

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1957-1958.

VERGADERING VAN 11 DECEMBER 1957.

Verslag van de Commissie voor Verkeerswezen, belast met het onderzoek van het wetsontwerp houdende de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1957.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1957-1958.

SÉANCE DU 11 DÉCEMBRE 1957.

Rapport de la Commission des Communications chargée d'examiner le projet de loi contenant le budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1957.

Aanwezig de hh. De BLOCK, voorzitter-verslaggever : DEBAISE, DEKEYZER, DELPORT, DEMARNEFFE, FERIJN, FERON, NEELS, PONTUS, SEGERS, STUBBE, USELDING, VAN DEN STORME, VERGEYLEN, VERSIEREN, VINOIS en BRIOT, DE GRAUW en GOOSSENS, verslaggevers.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,
VERKEERSWEZEN.

I. ALGEMENE BESCHOUWINGEN.

De begroting van 1958 is de vierde die door de huidige Minister aan het Parlement wordt voorgelegd. Het lijkt ons ook nuttig een overzicht te geven van de veranderingen van de begroting en van het personeel die voor de verschillende grote diensten gedurende deze vier jaar zijn verwezenlijkt.

In de allereerste plaats willen wij dan nagaan hoe de totaal-cijfers der begroting zich bewegen. De tabel hieronder geeft antwoord op deze vraag.

MESDAMES, MESSIEURS,
COMMUNICATIONS.

I. — DISPOSITIONS GENERALES.

Le budget de 1958 est le quatrième que le Ministre actuel présente au Parlement. Il nous paraît donc utile de donner un aperçu des changements intervenus dans les divers services principaux au cours de ces quatre années, tant en ce qui concerne le budget que le personnel.

Examinons d'abord l'évolution des chiffres globaux du budget. Le tableau ci-dessous reflète cette évolution.

Jaar. — Année	Cijfers gewone begroting — Chiffres du budget ordinaire (1)	Cijfers buitengewone begroting — Chiffres du budget extraordinaire (1)
1954	4.863.016.268	1.436.468.357
1955	5.236.710.614	1.666.310.000
1956	5.975.750.124	(a) 1.101.588.000 (b) 999.215.000
1957	6.450.028.000	(a) 1.818.270.000 (b) 3.423.082.000
1958	6.760.798.000	(a) 2.769.244.000 (b) 3.144.860.000

(1) Inbegrepen verminderingen en bijkredieten (waaronder degene voor vorige dienstjaren). — *Compte tenu des réductions et des crédits supplémentaires (y compris ceux relatifs aux exercices antérieurs).*

(a) Vastleggingskredieten. — *Crédits d'engagement.*

(b) Betalingskredieten. — *Crédits de paiement.*

R. A 5407.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :
5-XVI (Zitting 1957-1958) : Wetsontwerp.

R. A 5407.

Voir :

Document du Sénat :
5-XVI (Session de 1957-1958) : Projet de loi

Voor dezelfde periode, en deze maal voor al de diensten van het Departement (algemene diensten, post, marine, enz.), dus zonder dat de grote zelfstandige regies worden medegerekend, vertonen de totalen van het personeel het volgende beeld :

Pour la même période, et en prenant cette fois l'ensemble des services du Département (services généraux, Poste, Marine, etc.), c'est-à-dire à l'exclusion des grandes régies autonomes, les effectifs du personnel sont les suivants :

Jaar. — Année	Aantal eenheden / personen (totaal) — Nombre d'unités du personnel (total)	Posterijen — Administration des Postes	Andere diensten — Autres services
1954	26.545	—	—
1955	26.746	—	—
1956	27.252	—	—
1957	28.333	26.166	2.167
1958	29.346	27.161 (1)	2.185

(1) Verhoging toe te schrijven aan de vermeerdering van het postverkeer, aan de drie bijkomende verlofdagen welke verleend worden en aan de invoering van de 45 uren-week. — *Augmentation due à l'intensification du trafic postal, à l'octroi de trois jours de congé supplémentaires et à l'instauration de la semaine de 45 heures.*

De veranderingen die hebben plaats gehad worden verklaard door de volgende redenen :

De activiteit van het Departement is gestegen in 't bijzonder wat betreft de trafiek van de Posterijen en het Zeewezen.

Een deel van de verhoging van het effectief sedert 1957 is toe te schrijven aan de invoering van de 45-urenweek.

