delen aan welke werken het oorspronkelijk bedrag van 780 miljoen besteed werd.

ANTWOORD :

Aangezien de redenen betreffende het dringend karakter van de werken na de indienststelling van het luchthavenstation grotendeels wegvielen, werd besloten terug te komen tot de normale werkmethode die bij de staatsdiensten toepasselijk zijn.

Dit is mogelijk zonder wijzigingen te moeten brengen aan de bestaande conventie.

Echter is men verplicht geweest, het mandaat van de bij de conventie voorziene afgevaardigde van de Minister in te trekken. Dit mandaat is niet wettelijk omdat de betrokken ambtenaar geen deel uitmaakt van het personeel van de Regie der Luchtwegen en hem als dusdanig geen delegaties kunnen worden toegekend.

Ten einde conflicten tussen de Regie der Luchtwegen en de Sabena te vermijden, heeft de Minister besloten zelf de delegaties van deze ambtenaar over te nemen.

Voortaan zullen de bestellingen aan de voorafgaande goedkeuring van de Minister worden onderworpen. De voormelde ambtenaar zal aan de Minister hieromtrent vooraf zijn advies uitbrengen.

2. De werken aan het luchthavengebouw zijn gedekt door het bedrag van 780 miljoen frank, met uitzondering van de volgende posten :

- 1) bouwen van loopbruggen tussen de fingers en de vliegtuigen;
- 2) verlenging van de fingers;
- 3) afwerking van de parkings;
- 4) bouwen van een centrum voor de brandweer.

De raming van 780 miljoen frank werd, na mijn aantreden herzien. Deze herziening heeft veel tijd gevraagd.

Dezelfde werken worden thans geschat op 1.037 miljoen frank.

De totale kostprijs van het gebouw zal 1.265 miljoen frank belopen, hetzij :

— voor funderingen (betaald door de Regie)	78 miljoen
— conventie Sabena/R. L. W.	780 m.
bijkomende bedrag (ingevolge herziening) 257 m.	1.037 miljoen
— bijkomende werken	150 miljoen
	1.265 miljoen

VRAAG :

De Sabena zal overgaan tot afdankingen onder het werkhuispersoneel. Naar het schijnt zijn andere kaders van de Sabena overladen. Men zou het probleem ook onder deze hoek moeten beschouwen.

ANTWOORD :

De vooruitzichten van de Sabena voor 1959 geven geen aanleiding tot optimisme en er wordt gevreesd voor een belangrijk deficit.

Voor 1960 en de eerstvolgende jaren moet rekening gehouden worden met het indienststellen der « Boeings » en eventueel met het verlies dat zal geleden worden door de vroegtijdige verkoop van de DC.7-vliegtuigen.

Un nombre très limité d'officiers mis à la retraite (environ 10) travaillent dans les services administratifs. Presque tous antérieurement au service de la Force Aérienne.

De plus amples renseignements ne pourraient être fournis qu'après de longues recherches dans les dossiers individuels.

QUESTION :

La construction de la nouvelle aérogare a fait l'objet d'une convention par laquelle la Sabena se substituait à la Régie des Voies Aériennes.

Cette convention avait trait à un montant de 780 millions de francs. Certaines dispositions de cette convention permettaient de détourner la procédure normale d'adjudications.

Eu égard au fait que le montant initial devra être augmenté, serait-il possible de savoir si la convention existante sera prolongée ou revue sans plus.

Est-il d'autre part possible de faire savoir à la Commission à quels travaux le montant initial de 780 millions de francs était destiné ?

RÉPONSE :

Après la mise en service de l'aérogare, il fut décidé d'en revenir aux méthodes normales applicables à l'État en matière d'adjudications, les travaux ne présentant plus le même caractère d'urgence.

Ceci a été possible sans apporter des modifications à la convention existante.

Le mandat du délégué du Ministre, prévu à la convention, a dû être retiré. Ce mandat n'était pas légal, le fonctionnaire visé ne faisant pas partie du personnel de la Régie des Voies Aériennes et ne pouvant de ce fait bénéficier d'aucune délégation.

Afin d'éviter des conflits entre la Régie des Voies Aériennes et la Sabena, le Ministre a décidé de reprendre lui-même les délégations de ce fonctionnaire.

Dorénavant, les commandes seront soumises à son approbation. Le fonctionnaire précité donnera au préalable son avis au Ministre à ce sujet.

2. Tous les travaux de l'aérogare sont couverts à concurrence de 780 millions de francs, à l'exception des postes suivants :

- 1) aménagement de passerelles entre les fingers et les avions;
- 2) prolongement des fingers;
- 3) parachèvement des parkings;
- 4) construction d'un centre de pompiers.

Après mon arrivée au département, l'estimation de 780 millions de francs a été revue, ce qui a nécessité un travail laborieux.

Les mêmes travaux sont actuellement estimés à 1.037 millions de francs.

Le coût total du bâtiment s'élève à 1.265 millions de francs, soit :

— pour fondations (payées par la R. V. A.)	78 millions
— convention Sabena/R. V. A.	780 m.
réestimation	257 m. 1.037 millions
— travaux complémentaires	150 millions
	1.265 millions

QUESTION :

La Sabena va procéder à des licenciements de personnel d'atelier. Il me semble que d'autres cadres de la Sabena sont réellement gonflés. Il faudrait revoir également le problème dans ce domaine.

RÉPONSE :

Les prévisions de la Sabena pour 1959 n'ont aucune raison d'être optimistes et un déficit important est à craindre.

Pour 1960 et les premières années suivantes, il faut tenir compte de la mise en ligne des « Boeings » et éventuellement des pertes qui devront être enregistrées pour la liquidation des avions DC.7.

De Sabena heeft een economisch programma opgesteld ten einde meer evenwicht te brengen in de uitgaven en inkomsten en om een verhoging van het exploitatiedeficit voor 1959 te vermijden.

Gevolg gevend aan de vraag van de Beheerraad overweegt de Maatschappij een aantal maatregelen om tot een beter budgetair evenwicht te komen.

Deze maatregelen zijn van drieërlei aard :

a) zoveel mogelijk de kosten drukken die niet bijdragen tot de verhoging van de productiviteit.

b) herwaardering van het Europees net, met afschaffing of inkrimping van de lijnen die deficitair zijn of waarvan het bestaan niet gerechtvaardigd wordt door hun aanbrengst voor de intercontinentale lijnen;

c) herleiden van het effectief ten einde het in overeenstemming te brengen met het nieuwe productieplan zoals hierboven uiteengezet.

In deze gedachtengang zal de inkrimpingsmaatregel zich eveneens uitstrekken tot de diensten die niet rechtstreeks in verband staan met de productiviteit.

Wat in het bijzonder de afdankingen van het personeel betreft, na gedachtenwisseling tussen de leiding van de Sabena en de syndicale organisaties, werden deze sterk verminderd. Zij zullen gespreid worden en zij die betrekking hebben op diensten met topprestaties in de zomermaanden worden uitgesteld.

De wervingsdienst van de Maatschappij zal zijn medewerking verlenen bij de werkverschaffing aan in vooropzeg geplaatste agenten. Deze behouden een prioriteitsrecht voor een eventuele wederindienstneming.

De gewezen personeelsleden mogen zich tot de sociale en syndicale dienst van de Maatschappij wenden gedurende een termijn gelijk aan de helft van hun dienstjaren gepresteerd bij de Sabena.

VRAAG :

Naar de Zwitserse pers meldt zouden besprekingen gevoerd zijn tussen beheerders van Westeuropese luchtvaartmaatschappijen met het oog op de stichting van een nieuwe Europese luchtvaartmaatschappij waarvan de activiteit onafhankelijk zou zijn van de nationale luchtvaartmaatschappijen.

Zou het mogelijk zijn enige inlichtingen te bekomen over de nieuw op te richten Maatschappij; wat zou eventueel het aandeel van de Belgische Staat zijn in het kapitaal van deze maatschappij?

ANTWOORD :

De Luchtvaartmaatschappijen van Frankrijk, Duitsland, Italië, Nederland en België worden voor zware financiële problemen gesteld voortspuitende uit :

- a) de huidige economische recessie;
- b) de indienststelling van straaltvliegtuigen, die zware financiële lasten met zich brengen;
- c) de tamelijk hoge algemene onkosten vergeleken bij het globaal zakencijfer.

De noodzakelijkheid de exploitatiekosten te verminderen heeft de Luchtvaartmaatschappijen van de landen van de Gemeenschappelijke Markt ertoe gebracht samen naar een oplossing te zoeken.

De aan gang zijnde besprekingen beogen de oprichting van een soort consortium, « Europair », genoemd, dat de exploitatie en productie zou verzekeren in zitplaatsen/km van de internationale en intercontinentale lijnen, die nu door de vijf hogervernoemde maatschappijen uitgebaat worden.

Elk van deze Maatschappijen zou haar huidig nationaal statuut bewaren.

Europair zou zich in feite voordoen als een waar verkoopcentrum van de productie der vijf Maatschappijen.

Er zou echter eveneens naar samenwerking gezocht worden op technisch plan om te komen tot :

- een zo groot mogelijke homogeniteit van de vloot;
- een politiek van aankoop en modernisatie van het materieel;
- een gespecialiseerde verdeling van de technische taken;
- de banalisatie van de vliegtuigen, enz.

Ons land heeft er alle voordeel bij het verloop van deze besprekingen te volgen en ze op het gepaste ogenblik te steunen.

Zodra een mogelijkheid van overeenkomst in het verschiet is zullen de Regeringen moeten deelnemen aan de besprekingen, hetzij met de Maatschappijen, hetzij onder Regeringen alleen, om de aspecten te onderzoeken die dit probleem op staatkundig gebied stelt.

La Sabena a adopté l'application d'un programme d'économies, de façon à mieux équilibrer les recettes et les dépenses et éviter un gonflement du déficit d'exploitation prévu pour 1959.

Suite à la demande du Conseil d'administration, la Société met actuellement au point un ensemble de mesures susceptibles de ramener un meilleur équilibre budgétaire.

Ces mesures seront de trois ordres :

a) pousser au maximum les économies d'ordre général correspondant à des dépenses n'augmentant pas la productivité;

b) repenser le réseau européen de façon à supprimer ou à réduire les lignes par trop déficitaires et dont l'existence ne serait pas justifiée par les apports qu'elles font aux réseaux intercontinentaux;

c) réduire les effectifs de façon à les ramener au niveau du plan de productivité modifié comme indiqué ci-dessus.

Dans cet ordre d'idées, toute mesure de compression sera également appliquée en ce qui concerne les services ne touchant pas d'une manière formelle à la productivité.

En ce qui concerne spécialement les réductions d'effectifs, ceux-ci ont pu être fortement réduits après discussion entre la direction de la Sabena et les organisations syndicales.

Ils seront étalés dans le temps en retardant ceux qui concernent les services connaissant une pointe en été.

Le service de recrutement et d'embauche de la Société prêterait son concours en vue de faciliter le remplacement des agents licenciés. Ceux-ci bénéficieraient d'un droit de priorité en vue d'un réengagement éventuel.

Les anciens agents pourront s'adresser au service social et syndical de la Société pendant un délai égal à la moitié de la durée de leurs prestations à la Sabena.

QUESTION :

D'après information de la presse suisse, les pourparlers entre dirigeants des Sociétés de navigation aérienne de l'Europe occidentale ont porté sur la constitution d'une nouvelle Société européenne dont l'activité serait indépendante des sociétés nationales d'aviation.

Est-il possible de fournir des renseignements au sujet de la nouvelle Société européenne en formation; quelle sera éventuellement la quote-part de l'Etat belge dans le capital de cette Société?

RÉPONSE :

Les compagnies de navigation aérienne de France, Allemagne, Italie, Pays-Bas et Belgique se trouvent confrontées avec des difficultés financières considérables résultant :

- a) de la récession économique actuelle;
- b) de l'entrée en service des avions à réaction entraînant des charges financières considérables;
- c) de l'importance relativement considérable des frais généraux par rapport au volume d'affaires.

La nécessité de réduire les frais d'exploitation a amené les sociétés de navigation aérienne des pays du Marché Commun à rechercher une entente propre à arriver à ce résultat.

Les discussions en cours envisagent à cet effet la constitution d'une sorte de consortium dénommé « Europair », qui assurerait l'exploitation de la production en sièges-kilomètres des lignes internationales et intercontinentales exploitées actuellement par les cinq sociétés susdites.

Chacune de ces sociétés conserverait son statut national actuel.

Europair se présenterait en fait comme un véritable comptoir de vente unique de la production des cinq sociétés.

Toutefois, il serait également recherché une collaboration sur le plan technique de façon à assurer :

- une homogénéité aussi grande que possible de la flotte;
- une politique d'achat et de modernisation du matériel;
- une répartition spécialisée des tâches techniques;
- la banalisation des appareils, etc...

L'intérêt de notre pays est de suivre le développement des conversations afin de pouvoir les appuyer au moment voulu.

Dès que des possibilités d'accord auront pu être dégagées, les Gouvernements auront à prendre part aux conversations soit avec les sociétés, soit entre Gouvernements seulement, pour examiner les aspects gouvernementaux que pose un tel problème.

Bestuur der Posterijen.

VRAAG :

Hoe ver staat het met de regularisatie van de duizende brievenbestellers die sinds lange jaren in dienst zijn getreden bij het Bestuur der Posterijen en die een beslissing omtrent hun toestand verwachten? Zal er bij de benoemingen rekening gehouden worden met de dienst-ancienniteit?

Zekere kandidaten hebben vóór hun indiensttreding bij de Posterijen de functies uitgeoefend van telegrambesteller bij de Regie T. T. Het zou normaal zijn dat er rekening werd gehouden met de diensten gepresteerd bij de Regie T. T. om hun ancienniteit te bepalen.

Er zou dringend een beslissing omtrent die kwestie dienen getroffen te worden: inderdaad, zekere bestellers zijn bij het Bestuur der Posterijen in dienst getreden op 21 jarige ouderdom. Zij tellen nu 28 en 29 jaar en wachten op een benoeming om een gezin te stichten.

ANTWOORD :

De belanghebbenden kunnen geen aanspraak maken voor een benoeming tot boventallig besteller op basis van de beschikkingen van het koninklijk besluit van 8 februari 1954 houdende regularisatie van sommige hulpkrachten bij het Bestuur der Posterijen, daar zij in dienst zijn getreden na 2 juli 1951.

Aangezien de graad van boventallig besteller in principe werd afgeschaft, heeft het Bestuur der Posterijen in het Statuut der hulpkrachten, voorgesteld de betrekkingen van besteller toe te kennen aan de hulpkrachten besteller die zullen voldoen aan een bijzonder examen waarvan de modaliteiten bij koninklijk besluit zouden vastgesteld worden.

De voorwaarden van deelneming aan dit examen nog niet gekend zijnde, is het niet mogelijk nadere inlichtingen te verstrekken nopens de toestand van de belanghebbenden.

Mijn kabinet interesseert zich ten zeerste aan dit vraagstuk dat duizenden personeelsleden aanbelangt.

VRAAG :

Volgens de heer Minister zouden de gebouwen van sommige postkantoren zich in vrijwel bouwvallige staat bevinden. Stelt men een planning van herstel of van wederopbouw van die gebouwen in het vooruitzicht?

ANTWOORD :

Een werkelijke planning der behoeften wordt opgemaakt door het Bestuur der Posterijen inzake weder in staat stellen, wederopbouw en nieuwbouw der gebouwen waarin de postkantoren zijn ondergebracht. Bedoelde planning die thans de vooruitzichten weergeeft voor de periode 1959-1966 stelt een zekere voorrang vast in verhouding met de normale budgetaire beschikbarheden, de werkelijk dringende aard der uit te voeren werken en de materiele mogelijkheden van uitvoering.

Dit programma, waarvan de uitvoering is toevertrouwd aan het departement van Openbare Werken, ondergaat jaarlijkse aanpassingen rekening houdend met de werkelijke verwezenlijkingen van het lopend jaar.

Anderzijds zet het Bestuur der Posterijen thans een indexstelsel der postkantoren op punt betreffende de ouderdom der gebouwen ten einde het actualiteitskarakter van de vooropgezette planning te versterken.

VRAAG :

17) Welk is het aantal :

- a) hulpkrachten-besteller;
- b) hulpkrachten beambte op 1 december 1954; op 1 december 1957 en op 1 december 1958 en der personeelsleden van de 4^e categorie.

18) Welk is het aantal aangeworven gedurende de jaren 1955, 1956, 1957 en 1958?

Administration des Postes.

QUESTION :

Où en est la régularisation des milliers de facteurs, entrés à l'Administration des Postes depuis de nombreuses années et qui attendent qu'il soit statué sur leur sort?

Lors des nominations, sera-t-il tenu compte de l'ancienneté?

Certains candidats ont, avant leur entrée à la Poste, exercé les fonctions de porteur à la Régie des T. T. Il serait normal qu'il soit tenu compte du temps passé à la Régie des T. T. pour le calcul de leur ancienneté.

Il serait urgent qu'une décision intervienne sans retard dans cette question; en effet, certains facteurs sont entrés à l'Administration des Postes, à l'âge de 21 ans. Ils ont actuellement 28 et 29 ans et attendent leur nomination pour se créer un foyer.

RÉPONSE :

Les intéressés ne peuvent être pourvus d'une nomination de facteur surnuméraire sur la base des dispositions de l'arrêté royal du 8 février 1954 relatif à la régularisation de certains auxiliaires de l'Administration des Postes, étant donné qu'ils sont entrés en service après le 2 juillet 1951.

Le grade de facteur surnuméraire ayant été supprimé en principe, l'Administration des Postes a proposé, dans le statut des auxiliaires, d'attribuer les emplois de facteur aux auxiliaires-facteurs qui satisferont à un concours spécial dont les modalités seraient fixées par un arrêté royal.

Les conditions de participation à cette épreuve n'étant pas encore connues, il n'est pas possible de donner des indications touchant la position des intéressés.

Mon cabinet s'intéresse activement à la solution de ce problème, qui concerne des milliers d'agents.

QUESTION :

D'après une déclaration de M. le Ministre, certains bureaux de poste se trouvent dans un état de vétusté. Envisage-t-on un planning pour la réfection ou la reconstruction de ces bâtiments?

RÉPONSE :

Effectivement, un planning des besoins est établi par l'Administration des Postes en matière de remise en état, de reconstruction et de construction nouvelle des bâtiments où sont installés les bureaux de poste. Ce planning qui reprend actuellement les prévisions relatives à la période 1959-1966, comporte un ordre de priorité établi en fonction des disponibilités budgétaires normales, de l'urgence effective des travaux à effectuer et des possibilités matérielles de réalisation.

Ce programme, dont l'exécution est confiée au Département des Travaux publics, subit des adaptations annuelles, compte tenu des réalisations effectives opérées au cours de l'année.

En outre, l'Administration des Postes met actuellement au point un système d'indexation des bureaux de poste, portant spécialement sur la vétusté de ceux-ci, afin de renforcer le caractère d'actualité du planning susvisé.

QUESTION :

17) Quel est le nombre total :

- a) des auxiliaires facteurs;
- b) des auxiliaires employés au 1^{er} décembre 1954; au 1^{er} décembre 1957 et au 1^{er} décembre 1958, et des agents de 4^e classe?

18) Quel est le nombre de recrutés au cours des années 1955, 1956, 1957 et 1958?

ANTWOORD :

	hulpkrachten besteller	hulpkrachten beambte	4 ^e categorie
1 december 1954	3.028	2.872	202
1 december 1957	4.767	3.398	377
1 december 1958	6.102	3.895	539
Aangeworven in 1955 ...	1.486	678	50
Aangeworven in 1956 ...	1.041	848	78
Aangeworven in 1957 ...	887	696	56
Aangeworven in 1958 ...	988	632	164

Toerisme.

VRAAG :

Sociaal Toerisme.

De Hoge Raad voor Sociaal toerisme hield sedert verscheidene jaren geen enkele vergadering.

Waarom geeft men dit organisme geen gelegenheid te beantwoorden aan de opdrachten die haar werden toevertrouwd?

Het krediet werd met 3 miljoen frank verminderd. Waarom? Welke aanvragen werden ingediend? Hoeveel vertegenwoordigen deze aanvragen?

Hoe werden de kredieten verdeeld voor 1954, 1955, 1957, 1958?

ANTWOORD :

De laatste vergadering van de Hoge Raad voor Arbeidersvacantie dagteekent van 20 juli 1954.

Om hem in de gelegenheid te stellen opnieuw zijn opdracht te vervullen, zal hij in maart e.k. worden bijeengeroepen.

Het voor 1959 gevraagde krediet werd vastgesteld op 32 miljoen, rekening gehouden, enerzijds, met de werkelijke uitgaven in 1957 ten bedrage van 31.971.000 frank en, anderzijds, met de normaal te verwachten behoeften in 1959.

De aanvragen om toelagen ten bezware van dat artikel mogen, ingevolge de koninklijke besluiten van 23 januari 1951 en 2 maart 1956 ingediend worden tot en met 31 maart 1959, zodat het thans voorbarig zou zijn kennis te geven van de reeds voorgelegde verzoeken.

In volgende tabel komt, voor de jaren 1954 t/m 1958, de verdeling van alle toelagen voor.

RÉPONSE :

	auxiliaires facteurs	auxiliaires employés	4 ^e categorie
1 décembre 1954	3.028	2.872	202
1 décembre 1957	4.767	3.398	377
1 décembre 1958	6.102	3.895	539
Recruté en 1955	1.486	678	50
Recruté en 1956	1.041	848	78
Recruté en 1957	887	696	56
Recruté en 1958	988	632	164

Tourisme.

QUESTION :

Tourisme social.

Le Conseil Supérieur du Tourisme social n'a pu tenir de réunion depuis plusieurs années.

Pourquoi ne donne-t-on pas à cet organisme l'occasion de remplir les missions qui lui furent confiées?

Le crédit a été réduit de 3 millions. Pourquoi? Quelles sont les demandes qui ont été introduites? A quel montant se chiffrent ces demandes?

Comment les crédits ont-ils été répartis en 1954, 1955, 1957, 1958?

RÉPONSE :

La dernière réunion du Conseil Supérieur des Vacances ouvrières et du tourisme populaire s'est tenue le 20 juillet 1954.

Afin de permettre au Conseil de reprendre sa tâche, il sera à nouveau convoqué en mars prochain.

Le crédit de 32 millions sollicité pour 1959 a été fixé en tenant compte, d'une part, des dépenses réelles de 1957, qui se sont élevées à 31.971.000 francs et, d'autre part, des besoins normalement prévisibles pour 1959.

Les demandes de subsides à charge de cet article peuvent, au terme des arrêtés royaux des 23 janvier 1951 et 2 mars 1956, être introduites jusqu'au 31 mars, de sorte qu'il serait prématuré d'indiquer maintenant les demandes déjà déposées.

Le tableau ci-après donne la répartition de toutes les subventions pour les années 1954 à 1958.

	1954	1955	1956	1957	1958	Totalen	
« Vakantievreugde »	8.210.000	14.350.000	11.900.000	19.200.000	20.345.000	74.005.000	« Vacances et Santé ».
« Vakantiegenoegens »	9.230.000	5.385.000	16.425.000	7.190.000	11.750.000	49.980.000	« Vacances et Loisirs »
A. T. B. « De Natuurvrienden » ...	1.800.000	1.800.000	—	—	—	3.600.000	A. T. B. « De Natuurvrienden »
U. T. « Les Amis de la Nature » ...	130.000	125.000	490.000	491.000	330.000	1.566.000	U. T. « Les Amis de la Nature »
Vlaamse Jeugdherbergcentrale	160.000	2.230.000	735.000	230.000	225.000	3.580.000	Vlaamse Jeugdherbergcentrale
Centrale Wallonne des Auberges de la Jeunesse	220.000	215.000	305.000	275.000	345.000	1.360.000	Centrale Wallonne des Auberges de la Jeunesse.
Wandelhemen	250.000	195.000	—	112.000	190.000	747.000	Gîtes d'Etape
Y. M. C. A.	—	100.000	125.000	530.000	—	755.000	Y. M. C. A.
« De Knapzak »	—	—	—	3.950.000	1.800.000	5.750.000	« La Besace »
	20.000.000	24.400.000	29.980.000	31.978.000	34.985.000	141.343.000	

VRAAG :

Artikel 20-4 van Titel I (Gewone uitgaven) voorziet voor het Commissariaat-Generaal voor Toerisme, de toekenning voor een totaal bedrag van 15.500.000 frank waarvan de bestemming aangeduid is in de toelichtende staat van de begroting.

Gezien het inzicht van de Heer Minister het betreffend krediet te besteden in het kader van de politiek der economische opbeuring en aldus een belangrijk deel van de toelagen voor te behouden aan sommige gedeelten van het land, waarbij de tussenkomsten ten voordele van andere aanspraakmakers zou uitgesteld worden tot volgend jaar, wordt er gevraagd :

a) of de heer Minister de nodige macht bezit om te beschikken over het geheel of over een deel der eventuele kredieten in afwijking aan de verdeling vastgelegd in de toelichtende staat van de begroting;

b) welke de benaderende verdeling van het krediet van 15 miljoen 500.000 frank zal zijn ?

ANTWOORD :

a) De verdeling vermeld in de toelichtende staat van het artikel 20-4 heeft geen kracht van wet; hieruit volgt dat het krediet kan benuttigd worden volgens de bepalingen van het artikel zelf (Commissariaat voor Toerisme), zonder rekening te houden met gezegde verdeling.

b) De overwogen verdeling voor het gebruik van het krediet van 15.500.000 frank is de volgende :

Vereniging voor vreemdelingenverkeer	3.000.000 fr.
Toeristische federaties en liga's	550.000
Badplaatsen met warme bronnen	2.500.000
Aanmoedigingstoelagen van niet bestendige aard	150.000
Toeristische uitrusting	8.800.000
Staatstussenkomst in de uitgaven betrekking hebbende op de te treffen maatregelen om de spreiding van de vakantie te begunstigen	500.000
	15.500.000

Bij de verdeling der 8.800.000 frank zal een prioriteit verleend worden aan de uitrusting der provincie Luxemburg en aan deze van de kust inzake reddingsmaterieel. Een saldo zal voorzien worden voor de voltooiing van aan gang zijnde werken in de andere provincies. Anderszijds zal er een compensatie verwezenlijkt worden in de loop van de volgende jaren. Deze maatregelen, die niet het voorwerp geweest zijn van opwerpingen in de Hogere Raad voor Toerisme en Hotelbedrijf, zijn ingegeven door de wens een vlugge rendabiliteit te verzekeren van de investeringen, dank zij een versnelde voltooiing van een gecoördineerd geheel van verwezenlijkingen.

Regie van T. T.

VRAAG :

De aanhuishetelling van de telegrammen in de localiteiten waar geen telegraafkantoor is, ondergaat gevoelige vertraging.

Te St.-Gérard, bijvoorbeeld, wordt een telegram, te Brussel afgegeven des zaterdags te 18 u., enkel 's maandags daaropvolgend te 10 u. besteld.

Een identieke vertraging wordt signaleerd te Philippeville waar een telegram uit Brussel, afgegeven te 17 u., enkel 's anderendaags te 16 u. werd besteld.

QUESTION :

L'article 20-4 du Titre I (Dépenses ordinaires), prévoit, pour le Commissariat général au Tourisme, l'octroi de subventions pour un montant total de 15.500.000 francs, dont l'affectation est indiquée dans les notes justificatives du budget.

Etant donné l'intention marquée par M. le Ministre d'utiliser le crédit dont il s'agit dans le cadre de la politique de relance économique et de réserver ainsi une partie importante des subventions à certaines régions du pays, quitte à remettre à l'année prochaine les interventions au profit d'autres bénéficiaires, il est demandé :

a) si M. le Ministre a les pouvoirs nécessaires pour disposer de l'entière ou d'une partie des crédits éventuels en dérogation à la répartition fixée dans les notes justificatives du budget;

b) quelle sera la répartition approximative du crédit de 15 millions 500.000 francs ?

RÉPONSE :

a) La répartition visée dans les notes justificatives de l'article 20-4 n'a pas force légale; il en résulte que l'utilisation du crédit peut être effectuée suivant les dispositions de l'article 20-4 lui-même (Commissariat général au Tourisme), sans égard à ladite répartition.

b) La répartition envisagée pour l'utilisation du crédit de 15 millions 500.000 francs est la suivante :

Syndicats d'initiative	3.000.000 fr.
Fédérations et ligues touristiques	550.000
Stations thermales	2.500.000
Subventions d'encouragement à caractère non permanent	150.000
Equipement touristique	8.800.000
Intervention de l'Etat dans les dépenses relatives aux mesures propres à promouvoir l'étalement des vacances	500.000
	15.500.000

Dans la répartition des 8.800.000 francs, une priorité sera donnée à l'équipement de la province de Luxembourg et à celui du littoral en matériel de sauvetage. Un solde sera prévu pour l'achèvement des travaux en cours dans les autres provinces. Par ailleurs, une compensation sera établie au cours des années ultérieures. Ces mesures qui n'ont fait l'objet d'aucune objection au Conseil Supérieur du Tourisme et de l'Hôtellerie, procèdent du désir d'assurer une rentabilité rapide des investissements grâce à l'achèvement accéléré d'un ensemble coordonné de réalisations.

Régie des T. T.

QUESTION :

La remise des télégrammes dans les localités où il n'y a pas de bureaux des télégraphes subit des retards importants.

A St.-Gérard, par exemple, un télégramme déposé à Bruxelles le samedi à 18 h. n'est remis que le lundi suivant à 10 h. du matin.

Un retard identique est signalé à Philippeville où un télégramme déposé à Bruxelles à 17 h. n'a été remis que le lendemain à 16 heures.

ANTWOORD :

Het is begrijpelijk dat de Regie van T. T. in de landelijke streken met geringe telegraaftrafiek, geen voldoende aantal bedienden en bestellers kan voorzien, om de aanhuishetelling aldaar intensief te laten geschieden als in de belangrijke agglomeraties, zonder de exploitatiekosten en bijgevolg het deficit van de telegraafexploitatie aanzienlijk te doen stijgen.

In algemene regel zijn de beperkte vacaties van het telegraafkantoor en de uitvoering van de telegraafdienst door de N. M. B. S. of door de Post in die kleine gemeenten gerechtvaardigd door het onbelangrijk verkeer. Gemeentetelefoonposten, waarvan de bedienaars aan de telegraafdienst medewerken, vullen in de meeste van deze gevallen de aan het publiek geboden mogelijkheden aan.

De vertragingen, gesignaleerd bij de bestelling van telegram te St.-Gérard en te Philippeville, zijn specifieke gevallen nopens dewelke, met het oog op het instellen van een administratief onderzoek, bijkomende inlichtingen zouden nodig zijn.

Wat er ook van zij, het kan nuttig zijn van meetaf de toestand in deze localiteiten uiteen te zetten.

1) *St.-Gérard* : De aanhuishetelling wordt door de N. M. B. S. verzekerd, in de week van 7,30 u. tot 17 u.; op zondag van 7,30 u. tot 15 u. Bij de afgifte van een telegram te 18 u. ter bestemming van deze gemeente, wanneer het telegraafkantoor dus gesloten is, moest normaal de afzender worden ingelicht dat zijn correspondentie vermoedelijk de dag zelf niet meer zou worden besteld (uitzonderd de mogelijkheid deze per telefoon over te maken) en dat de uitreiking ervan des anderendaags, 's zondags dus, na 7,30 u. zou geschieden.

2) *Philippeville* : Het telegraafkantoor werkt er in de week van 6 tot 22 u., 's zondags van 7 tot 21 u. Zo de overseining aan de bestemming per telefoon onmogelijk blijkt, wordt het telegram per gelegenheidsbesteller bezorgd (persoon van goede wil, die aanvaard de correspondenties tegen vergoeding te bestellen). Het was tot hertoe onmogelijk een besteller aan te werven die er in toestemde ter beschikking te zijn van de telegraaf voor de dienstnoodwendigheden in deze plaats, gezien de eerder onbeduidende trafiek.

VRAAG :

In de plaatsen van Luxemburg, waar 's zondags geen postkantoor open is of geen telegraafkantoor in de nabijheid, komen de telegrammen 's zaterdags in de loop van de dag afgegeven, dikwijls op maandag toe.

Destijds hechte de Regie veel belang aan de statistieken aangaande de vertraging bij het verzenden van de telegrammen.

Dezelfde toestand wordt te Broechem gesignaleerd.

ANTWOORD :

In de provincie Luxemburg is de telegraafdienst niet minder goed of niet anders ingericht dan elders in het land.

In de kantoren met onbeduidende telegraaftrafiek is de aanwezigheid van R. T. T.-agenten in het geheel niet gerechtvaardigd en de vacaties van deze kantoren (post of station) zijn aan de aanwezigheidsuren van het personeel van de voornaamste dienst aangepast.

Gedurende de sluitingstijd van deze kantoren kan de landelijke cliënte telegrammen ontvangen, wanneer het een persoon betreft die :

- telefoonabonnee is;
- woont in een localiteit voorzien van een gemeentetelefoonpost (1);
- bij ontstentenis van de voormelde mogelijkheden door bemiddeling van een naburige abonnee aan de telefoon kan worden geroepen.

(1) De titularis van dergelijke post verbindt er zich toe de telegrammen aan te nemen en te bestellen of de geadresseerde aan het toestel te roepen ten einde hem mededeling te geven van de tekst van de correspondenties voor hem bestemd.

RÉPONSE :

Il est compréhensible que la Régie des T. T. ne peut prévoir dans les régions rurales à faible trafic télégraphique des équipes d'employés et de préposés au port à domicile suffisantes pour desservir celles-ci aussi intensivement que les agglomérations importantes, sans augmenter considérablement ses frais d'exploitation et par suite le déficit d'exploitation du télégraphe.

En règle générale, dans les petites localités, les vacations réduites du bureau télégraphique et l'exécution du service télégraphique par la S. N. N. C. B. ou la Poste, se justifient par le peu d'importance du trafic. Des « postes téléphoniques communaux », dont les desservants collaborent au service télégraphique, complètent dans la plupart des cas les possibilités offertes au public.

Les retards signalés dans la remise de télégrammes à St.-Gérard et à Philippeville sont des cas d'espèce pour lesquels des renseignements complémentaires seraient nécessaires en vue de procéder à une enquête administrative.

Quoi qu'il en soit, il peut être utile de signaler, dès à présent, la situation dans ces localités.

1) *St.-Gérard* : La remise est assurée par la S. N. C. B. en semaine entre 7,30 h. et 17 h., le dimanche entre 7,30 h. et 15 h. Le dépôt d'un télégramme à 18 h. à destination de cette localité, donc après la fermeture du bureau télégraphique, a normalement dû faire l'objet d'une information à l'expéditeur pour l'avertir que sa correspondance ne serait probablement plus remise le jour même (sauf possibilité de transmission par téléphone) et que la distribution se ferait le lendemain, dimanche, après 7,30 h.

2) *Philippeville* : Le bureau télégraphique établi dans cette localité fonctionne en semaine de 6 à 22 h., le dimanche de 7 à 21 h. Lorsque la transmission par téléphone au destinataire s'avère impossible, le télégramme est remis par messager occasionnel (personne de bonne volonté qui accepte de remettre la correspondance contre rétribution). Il a été impossible jusqu'à présent de recruter un porteur qui consente à être à la disposition du télégraphe pour les besoins du service dans cette localité, étant donné le trafic très minime.

QUESTION :

Dans les localités du Luxembourg où il n'y a pas de bureau de Postes ouvert le dimanche, ni de bureau télégraphique à proximité, les télégrammes déposés le samedi dans la journée arrivent souvent le lundi.

Autrefois, la Régie attachait beaucoup d'importance aux statistiques des retards dans l'envoi des télégrammes.

La même situation est signalée à Broechem.

RÉPONSE :

Dans la province de Luxembourg, le service télégraphique n'est pas moins bien ni autrement organisé qu'ailleurs dans le pays.

Dans les bureaux à trafic télégraphique insignifiant, la présence d'agents de la Régie des T. T. n'est aucunement justifiée et les vacations de ces bureaux (postes ou stations) sont conditionnées par les heures de présence du personnel assurant le service principal.

Pendant les heures de fermeture de ces bureaux, la clientèle rurale peut recevoir des télégrammes :

- soit qu'il s'agisse d'une personne abonnée au téléphone;
- ou habitant une localité pourvue d'un poste téléphonique communal (1);
- soit qu'à défaut des possibilités précitées, un abonné voisin accepte d'appeler le destinataire au téléphone.

(1) Le titulaire d'un tel poste s'engage à recevoir et à remettre les télégrammes ou à appeler à l'appareil le destinataire de correspondances télégraphiques.

Deze schikkingen, aan de Regie opgelegd omwille van een gezond beheer, geven in 't algemeen geen aanleiding tot klachten vanwege de gebruikers.

Wat er ook van zij, de Regie gaat momenteel over tot de studie van de motorisatie van de dienst der aanhuistelling; proeven worden gedaan in vier verschillende plaatsen. Deze manier van uitreiken van correspondenties (telegrammen en spoedpoststukken) zal namelijk toelaten de bestelkringen van de telegraafkantoren, bediend door personeel van de Regie, uit te breiden; een zeker aantal kleine gemeenten zullen alsoo van een betere telegraafdienst genieten.

Wat Broechem betreft: daar wordt de aanhuistelling van de telegrammen en de spoedpoststukken, sedert februari 1958, door de bestellers van het telegraafkantoor Lier verzekerd, alle dagen van 9 tot 17 u.

Een mogelijke misslag 'terzijde gelaten, kan niet worden aangenomen dat een telegram, des zaterdags afgegeven, eerst 's maandags zou worden besteld.

VRAAG :

Bepaalde telefooncentrales zullen slechts in 1970 worden geautomatiseerd.

In afwachting worden de huidige kantoren uitgerust met apparatuur voortkomend van andere streken; deze apparatuur is dikwijls in slechte staat.

De streken Couvin, Cul-des-Sarts zullen niet vóór 1964-1970 worden geautomatiseerd.

Het toerisme neemt nochtans meer en meer uitbreiding in deze streek.

Het zou wenselijk zijn het uitleggen van de kabels nodig vóór de automatisatie te bespoedigen.

ANTWOORD :

De integrale automatisatie van het telefoonnet kan slechts geleidelijk worden verwezenlijkt omwille van de belangrijke investeringen welke zij vergt. Om deze redenen kunnen de kantoren Couvin en Cul-des-Sarts niet vóór 1963 worden gemoderniseerd. Er kan thans evenwel geen benaderende datum worden vastgesteld, aangezien hiervoor de financiële toestand in de komende jaren de hoofdfactor is.

Wat de handbediende kantoren betreft, wordt slechts recuperatiemateriaal aangewend indien dit in perfecte staat is. Nieuw materiaal wordt ten andere regelmatig besteld om versleten installaties te vervangen.

Er dient eveneens aangestipt dat de handbediende centrales meer en meer worden uitgerust met automatische geleidingen, welke een snelle afwikkeling van het verkeer mogelijk maken.

Wat de in die streek voor de automatisering te leggen kabels betreft, dient vooreerst opgemerkt dat de junctielijnen Chimay-Couvin sinds 1957 uit ondergrondse kabels bestaan. Hierdoor zijn de junctieverbindingen Chimay-Cul-des-Sarts, die reeds over Couvin gaan, eveneens onder kabel over meer dan de helft van hun traject. Het leggen van het laatste stuk Couvin-Cul-des-Sarts is voorzien voor 1962.

Ten slotte zal de aanstaande indienststelling van alle geleidingen van de intercommunale kabel Charleroi-Chimay in 1959 toelaten aan de zone Chimay het aantal voor de automatisering voorziene intercommunale lijnen te geven.

VRAAG :

De groepering van de zones in de verschillende naamlijsten van de telefonen is zo, dat sommige zones afgesneden zijn van de naburige zones.

Gewenst wordt dat de zones met commerciële affiniteiten in eenzelfde boekdeel te doen verschijnen.

ANTWOORD :

Gezien het niet mogelijk is al de abonneeslijsten van het land in één enkel boekdeel op te nemen, is de Regie van T. T. gedwongen de officiële naamlijst der telefonen in verschillende boekdelen te splitsen.

Voor de verdeling van de zones over de verschillende boekdelen werd rekening gehouden, in de mate van het mogelijke, met de belangen van de gebruikers, namelijk de economische affiniteiten en de taalgrenzen van de betrokken gebieden, alsook met een ongeveer gelijkwaardig belang van de verschillende boekdelen.

Bovendien weze aangestipt dat luidens artikel 11 van het ministerieel besluit van 26 oktober 1957 op de tarieven en gebruiksvoorwaarden van het telefoonverkeer in binnenlandse dienst, de Regie slechts gehouden is, aan haar abonnees kosteloos een naamlijst af te leveren van de

Ces dispositions, qui sont dictées à la Régie par les impératifs d'une saine gestion, ne donnent généralement pas lieu à critiques de la part des usagers.

Quoi qu'il en soit, la Régie procède actuellement à l'étude de la motorisation des services de remise à domicile; des essais sont effectués dans quatre localités. Ce mode de distribution des correspondances (télégrammes et exprès-postaux) permettra notamment d'étendre les rayons de remise des bureaux télégraphiques desservis par le personnel de la Régie; un certain nombre de petites localités bénéficieront donc d'une amélioration substantielle du service télégraphique.

Een ce qui concerne la localité de Broechem, la remise des télégrammes et des exprès-postaux y est assurée depuis février 1958 par les porteurs du bureau télégraphique de Lierre, tous les jours, de 9 à 17 h.

Sauf mécompte, il est inadmissible qu'un télégramme déposé le samedi ou le dimanche ne soit remis que le lundi.

QUESTION :

Certains bureaux centraux ne seront automatisés qu'en 1970.

En attendant, les bureaux actuels sont équipés par des appareils repris dans d'autres régions; ces appareils sont souvent en mauvais état.

Les régions de Couvin, Cul-des-Sarts, ne seront pas automatisées avant 1964-1970.

Or, le tourisme se développe de plus en plus dans cette région.

Il conviendrait d'activer le placement des câbles nécessaires à l'automatisation.

RÉPONSE :

L'automatisation intégrale du réseau téléphonique ne peut être réalisée que progressivement en raison des investissements importants qu'elle requiert. C'est ainsi que les bureaux de Couvin et de Cul-des-Sarts ne pourront être modernisés avant 1963. Une date approximative ne peut toutefois être fixée actuellement, la situation financière des années à venir étant le facteur déterminant.

Pour ce qui concerne les bureaux manuels, il n'est fait appel à du matériel de récupération que lorsque celui-ci se trouve en parfait état de fonctionnement. Du matériel neuf est d'ailleurs commandé régulièrement en vue du remplacement des installations vétustes.

Il est à signaler également que les bureaux manuels sont pourvus de plus en plus de circuits automatiques permettant un acheminement rapide du trafic.

Pour ce qui a trait aux câbles à poser dans cette région, en vue de l'automatisation, il convient de signaler tout d'abord que les circuits de jonction Chimay-Couvin sont réalisés en câbles souterrains depuis 1957. De ce fait, les jonctions Chimay-Cul-des-Sarts qui transitent déjà par Couvin se trouvent mises en câble sur plus de la moitié de leur trajet. La pose du dernier tronçon Couvin-Cul-des-Sarts est prévue pour 1962.

Enfin, la mise en service prochaine de la totalité des circuits du câble interurbain Charleroi-Chimay permettra, dès 1959, de donner à la zone de Chimay le nombre de circuits interurbains prévus pour l'automatisation.

QUESTION :

Le groupement des zones dans les différents indicateurs des téléphones fait que certaines zones sont coupées des zones voisines.

Il serait souhaitable de faire figurer dans le même indicateur les zones ayant des affinités commerciales.

RÉPONSE :

Comme il n'est pas possible d'insérer dans un seul ouvrage toutes les listes des abonnés du pays, force est à la Régie des T. T. de scinder l'indicateur en plusieurs tomes.

La répartition des zones dans les différents volumes a été établie en tenant compte autant que possible des intérêts des usagers, en l'occurrence des affinités économiques et linguistiques de chaque région, et d'une répartition à peu près égale entre les différents volumes.

Il convient en outre de signaler qu'en vertu de l'article 11 de l'arrêté ministériel du 26 octobre 1957 sur les tarifs et conditions d'usage de la correspondance téléphonique en service intérieur, la Régie n'est tenue de délivrer gratuitement à ses usagers qu'un exemplaire de

verbindingen behorend tot het lokaal aansluitingsnet van belanghebbers.

Tenslotte kunnen de abonnees, die nogal veel gesprekken voeren met correspondenten ingelast in een ander dan hun eigen boekdeel, tegen de uiterst matige prijs van 30 frank zich dat ander boekdeel aanschaffen.

VRAAG :

De streek Ciney is zeer benadeeld op telefoongebied. Men is meermaals verplicht te wachten zelfs om een lokaal gesprek te bekomen.

Gewenst wordt dat de Regie bij het personeel zou aandringen de abonnees met meer celeriteit te bedienen.

ANTWOORD :

De telefooncentrales van de streek Ciney beschikken over de nodige installaties en personeel om de abonnees voldoening te schenken.

Uit de gezamenlijke statistieken gehouden in de loop van 1958 blijkt dat deze kantren de oproepen binnen een korte tijdspanne beantwoorden en ongeveer 70 % der gevraagde inter-gesprekken zonder wederoproep van de aanvrager tot stand brengen.

Op te merken dat het aantal klachten betreffende de gedragingen van het personeel en de werking der installaties zeer gering is; zij dienen meestal toegeschreven aan toevallige fouten, eigen aan de telefoonexploitatie.

VRAAG :

De telefoondienst in het kantoor Aarlen is gebrekkig. Het personeel treft hierin geen schuld; de inrichting is ontoereikend. Het is aangewezen de automatisatie van de centrale Aarlen, welke slechts voorzien is tegen het einde van dit jaar, te bespoedigen.

ANTWOORD :

Uit de gezamenlijke statistieken en de controles, welke tijdens het jaar 1958 werden uitgevoerd blijkt dat de telefooncentrale Aarlen de oproepen steeds binnen een korte tijdspanne beantwoord en ongeveer 80 % der gesprekken zonder wederoproep van de aanvrager tot stand brengt. De telefoondienst in dit kantoor mag derhalve als bevredigend worden beschouwd.

Wat de uitrusting betreft, deze werd geleidelijk aangepast aan de noodwendigheden; zij zal eerlang nog worden aangevuld, ofschoon de automatisatie nakend is.

Voegen wij hier nog aan toe dat al de telefoonkantoren van de zones Aarlen en Virton werden uitgerust met automatische geleidingen ten einde de taak van het kantoor Aarlen, dat voorheen een belangrijk doorgangsverkeer moest verwerken, te verlichten. Op internationaal vlak weze ook aangestipt dat het kantoor Aarlen de beschikking heeft gekregen over twee automatische geleidingen op Luxemburg.

De indienststelling van de automatische apparatuur te Aarlen, heeft het voorwerp uitgemaakt van een algemene planning, welke alle gelijkaardige werken omvat, die in 1959 dienen voltooid en nog moeilijk kan worden gewijzigd.

De werken te Aarlen zullen binnenkort aanvangen. Er zal worden over gewaakt dat zij verlopen volgens de voorzienen planning.

VRAAG :

Welke zijn de uitwegen voor de telegrambestellers?

ANTWOORD :

De telegrambestellers kunnen, op hun aanvraag en binnen de grenzen van het aantal beschikbare plaatsen, van de leeftijd van 18 jaar af, overgaan naar het kader van de lagere werklieden van de Regie van Telegraaf en Telefoon (arbeider, portier, nachtwaker, telefoonarbeider op de proef).

Zij moeten natuurlijk lichamelijk geschikt bevonden worden om deze bedieningen uit te oefenen.

De telegrambestellers zijn ook in de mogelijkheid deel te nemen aan de bevorderingsexamens voor de graden van klerk, klasseerder of bode-kamerbewaarder. Zo zij slagen in een van deze examens, moeten zij voldoen aan het vereiste geneeskundig onderzoek.

l'indicateur contenant la liste des abonnés de leur réseau local de raccordement.

Enfin, les abonnés qui ont de fréquentes communications avec les régions reprises dans un autre tome que le leur, ont toujours la possibilité d'acquiescer au prix modique de 30 francs le tome qui les intéresse.

QUESTION :

La région de Ciney est très défavorisée au point de vue téléphonique. Il faut souvent attendre pour obtenir même une communication locale.

La Régie voudrait-elle insister auprès du personnel pour que les abonnés soient servis plus rapidement?

RÉPONSE :

Les bureaux de la région de Ciney disposent des appareillages et du personnel nécessaires pour donner satisfaction aux abonnés.

De l'ensemble des statistiques tenues dans le courant de 1958, il ressort que ces bureaux répondent aux appels dans des délais réduits et acheminent quelque 70 % du trafic inter sans rappel du demandeur.

A remarquer que le nombre de plaintes concernant le comportement du personnel et le fonctionnement des installations est très minime; elles sont généralement dues à un dérangement fortuit, inhérent à toute exploitation téléphonique.

QUESTION :

Le service téléphonique du bureau d'Arlon est défectueux.

Le personnel n'est pas en cause; les installations sont insuffisantes.

Il conviendrait d'activer l'automatisation du bureau d'Arlon, qui n'est prévue qu'à la fin de cette année.

RÉPONSE :

De l'ensemble des statistiques tenues et des contrôles effectués dans le courant de l'année 1958, il ressort que le bureau central d'Arlon répond aux appels dans de courts délais et achemine quelque 80 % des communications sans rappel du demandeur. Le service téléphonique dans ce bureau peut donc être considéré comme satisfaisant.

Pour ce qui concerne les installations, elles ont été progressivement adaptées aux nécessités; l'équipement actuel sera encore complété en cours d'année, bien que l'automatisation soit proche.

Ajoutons également que tous les bureaux téléphoniques des zones d'Arlon et de Virton ont été pourvus de circuits automatiques afin de faciliter la tâche du bureau d'Arlon qui, précédemment, acheminait, en passage, un trafic important. Sur le plan international, mentionnons aussi que deux circuits automatiques sur Luxembourg ont été mis à la disposition d'Arlon.

La mise en service des appareillages automatiques d'Arlon a fait l'objet d'un planning général englobant tous les travaux de nature similaire à terminer en 1959 et qu'il est difficile de modifier.

Les travaux à Arlon commenceront tout prochainement. Il sera veillé à ce qu'ils se déroulent suivant le planning prévu.

QUESTION :

Quels sont les débouchés réservés aux porteurs de télégrammes?

RÉPONSE :

Les porteurs de télégrammes peuvent, à leur demande, être transférés dès l'âge de 18 ans, dans les limites des emplois vacants, dans le cadre des ouvriers subalternes de la Régie des Télégraphes et des Téléphones (manœuvres, portiers, veilleurs de nuit, ouvriers des téléphones à l'essai).

Ils doivent évidemment être physiquement aptes à exercer ces emplois.

Les porteurs de télégrammes ont également la possibilité de participer à des concours de promotion aux grades de commis, de classeur ou de messenger-huissier. En cas de réussite à l'un de ces concours, ils doivent satisfaire à l'examen médical requis.

De telegrambestellers, die minstens 18 maanden goede dienst tellen bij de Regie, genieten daarenboven voorrang met het oog op hun aanwerving bij het Bestuur van Posterijen — onder voorbehoud van slagen in een gebeurlijk vereist examen — in hoedanigheid van hulpkracht-besteller, hulpkracht-klasseerder of hulpkracht-beambte.

VRAAG :

De Regie van T. T. vervangt haar luchtlijnen door ondergrondse kabels.

De herstellingswerken aan de wegenis worden vaak in slechte voorwaarden uitgevoerd door de aannemers.

Zulks brengt moeilijkheden mede voor het rijverkeer.

Is het niet mogelijk tot een coördinatie te komen van de wegeniswerken der verschillende betrokken diensten.

ANTWOORD :

De Regie ziet zich verplicht de kabelleggingen van 1 januari tot 31 december over al de streken van het land te verdelen volgens dwingende noodzakelijkheden welke blijken uit concrete studies, terwijl ook rekening dient gehouden met het beperkt aantal der inschrijvers voor kabelleggingen. Er valt inderdaad op te merken dat het in aanbesteding geven van een te groot aantal aannemingen ineens een prijsverhoging met zich zou kunnen brengen. Bovendien moeten deze werken worden uitgevoerd binnen de grenzen der verleende kredieten.

Het is een feit dat werken uitgevoerd langs de openbare weg moeilijkheden voor het rijverkeer kunnen teweegbrengen. Evenwel geschieden de meeste kabelleggingen in stoepen of zijstroken van de weg. In de grote steden beschikt de Regie over betonnen geleidingen waar de kabels worden doorgetrokken zodat het graven van sleuven overbodig wordt. Alleen het oversteken van kruispunten kan het verkeer ernstig belemmeren, echter voor een korte tijdsduur, zover dan nog het oversteken niet wordt verwezenlijkt door boring welke de weg vrijlaat voor het verkeer.

Inzake het weder in orde brengen der wegenis is het wel mogelijk dat zekere voorlopige wederbestratingen na enkele dagen te wensen overlaten, in afwachting van de definitieve wederbestrating. Deze laatste wordt door onze aannemers zelf uitgevoerd, tenzij de gemeentebesturen de eis stellen dat de definitieve wederbestrating door hun eigen diensten zou worden uitgevoerd.

Wat er ook van zij, onze lastenkohieren leggen de aannemers de verzorgde uitvoering en het onderhoud van de wederbestrating volgens de regelen van de kunst op. Overigens wordt de definitieve keuring der werken slechts uitgesproken tegen overlegging door de aannemers van getuigschriften der betrokken openbare machten waaruit de voldoening over het weder in orde brengen der wegenissen blijkt.

* * *

De Regie legt jaarlijks ongeveer 2.000 km ondergrondse kabel. Er dient rekening gehouden, voor het geheel van het land, met de planning en de behoeften van elke T. T.-dienst alsmede met de toegestane timing voor het vervaardigen, keuren en leveren van de kabels, het inrichten van de aanbestedingen welke elke week plaatsvinden en voor het beëindigen van deze werken in gelijke tred met de indienststelling van de gebouwen en de uitrustingen der centrales.

In deze voorwaarden is het de Regie niet mogelijk een voortdurende coördinatie tussen het leggen van kabels en de wegeniswerken der openbare diensten, of deze der maatschappijen voor verdeling van elektriciteit, gas, water, enz., te verzekeren.

Niettemin dient aangestipt dat de diensten van de Regie bij de studie van hun ontwerpen, regelmatig de betrokken openbare besturen voor akkoord raadplegen en met hun desiderata rekening houden ten einde eventueel de respectieve werken te coördineren. Meer nog, wanneer de Regie te gepaste tijd wordt ingelicht over toekomstige wegeniswerken of definitieve afwerking van stoepen in steden of gemeenten, vervroegt ze, indien mogelijk, de bestelling van de kabels vereist voor latere uitbreidingen in deze wijken, om leggingswerken naderhand te vermijden.

VRAAG :

In sommige telegraafkantoren werkt het personeel aan de verreschrijver in moeilijke voorwaarden.

Boeten worden hun opgelegd voor misslagen.

De moeilijkheden van de dienst in acht genomen, kan men de beambten van die boeten ontslaan?

D'autre part, les porteurs de télégrammes totalisant au moins 18 mois de bons services à la Régie, bénéficient d'un titre de priorité en vue de leur admission à l'administration des Postes — sous réserve d'avoir satisfait au concours éventuellement requis — en qualité d'auxiliaire-facteur, d'auxiliaire-classeur ou d'auxiliaire-employé.

QUESTION :

La Régie des T. T. procède au remplacement des câbles aériens par des câbles souterrains.

Les travaux de remise en état de la voirie sont souvent effectués dans de mauvaises conditions par les entrepreneurs.

Il s'ensuit des difficultés dans la circulation des véhicules.

N'est-il pas possible d'assurer la coordination des travaux de voirie entre les départements intéressés?

RÉPONSE :

La Régie se voit dans l'obligation d'échelonner les poses de câbles dans toutes les régions du pays du 1^{er} janvier au 31 décembre, suivant des nécessités impérieuses résultant d'études concrètes et compte tenu du nombre restreint des soumissionnaires en pose de câbles. Il faut noter en effet que la mise en adjudication d'un trop grand nombre d'entreprises à la fois pourrait entraîner une augmentation des prix. De plus, ces travaux doivent être exécutés dans les limites des crédits accordés.

Il est certain que des travaux effectués le long de la voie publique peuvent provoquer des difficultés dans la circulation. Toutefois, les poses de câbles se situent en majeure partie sous les trottoirs ou accotements de la route. Dans les villes importantes, la Régie dispose de canalisations dans lesquelles les câbles sont tirés sans ouverture de tranchée. Seules, les traversées des carrefours peuvent entraver sérieusement la circulation, pour une courte période d'ailleurs, pour autant qu'elles ne soient pas réalisées par forage ce qui laisse la chaussée libre pour la circulation.

En ce qui concerne les remises en état de la voirie, il est possible que certaines réfections provisoires laissent à désirer après quelques jours, en attendant la réfection définitive. Celle-ci est exécutée par nos entrepreneurs, du moins lorsque les administrations communales n'exigent pas que ces réfections définitives soient laissées à leurs soins.

Quoi qu'il en soit, nos cahiers des charges imposent aux entrepreneurs l'exécution soignée et l'entretien des revêtements suivant les règles de l'art. Les réceptions définitives des travaux ne sont d'ailleurs prononcées que sur présentation par les adjudicataires des attestations des pouvoirs publics intéressés se déclarant satisfaits de la remise en état des voiries.

* * *

La Régie pose annuellement environ 2.000 km de câbles souterrains. Il faut tenir compte, pour l'ensemble du pays, du planning et des besoins de chaque service T. T. ainsi que du timing imparti pour les fabrications, les réceptions et les fournitures des câbles, pour l'organisation des adjudications qui ont lieu chaque semaine et pour l'achèvement de ces travaux parallèlement à la mise en service des bâtiments et des équipements de centrales.

Dans ces conditions, il n'est pas possible pour la Régie de respecter une coordination continue de ses travaux de pose avec les travaux de voirie des pouvoirs publics ou ceux des compagnies d'électricité, de gaz, d'eau, etc...

Néanmoins, les services de la Régie consultent régulièrement les administrations publiques intéressées lors de l'étude des projets de pose et tiennent compte de leurs desiderata pour coordonner éventuellement les travaux respectifs. Mieux, lorsque la Régie est avertie en temps voulu que des travaux routiers ou des revêtements définitifs de trottoirs vont être exécutés dans les villes ou communes, elle anticipe si possible la commande des câbles nécessaires pour les extensions futures de ces quartiers afin d'éviter des travaux de pose ultérieurs.

QUESTION :

Dans certains bureaux télégraphiques, le personnel travaille au téléscripteur dans des conditions difficiles.

Des amendes lui sont appliquées pour fautes.

Vu les difficultés du service, peut-on l'exonérer des amendes?

ANTWOORD :

Aan de beampten worden regelmatigheidspremiën toegekend om hun streven naar kwantitatief rendement in stand te houden; het kwalitatief rendement kan echter evenmin uit het oog worden verloren en zo dienen de begane onregelmatigheden bestraft met boeten die van de premiën worden afgetrokken.

Deze boeten hebben trouwens voor de personeelsleden het voordeel geen zo erge gevolgen te hebben als de andere administratieve sancties die op hun loopbaan een ernstige weerslag kunnen hebben.

Men mag de belangrijkheid van de boeten die aan het personeel worden opgelegd ook niet overdrijven: het bedrag van de betaalde premiën bereikt gemiddeld 2.500 frank per beampte en per semester, terwijl dat van de boeten, in dezelfde tijdspanne opgelegd, zeer zelden 200 frank overschrijdt.

Met betrekking tot de specifieke moeilijkheden van het werk aan de verreschrijver, dient opgemerkt :

— dat bij het installeren van de verreschrijvers rekening werd gehouden met de wensen door het personeel uitgedrukt en dat alles in het werk werd gesteld om, in de mate van het mogelijke, hun taak te vergemakkelijken;

— dat de duur van de verschillende bewerkingen aan de verreschrijver onlangs het voorwerp hebben uitgemaakt van studies waaraan afgevaardigden van de Regie en van de Syndicale raad van advies, in gelijk aantal, hebben deelgenomen. Men mag dus aannemen dat het effectief van de telegraafkantoren en in het bijzonder het teletypistenpersoneel wordt berekend op grond van geldige praktische gegevens;

— dat de technische en andere middelen ter beschikking gesteld van de operatoren, hun toelaten hun werk te controleren, zich van de nauwgezette uitvoering ervan te vergewissen en, zo nodig, iedere passende verbetering aan te brengen.

RÉPONSE :

Des primes de régularité sont accordées aux agents pour entretenir chez eux le souci du rendement quantitatif; dès lors, il est logique et légitime que le souci du rendement qualitatif soit également entretenu en sanctionnant, au moyen d'amendes venant en déduction de ces primes, les irrégularités commises par le personnel.

Ces amendes présentent d'ailleurs pour les agents l'avantage de ne pas avoir d'effets aussi graves que les autres sanctions administratives, lesquelles peuvent avoir de sérieuses répercussions sur le cours de leur carrière.

Au demeurant, il ne faut pas s'exagérer l'importance des amendes infligées au personnel: le montant des primes payées aux agents s'élève en moyenne à 2.500 francs par semestre, alors qu'il est assez exceptionnel que celui des amendes infligées au cours de la même période dépasse 200 francs.

En ce qui concerne les difficultés propres au travail au téléscripteur, il convient de remarquer que :

— lors de l'installation des téléimprimeurs, il a été tenu compte des désirs exprimés par le personnel, et tout a été mis en œuvre pour faciliter sa tâche dans la mesure du possible;

— la durée des diverses opérations au téléimprimeur a fait récemment l'objet d'études auxquelles ont participé, en nombre égal, des délégués de la Régie et du Comité de consultation syndicale. On peut donc être assuré que l'effectif des bureaux télégraphiques, et en particulier le personnel téletypiste, est calculé à partir de données pratiques valables;

— les moyens techniques et autres mis à la disposition des opérateurs au téléimprimeur permettent à ceux-ci de contrôler leur travail, de s'assurer eux-mêmes de la parfaite correction de leur intervention et opérer, au besoin, toute correction nécessaire.

Chambre des Représentants

SESSION 1958-1959.

18 MARS 1959.

BUDGET du Ministère des Communications pour l'exercice 1959.

RAPPORT
FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS
PAR M. LOOS.

ANNEXE.

Avis donné par la Commission des Affaires culturelles
à la Commission des Communications au sujet des
crédits afférents à l'Institut National de Radiodiffusion.

Avis rédigé par M. Radoux.

Exposé du Ministre.

Devant les membres des Commissions réunies des Communications et des Affaires Culturelles, le Président de la Commission Culturelle a dégagé les raisons pour lesquelles les deux Commissions avaient eu un travail à accomplir en commun, à savoir le rattachement de l'Institut National de Radiodiffusion au Département des Affaires Culturelles, créé lors de la constitution du présent Gouvernement, alors que le budget de 1959 de l'I. N. R. n'ayant pas fait l'objet d'un transfert correspondant reste inscrit au budget du Département des Communications.

Le Ministre des Affaires Culturelles a introduit le débat sur le budget de l'I. N. R. pour 1959 en faisant remarquer qu'en réalité celui-ci fait l'objet de trois inscriptions : une première au budget du Ministère des Communications, une deuxième à celui des Non-valeurs et Remboursements et enfin une troisième au budget des Voies et Moyens.

Il ressort des documents produits et des déclarations faites par le Ministre qu'une intervention de l'Etat de l'ordre de 80 millions de francs belges sera nécessaire pour équilibrer le budget de l'I. N. R. en 1959.

En raison notamment de l'évolution des techniques, les prévisions du programme d'investissement, radio et télévision réunies, s'élèvent à plus ou moins 600 millions de francs, sur lesquels des crédits de paiement de l'ordre de 172 millions sont prévus, notamment pour la construction de nouveaux locaux et studios Place Flagey (principalement

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1958-1959.

18 MAART 1959.

BEGROTING van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1959.

VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET
VERKEERSWEZEN, UITGEBRACHT
DOOR DE HEER LOOS.

BIJLAGE.

Advies door de Commissie voor de Culturele Aangelegenheden aan de Commissie voor de Verkeerswezen verstrekt betreffende de kredieten betrekking hebbend op het Nationaal Instituut voor Radio-omroep.

Advies geredigeerd door de heer Radoux.

Uiteenzetting van de Minister.

Ten overstaan van de leden der verenigde Commissies voor het Verkeerswezen en voor de Culturele Aangelegenheden heeft de Voorzitter van de Commissie voor de Culturele Aangelegenheden de redenen toegelicht, waarom beide Commissies samen werden bijeengeroepen : omdat namelijk het Nationaal Instituut voor Radio-omroep werd toegevoegd aan het Departement van Culturele Aangelegenheden, ingesteld bij de vorming van de huidige Regering, terwijl de begroting van het N. I. R. voor 1959, die niet mee werd overgedragen, nog steeds deel uitmaakt van de begroting van het Departement van Verkeerswezen.

Ter inleiding van het debat over de begroting van het N. I. R. voor 1959 merkt de Minister van Culturele Aangelegenheden op, dat deze begroting in feite over drie begrotingen is verspreid : de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen, die van de Kwade Posten en Terugbetalingen en de Rijksmiddelenbegroting.

Uit de overgelegde stukken en uit de verklaringen van de Minister blijkt dat de Staat 80 miljoen frank zal moeten bijpassen om de begroting van het N. I. R. in 1959 in evenwicht te brengen.

Wegens de ontwikkeling van de techniek wordt het investeringsprogramma voor de radio en de televisie samen geraamd op plm. 600 miljoen frank, waarop betalingskredieten ten bedrage van 172 miljoen zijn uitgetrokken, o.m. voor het bouwen van nieuwe lokalen en studio's op het Flageyplein (vooral voor de T. V.), de instelling van

pour la T. V.), la création de nouveaux réseaux régionaux, l'amélioration des relais hertziens de la T. V. et l'installation d'un émetteur T. V. complémentaire à Neufchâteau.

Abordant le problème de l'équilibre financier de l'Institut au cours des prochaines années, le Ministre se montre relativement optimiste, bien que les deux émissions nationales de T. V. comptent ensemble plus de 70 heures d'émissions, chiffre nettement supérieur à celui des pays qui nous entourent (de 12 heures dans les petits pays à 50 heures dans les grands) et que le problème de la T. V. en couleur va se poser d'ici 5 à 7 ans, d'après les prévisions actuelles. (Une conférence internationale aura lieu d'ici quelques semaines à ce sujet aux Etats-Unis, pour examiner notamment la question délicate du choix et de la distribution des canaux entre les pays européens.)

L'opinion du Ministre repose sur le fait que si l'on présume que le produit de la redevance radio ne progresse guère, on peut par contre raisonnablement espérer que celui de la redevance T. V. est appelé à progresser sensiblement.

Le Ministre ajoute, citant un système en vigueur à l'étranger, qu'un contrôle plus rigoureux sur le paiement des redevances pourrait augmenter les rentrées actuelles.

* * *

Comme on sait, le Ministre des Affaires Culturelles devra déposer un nouveau statut de l'Institut National Belge de Radiodiffusion.

Le Ministre entend traiter la question par priorité. Le statut est en cours d'élaboration. Il pense pouvoir le présenter dans le courant du mois d'avril, après avoir recueilli l'avis du Conseil d'Etat.

Dans cet ordre d'idées, le Ministre fait état de la situation créée à l'I. N. R. par la vacance d'une place de directeur général. Il y a plusieurs candidats. Tout en espérant aboutir rapidement, le Ministre indique que pour sa part il préférerait attendre l'examen et l'adoption éventuelle du statut en préparation pour procéder à cette nomination, afin de permettre une appréciation plus claire de la situation en fonction même des nouvelles dispositions statutaires.

Questions posées par les Membres.

Un membre de la Commission aborde le problème fiscal que pose la perception des redevances, une partie de ces recettes étant retenue par le Département des Finances.

Parlant de celles-ci, il conteste l'augmentation que l'on peut attendre des redevances T. V. auxquelles le Ministre s'est notamment référé pour atteindre une amélioration de la situation budgétaire de l'Institut, ceci compte tenu du coût de la technique en couleur et du choix des canaux, les nôtres étant épuisés. A ce propos, il émet notamment l'avis qu'il faudrait prévoir une seule émission pour l'ensemble du pays.

Il regrette que les émissions soient imparfaitement transmises au Congo Belge et dans les pays étrangers, faute d'équipement technique. D'autre part, il y aurait lieu de compléter cet équipement par de nouvelles salles de spectacles et de réunions.

En ce qui concerne le nouveau statut de l'I. N. R., il s'attache à démontrer que la formule à adopter devrait s'inspirer de celle en vigueur en Grande-Bretagne.

Plusieurs membres s'associent à l'intérêt porté aux agrandissements des locaux Place Flagey, à la location actuelle

nouvelle gewestelijke netten, de verbetering van de Herzrelais van de T. V. en de oprichting van een hulp-T. V.-zender te Neufchâteau.

Over het vraagstuk van het financieel evenwicht van het Instituut tijdens de eerstkomende jaren laat de Minister zich op vrij optimistische wijze uit, hoewel de twee nationale T. V.-uitzendingen samen thans meer dan 70 uren in beslag nemen, een cijfer dat aanmerkelijk hoger ligt dan in de naburige landen (van 12 uren in de kleine landen tot 50 uren in de grote), en hoewel het vraagstuk van de kleuren-T. V. volgens de tegenwoordige vooruitzichten over 5 à 7 jaar zal ter sprake komen. (Hierover zal over enkele weken in de Verenigde Staten een internationale conferentie worden gehouden, om o.m. te beraadslagen over de netelige kwestie van de keuze en de verdeling der kanalen onder de Europese landen.)

De mening van de Minister berust op het feit dat, indien men mag veronderstellen dat de opbrengst van de radio-omroep taks weinig verhoogt, men integendeel redelijk mag verhoppen dat de opbrengst van de T. V.-taxe in gevoelige mate zal toenemen.

Verwijzend naar een in het buitenland geldend systeem, voegt de Minister hieraan toe dat een strengere controle inzake betaling van de taksen de huidige ontvangsten zou kunnen verhogen.

* * *

Zoals men weet heeft de Minister van Culturele Aangelegenheden, een nieuw statuut voor het Nationaal Instituut voor de Radio-omroep ingediend.

De Minister is van zins deze aangelegenheid bij voorrang te behandelen. Het statuut wordt thans uitgewerkt. Hij denkt het in de loop van de maand april, na het advies van de Raad van State, te kunnen voorleggen.

In verband hiermee wijst de Minister op de toestand die op het N. I. R. heerst ingevolge de opgevacanteerde plaats van Directeur-generaal. Er zijn verscheidene kandidaten. Hoewel hij snel tot een oplossing hoopt te komen, wijst de Minister erop dat hij, wat hem betreft, er de voorkeur zou aan geven het onderzoek en de gebeurlijke aanneming van het in voorbereiding zijnde statuut af te wachten, alvorens tot deze benoeming over te gaan, ten einde de toestand ingevolge de nieuwe statutaire bepalingen zelf beter te kunnen beoordelen.

Vragen die door de leden werden gesteld.

Een commissielid handelt over het fiscaal vraagstuk in verband met de inning van de taksen, daar een deel van deze ontvangsten door het Departement van Financiën wordt ingehouden.

Wat deze ontvangsten betreft, betwijfelt hij de verhoging welke uit de T. V.-taksen kan worden verwacht en waarnaar de Minister namelijk verwees om een verbetering van de budgetaire toestand van het Instituut inzicht te stellen, hierbij rekening houdend met de kosten in verband met de techniek van de kleuren-T. V. en met de keuze van de kanalen, daar de onze opgebruikt zijn. Dienaangaande uit hij namelijk de mening, dat voor het gehele land een enkele uitzending zou dienen te worden voorzien.

Hij betreurt dat de uitzendingen slechts op onvolmaakte wijze naar Belgisch-Congo en naar het buitenland worden overgezonden, bij gebrek aan technische uitrusting. Bovendien zou deze uitrusting moeten aangevuld worden met nieuwe schouwburg- en vergaderzalen.

Met betrekking tot het nieuw statuut van het N. I. R. is hij van oordeel dat een formule moet worden aangenomen naar het voorbeeld van de in Groot-Brittannië geldende regeling.

Verscheidene leden stellen belang in de werken voor de verruiming van de lokalen op het Flageyplein, in de

de studios pour la T. V., aux crédits prévus pour l'achat d'un terrain en vue de la construction ultérieure d'un complexe pour la télévision.

Des avis sont émis quant à la politique suivie actuellement, qui consiste à parer aux nécessités immédiates en attendant des solutions définitives.

Un membre de la Commission regrette qu'il ne soit pas fait plus fréquemment appel à des artistes belges. Il se plaint de ce que les programmes musicaux comportent trop de musique enregistrée.

Il s'étonne d'autre part que les obligations à caractère social ne soient pas appliquées à l'I. N. R. Les artistes qui participent aux émissions sont considérés comme travailleurs indépendants. Or, effectuant des prestations pour le compte d'un impresario, ils devraient tomber sous l'application des lois sociales.

Il demande comment est constitué le fonds des pensions de l'I. N. R.

Enfin, il souhaite qu'une étude comparative indique quel est le personnel employé dans les Instituts d'émission de quelques pays étrangers.

* * *

Un membre de la Commission exprime son mécontentement au sujet du manque de visibilité des postes de télévision des téléspectateurs de la région ardennaise. La radio y est également moins audible que dans les autres parties du pays.

Un membre demande où en est la question de la télévision régionale.

Traitant des prochaines conférences de Los Angeles et de Genève sur le partage des ondes et des canaux, ce même membre demande si la Belgique compte mettre en usage la bande n° 4.

* * *

Un membre signale qu'à l'occasion des revues de presse de la radio, seuls les journaux d'expression française sont cités aux émissions françaises tandis que seuls les journaux d'expression néerlandaise font l'objet de la revue du journal parlé flamand.

Il exprime le vœu que la revue des journaux de l'Institut d'émission comprenne l'ensemble de la presse belge et que dans une mesure plus large, les montages et les reportages d'événements dans l'une des parties du pays soient également diffusés sur les ondes de l'autre émission nationale.

* * *

Des membres de la Commission ont exprimé le vœu d'être mis en possession du rapport de l'I. N. R. de l'exercice 1958.

Dans un rapport publié par une société privée fabriquant des postes de télévision il est prétendu que 350.000 postes sont en circulation à l'heure actuelle. Ce chiffre répond-il aux informations du Ministre ?

Un membre de la Commission s'intéresse à la qualité des émissions de la TV et notamment aux programmes à caractère éducatif. Il entend par là les programmes destinés à la jeunesse en général.

En ce qui concerne les programmes musicaux, il estime que lors de certaines émissions consacrées à la musique moderne il n'est peut-être pas indiqué d'insister trop sur la mimique des exécutants.

Un membre de la Commission demande au Ministre par quel moyen il est possible de prévenir les téléspectateurs qu'un programme déterminé n'est pas destiné à la jeunesse.

* * *

huidige huur van studio's voor de T. V., in de uitgetrokken kredieten voor de aankoop van een perceel dat bestemd is voor een gebouwencomplex voor de televisie.

Vervolgens wordt gesproken over het thans gevoerde beleid dat er in bestaat in de onmiddellijke behoeften te voorzien in afwachting van definitieve oplossingen.

Een Commissielid betreurt dat niet vaker een beroep wordt gedaan op Belgische kunstenaars en klaagt erover dat in de muziekprogramma's te veel muziek voorkomt die op band of platen is opgenomen.

Het verwondert hem bovendien dat de sociale voorschriften in het N. I. R. niet worden toegepast. De artisten die hun medewerking aan de uitzendingen verlenen worden als zelfstandigen beschouwd. Daar zij echter werken voor rekening van een impresario, zouden zij onder de toepassing van de sociale wetten moeten vallen.

Spreker vraagt verder hoe het pensioenfonds van het N. I. R. wordt gevestigd.

Tenslotte vraagt hij een vergelijkende studie over het personeel dat werkzaam is in de omroepinstituten van enkele vreemde landen.

* * *

Een Commissielid uit zijn ontevredenheid over de slechte ontvangst van de televisieuitzendingen in de Ardennen. Ook de radiouitzendingen worden er minder goed opgevangen dan in de andere gedeelten van het land.

Een lid vraagt hoever het staat met de gewestelijke televisie.

In verband met de eerstkomende conferenties te Los Angeles en te Genève over de verdeling van de kanalen vraagt hetzelfde lid of België voornemens is kanaal n° 4 in gebruik te nemen.

* * *

Een commissielid wijst erop dat in de persoverzichten van de radio alleen de Franstalige bladen in de Franse uitzendingen en alleen de Nederlandstalige bladen in de Vlaamse uitzendingen van de nieuwsberichten worden aangehaald.

Hij wenst dat de persoverzichten van het Instituut voor Radio-omroep de gehele Belgische pers zouden omvatten en dat de montages en reportages van gebeurtenissen in een van beide landsgedeelten ook op de golfengte van de andere nationale zender zouden worden uitgezonden.

* * *

Leden van de Commissie hebben gevraagd het verslag van het N. I. R. over het dienstjaar 1958 te ontvangen.

In een verslag, gegeven door een private maatschappij die televisietoestellen bouwt, wordt beweerd dat op dit ogenblik 350.000 toestellen in omloop zijn. Stemt dit cijfer overeen met de inlichtingen van de Minister ?

Een lid van de commissie stelt belang in de kwaliteit van de T. V.-uitzendingen, en namelijk van de programma's met opvoedend karakter. Hieronder verstaat hij de programma's die voor de jeugd in 't algemeen zijn bestemd.

Wat de muziekuitvoeringen betreft, acht hij het wellicht niet al te zeer gewenst, dat bij sommige aan moderne muziek gewijde uitzendingen al te zeer de nadruk wordt gelegd op de mimiek van de uitvoerenden.

Een lid van de Commissie vraagt aan de Minister door welk middel het mogelijk is de telekijkers te verwittigen dat een bepaald programma niet voor de jeugd is bestemd.

* * *

Plusieurs membres de la Commission insistent pour qu'il soit procédé à la désignation d'un Directeur Général des émissions françaises de l'I. N. R. avant l'adoption du nouveau statut de la Radio, l'examen de ce dernier par la Chambre pouvant donner lieu à de longs délais.

* * *

Réponse du Ministre.

Dans sa réponse aux nombreuses questions qui lui ont été posées par les membres de la Commission des Communications et de la Commission des Affaires Culturelles, le Ministre des Affaires Culturelles a abordé successivement les points suivants : investissements, budget, personnel de l'I. N. R. et de la T. V., programmes, nouveau statut et nominations.

* * *

Budget.

Le Ministre estime qu'il ne faut pas faire une distinction entre les redevances perçues sur les postes de radio d'une part et sur les postes de T. V. d'autre part. L'addition de ces recettes permet de dire que l'I. N. R. est une institution dont l'équilibre budgétaire est possible et prévisible.

Le mali actuel pourrait être rapidement comblé si les recettes prévues au titre de redevances par les détenteurs de postes de T. V. étaient perçues dans leur totalité.

Il existe en effet une différence assez sensible entre les chiffres des redevances perçues sur les postes de télévision et le nombre réel de postes en circulation.

D'autre part, si des investissements supplémentaires sont à prévoir lorsque la télévision en couleur fera son apparition, il ne faut pas perdre de vue que le nombre d'acheteurs de postes de télévision augmente à un rythme impressionnant (80.000 nouveaux postes ont été déclarés au cours du premier trimestre de l'année 1959). Actuellement, 300.000 téléspectateurs se sont acquittés de leur redevance T. V.

Quant à savoir quel système il y a lieu de choisir pour la perception de la redevance sur les postes de télévision, la question est à l'étude. Le Ministre rappelle à ce sujet que la perception au moment de l'achat semble répondre le mieux aux nécessités.

Investissements.

a) Locaux.

L'espace existant dans l'immeuble de la Place Flagey est insuffisant pour la radio. Un nouveau bâtiment est nécessaire. Des studios supplémentaires pour la T. V. y sont prévus. Le Ministre devait préciser à ce moment-là qu'il serait procédé par voie de concours lors de la mise à exécution des travaux à effectuer Place Flagey.

Mais la nécessité de continuer à louer des studios pour la T. V. s'impose, notamment pour les spectacles (les services d'informations, par exemple, restant situés Place Flagey).

Pour l'avenir, les très grands studios dont la télévision a besoin pour ses émissions de spectacle ne peuvent être construits à la place Flagey. L'I. N. R. envisage l'achat d'un grand terrain en dehors du centre pour y construire ces studios. En attendant, le Conseil de Gestion a décidé la location de deux studios (Sonart I et II), construits par la Centrale Nationale du Film. Un bail a été signé qui prévoit un montant de location de francs 1.680.000 par an pour l'ensemble des studios I et II, et ce pour une période de cinq ans.

Verscheidene leden van de Commissie dringen aan opdat zou worden overgegaan tot de aanwijzing van een Directeur-generaal voor de Franstalige uitzendingen van het N. I. R., vóór de invoering van het nieuw statuut van de Radio-omroep, daar het onderzoek van dit ontwerp door de Kamer tot lange verdagingen aanleiding kan geven.

* * *

Antwoord van de Minister.

In zijn antwoord op de talrijke vragen die hem door de leden van de Commissie voor het Verkeerswezen en van de Commissie voor de Culturele Aangelegenheden werden gesteld, behandelt de Minister achtereenvolgens de volgende punten : investeringen, begroting, personeel van het N. I. R. en van de T. V., nieuw statuut en benoemingen.

* * *

Begroting.

De Minister is van mening dat geen onderscheid mag worden gemaakt tussen de taksen op radiotoestellen en op televisietoestellen. Dank zij de samenvoeging van die twee ontvangsten mag men zeggen dat het N. I. R. een instelling is waarvan de begroting naar verwachting in evenwicht kan worden gebracht.

Het tegenwoordige tekort zou snel kunnen worden gedekt indien alle bezitters van T. V.-toestellen hun taks betalen.

Er ligt inderdaad een aanmerkelijk verschil tussen de retributies die op televisietoestellen worden geheven en het werkelijk aantal gebruikte toestellen.

Anderzijds, hoewel meer investeringen zullen vereist zijn bij de invoering van de kleurentelevisie, mag men niet vergeten dat het aantal kopers van televisietoestellen in een indrukwekkend tempo toeneemt (80.000 nieuwe posten werden aangegeven tijdens het eerste trimester 1959).

Voor het ogenblik hebben 300.000 telekijkers hun T. V.-taks betaald.

De vraag welk systeem voor het innen van de taks op televisietoestellen moet worden toegepast is in studie. In dit verband herinnert de Minister eraan, dat de inning bij de aankoop het best aan de noodwendigheden schijnt te beantwoorden.

Investerings.

a) Lokalen.

Het gebouw op het Flageyplein is niet ruim genoeg voor de radio. Er moet een nieuw gebouw opgetrokken worden waarin bijkomende studio's voor de T. V. zullen ingericht worden. (In dit verband preciseert de Minister dat een wedstrijd zal ingericht worden bij de tenuitvoerlegging van de werken op het Flageyplein.

Er zullen echter steeds studio's voor de T. V. moeten gehuurd worden, o.m. voor de vertoningen (de informatiediensten bijv. zouden op het Flageyplein blijven).

Op het Flageyplein is er niet voldoende ruimte voorhanden om in de toekomst de zeer grote studio's te bouwen, die de televisie nodig heeft voor haar spektakeluitzendingen. Het N. I. R. overweegt de aankoop van een uitgestrekt stuk bouwgrond buiten het centrum, om er zijn studio's op te trekken. In afwachting heeft de Raad van Beheer beslist twee studio's te huren (Sonart I en II), die door de Nationale Filmcentrale zijn gebouwd. Er werd een huur-overeenkomst gesloten waarin een bedrag van 1.680.000 fr. par jaar is vastgesteld als huurprijs voor de studio's I en II samen; de overeenkomst loopt over een periode van vijf jaar.

L'I. N. R. investit un capital de 22 millions dans l'installation technique du Sonart II; le Sonart I est pourvu de l'équipement technique des studios T. V. à l'Exposition Universelle. Ces installations techniques pourront être transférées aux studios définitifs de la T. V.

b) Studio régional de Liège.

Le programme d'investissements de l'I. N. R. prévoit pour 1959 l'installation définitive des studios *radiophoniques* de Liège et de ceux d'une ville flamande à déterminer. Les pourparlers avec la Ville de Liège en vue de l'aménagement de locaux pour la station régionale dans le Palais des Congrès sont très avancés. En ce qui concerne la réalisation de centres régionaux de studios de *télévision*, le Conseil de Gestion n'a pris aucune décision définitive.

c) Le Ministre confirme que l'installation d'un nouvel émetteur est prévue à la fin de cette année près de Neufchâteau afin de desservir les habitants du sud-est du pays.

Programme.

a) Le Ministre fait part à la Commission des aspects multiples du problème des films et/ou spectacles présentés à la T. V. et qui pourraient porter atteinte à la moralité publique.

Devant les difficultés qu'il y a à trancher en la matière, le Ministre a l'intention d'adjoindre aux Directeurs Généraux un Comité Consultatif auquel il pourrait demander un avis sur l'opportunité d'accepter ou de rejeter un programme déterminé.

Le Ministre se mettra d'autre part en rapport avec la Commission compétente de la Justice concernant le problème que peut poser l'existence d'appareils de T. V. dans des établissements publics fréquentés tant par des adultes que par la jeunesse.

b) Le Ministre recommandera la multiplication de bons films documentaires et d'information. Il reconnaît d'autre part volontiers — bien que ce soit une question d'appréciation de la part du téléspectateur — que la mimique ne doit pas prendre une place disproportionnée dans les programmes de musique moderne.

c) Des précisions seront demandées à l'I. N. R. sur le pourcentage de musique enregistrée que comporte les programmes musicaux et l'importance de la participation des artistes belges à ces émissions.

d) Le Ministre fera parvenir directement aux membres que la question intéresse plus particulièrement, une note relative aux pourcentages que représentent les émissions réalisées en studio en Belgique dans l'ensemble des programmes de la télévision.

e) Le Ministre estime également que les revues de presse devraient embrasser l'ensemble de la presse belge d'expression néerlandaise et d'expression française.

Nouveau statut et nominations.

a) Le nouveau statut, selon le vœu du Ministre, sera déposé incessamment sur le bureau de la Chambre.

De l'avis du Ministre, le projet devrait pouvoir être examiné au cours de la session actuelle.

Het N. I. R. investeert een kapitaal van 22 miljoen in de technische installatie van Sonart II; Sonart I is uitgerust met de technische apparatuur van de T. V.-studio's die op de Wereldtentoonstelling waren ingericht. Deze technische installaties kunnen later naar de definitieve T. V.-studio's worden overgebracht.

b) Gewestelijke zender Luik.

Het investeringsprogramma van het N. I. R. voorziet voor 1959 in de definitieve installatie van de radio-studio's te Luik en in een nader aan te wijzen Vlaamse stad. De onderhandelingen met de Stad Luik over de inrichting van lokalen voor de gewestelijke zender in het Congrespaleis zijn reeds ver gevorderd. Ten aanzien van de inrichting van gewestelijke centra voor *televisie*-studio's heeft de Raad van Beheer nog geen definitieve beslissing genomen.

c) De Minister bevestigt dat de installatie van een nieuwe zender nabij Neufchâteau tegen het einde van dit jaar in uitzicht is gesteld, ten einde de ontvangst in het zuid-oosten van het land te verbeteren.

Programma.

a) De Minister licht voor de Commissieleden de diverse aspecten toe van het vraagstuk van de films en/of voorstellingen die door de T. V. worden uitgezonden en die kwetsend kunnen zijn voor de goede zeden.

Ten aanzien van de moeilijkheden waaraan men op dit terrein het hoofd moet bieden, is de Minister voornemens aan de Directeur-Generaal een adviserend comité toe te voegen, waaraan hij een advies zou kunnen vragen over de wenselijkheid om een bepaald programma al dan niet uit te zenden.

Verder zal de Minister met de ter zake bevoegde Commissie voor de Justitie overleg plegen over de vraagstukken die verband houden met de aanwezigheid van televisietoestellen in voor het publiek toegankelijke inrichtingen waar zowel jonge lieden als volwassenen komen.

b) De Minister zal de verhoging van het aantal goede documentaire en informatiefilms in de hand werken. Overigens erkent hij volmondig — hoewel dit een kwestie van beoordeling is van de T. V.-kijkers — dat de mimiek geen overdreven plaats mag innemen in de uitzendingen van moderne muziek.

c) Aan het N. I. R. zullen nadere inlichtingen worden gevraagd over het percentage gramfoonmuziek in de muziekprogramma's, en over het belang van de medewerking van Belgische artiesten aan deze programma's.

d) De Minister zal aan de leden, die zich meer speciaal voor de zaak interesseren, rechtstreeks een nota laten geworden over het percentage van de in de studio's in België gerealiseerde programma's ten opzichte van de gezamenlijke uitzendingen van de Televisie.

e) De Minister is eveneens van oordeel dat het persoverzicht de gehele Belgische pers, zowel de Nederlandstalige als de Franstalige, moet omvatten.

Nieuw statuut en benoemingen.

a) Het nieuw statuut zal, overeenkomstig de wens van de Minister, eerlang ter tafel van de Kamer worden neergelegd.

Naar de mening van de Minister, zou het ontwerp tijdens deze zitting moeten kunnen worden onderzocht.

b) Dans cette optique et reconnaissant que la situation actuelle ne peut se prolonger en ce qui concerne la nomination d'un Directeur Général à l'I. N. R., le Ministre espère que celle-ci pourra intervenir à bref délai.

Il souhaite que les fonctions puissent être réparties d'après les dispositions du nouveau statut.

Toutefois, si la situation ne devait pas évoluer comme il le souhaite, il veillerait à ce qu'elle soit régularisée avant l'adoption du nouveau statut, dans le respect de l'équilibre qu'il est nécessaire de maintenir entre les tendances idéologiques.

c) Le problème de la télévision commerciale ne sera pas abordé dans le nouveau statut. Le Ministre estime qu'il s'agit d'un problème particulier qui peut être examiné ultérieurement lorsqu'il sera posé.

d) Répondant à une question précise d'un membre, le Ministre exprime l'avis que le système en vigueur à la B. B. C. est valable.

Personnel de l'I. N. R. et de la Télévision.

a) Le Ministre se déclare prêt à discuter avec les organisations syndicales la question du statut des artistes travaillant pour le compte d'un impresario. Il signale que des litiges se sont produits et que ces affaires suivent leur cours en justice.

b) Le personnel de l'I. N. R. ne contribue pas à la constitution de sa pension de retraite. On lui applique à cet égard les mêmes principes que ceux qui sont en vigueur en ce qui concerne le personnel civil de l'Etat.

En raison de la création relativement récente de l'Institut, la répartition des agents selon leur âge n'est pas uniforme à l'I. N. R. comme dans les autres administrations publiques. Le fonds de pensions constitue une espèce de fonds d'égalisation destiné à pallier, d'ici quelques années, les effets de la charge des pensions. A l'heure actuelle, ce fonds s'élève à environ 150.000.000 francs et il sera alimenté en 1959 par un versement de $\pm$ 19.000.000 de francs.

Le règlement de l'I. N. R. garantit au personnel un régime de pensions de retraite et de survie assez semblable à celui qui est prévu pour le personnel des administrations de l'Etat.

c) Il sera procédé à une étude comparative concernant les effectifs de l'I. N. R. et ceux d'autres instituts d'émissions radiophoniques et télévisées.

Questions diverses.

a) En ce qui concerne les travaux des conférences de Los Angeles et de Genève, le Ministre est à la disposition de la Commission pour lui faire part des instructions données à la délégation belge avant son départ.

b) L'I. N. R. sera invité à faire diligence pour la communication de son rapport de l'exercice 1958 aux membres des deux commissions.

c) Comme la Belgique n'envisage pas actuellement de mettre sur pied un troisième programme de télévision, notre pays n'a pas un besoin immédiat de nouveaux canaux dans la bande 4.

b) Van dit standpunt uit beschouwd en met inachtneming van het feit dat de huidige toestand inzake benoeming van een Directeur-Generaal bij het N. I. R. niet kan voortduren, hoopt de Minister dat zij binnenkort zal kunnen geschieden.

Hij wenst dat de functies zouden kunnen worden verdeeld in overeenstemming met de bepalingen van het nieuw statuut.

Indien echter de toestand zich niet naar zijn wens mocht ontwikkelen, zou hij ervoor zorgen dat hij zou worden geregulariseerd vóór de aanneming van het nieuw statuut, met de eerbiediging van het noodzakelijk evenwicht dat tussen de ideologische meningen dient te worden behouden.

c) Het probleem van de handelstelevisie zal in het nieuw statuut niet worden behandeld. De Minister meent dat het een bijzonder probleem geldt, dat achteraf kan worden onderzocht, zodra het zal worden gesteld.

d) Als antwoord op een preciese vraag van een lid, verklaart de Minister van mening te zijn dat het bij de B. B. C. toegepast stelsel aanvaardbaar is.

Personeel van het N. I. R. en van de Televisie.

a) De Minister verklaart zich ertoe bereid, met de vakverenigingen de kwestie te bespreken van het statuut van de artisten die voor rekening van een impresario werken. Hij wijst erop dat er geschillen zijn ontstaan en dat die zaken aanhangig zijn bij het gerecht.

b) Het personeel van het N. I. R. draagt niet bij tot de vestiging van zijn rustpensioen. Terzake gelden voor dit personeel dezelfde beginselen als voor het burgerlijk Rijks-personeel.

Wegens de betrekkelijk recente oprichting van het Instituut is de verdeling van de personeelsleden naar gelang van de leeftijd niet eenvormig bij het N.I.R. zoals bij de andere overheidsdiensten. Het pensioenfonds is een soort egalisatie-fonds, bestemd om binnen enkele jaren de gevolgen van de pensioenlast op te vangen. Op dit ogenblik beloopt dit fonds nagenoeg 150.000.000 frank en het zal in 1959 worden gestijfd met een storting van 19.000.000 frank.

Het reglement van het N. I. R. waarborgt aan het personeel een ouderdoms- en overlevingspensioenregeling die veel gelijkenis vertoont met die welke voorzien is ten gunste van het Rijkspersoneel.

c) Er zal een vergelijkende studie worden gemaakt wat betreft het effectief van het N. I. R. en dat van andere radio-omroep- en televisie-instituten.

Allerlei vragen.

a) Wat de werkzaamheden van de conferenties te Los Angeles en te Genève betreft, staat de Minister ter beschikking van de Commissie om haar de onderrichtingen die aan de Belgische afvaardiging werden gegeven, mede te delen.

b) Bij het N. I. R. zal worden aangedrongen op spoedige toezending van zijn verslag voor het dienstjaar 1958 aan de leden van beide commissies.

c) Daar België er thans niet aan denkt een derde televisie-programma uit te werken, heeft ons land geen onmiddellijke behoefte aan nieuwe kanalen in band 4.

d) Le Ministre reconnaît que les émissions belges vers le Congo ne sont pas reçues dans les meilleures conditions. Des motifs d'ordre technique en sont la cause. On essaye d'y porter remède.

* * *

Le présent avis a été adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,

L. RADOUX.

Le Président,

F. BRUNFAUT.

d) De Minister beaamt dat de Belgische uitzendingen naar Congo niet in de beste voorwaarden worden ontvangen. Hiervan zijn kwesties van technische aard de oorzaak. Men tracht ze te verhelpen.

* * *

Dit advies werd eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,

L. RADOUX.

De Voorzitter,

F. BRUNFAUT.