Voor wat het personeel betreft werden de wedden onderworpen aan de volgende verhogingscoëfficiënten ingevolge de schommelingen van het indexcijfer :

vanaf :

- 1 Mei 1951 : 105 pct.;
- 1 Mei 1956 : 110 pct.;
- 1 Februari 1957 : 112½ pct.;
- 1 November 1957 : 115 pct.

Verder werd de 45-urenweek ingevoerd vanaf 1 October 1956 voor het Bestuur der Posterijen en zal vanaf einde 1957 voor het Bestuur van het Zeewezen van kracht zijn.

Les changements intervenus s'expliquent par les motifs suivants :

L'activité du Département s'est intensifiée, particulièrement en ce qui concerne le trafic postal et la Marine.

L'augmentation des effectifs depuis 1957 est due en partie à l'instauration de la semaine de 45 heures.

En raison des fluctuations de l'index, les traitements du personnel ont été affectés par les coefficients d'augmentation suivants :

à partir du :

- 1^{er} mai 1951 : 105 p. c.;
- 1^{er} mai 1956 : 110 p. c.;
- 1^{er} février 1957 : 112 ½ p. c.;
- 1^{er} novembre 1957 : 115 p. c.

De plus, la semaine de 45 heures a été instaurée à l'Administration des Postes le 1^{er} octobre 1956 et elle sera mise en application à l'Administration de la Marine dès la fin de 1957.

II. — POSTERIJEN.

De werking van het beheer der posterijen, gedurende de laatste jaren kan uit de volgende tabellen afgelezen worden.

Personeel.

II. — POSTES.

Le fonctionnement de l'Administration des Postes au cours des dernières années se reflète dans les tableaux suivants :

Personnel :

	Effectief — Effectifs	Volledige dagtaken — Tâches quotidiennes complètes
1953	27.042	25.375
1956	28.694	26.931
1957	29.127	27.980

Verhouding 1953-1957 : + 10,2 %. — Evolution de 1953 à 1957 : + 10,2 %.

Ontvangsten en uitgaven (uitslagen van industriële comptabiliteit) :

Recettes et dépenses (résultats de comptabilité industrielle) :

	Ontvangsten — Recettes	Uitgaven — Dépenses	Mali — Malis
1954	2.346.746.452	2.799.881.308	453.134.856
1955	2.525.894.237	2.952.339.319	426.445.082
1956	2.605.765.369	3.137.578.079	531.812.710

Voor 1957 kan nog geen globaal overzicht worden gegeven.

Il n'est pas encore possible de fournir un aperçu global pour 1957.

Nieuwe postgebouwen (Departement van Openbare Werken).

Nouveaux bâtiments des Postes (Département des Travaux Publics) :

JAAR. — ANNEE	Toegestane kredieten — Crédits alloués	Uitgevoerde werken — Travaux exécutés
1954	21.000.000	20.396.000
1955	29.000.000	28.345.000
1956	25.150.000	29.557.000

Nieuwe postgebouwen werden in dienst gesteld te :

1954 : Eghezee, Eugies, Veurne, Leuze-Longchamps; Twee-Akren, Neerpelt, Harelbeke, Oostende 1;

De nouveaux bâtiments postaux ont été mis en service dans les localités suivantes :

1954 : Eghezée, Eugies, Furnes, Leuze-Longchamps, Deux-Akren, Neerpelt, Harelbeke, Ostende 1;

1955 : Blankenberghe 1, Sint-Denis-Bovesse, Ohay, Saint-Vith;
 1956 : Genk, Jemelle, Tongeren, Oostmalle, Leuven 3 en X;
 1957 : Vorst (Brussel) 1, Evere 1, Essen, Sint-Amandsberg, Zele, Leuven 1 en Geel.

Anderzijds werden vele gebouwen verbeterd door het uitvoeren van passende werken.

De eenparig door de Commissie uitgedrukte wens, om de dienst der gebouwen opnieuw onder te brengen bij de post werd meermaals onderzocht maar het beoogde doel kon tot nog toe niet worden bereikt.

Mechanische toestellen. — In het raam van de verbetering van de technische uitrusting van het Bestuur der Posterijen, werd van 1954 tot 1957 een totale uitgave van 75.000.000 frank toegestaan (inbegrepen de verbintenissen ten laste van de buitengewone begroting) voor het aanschaffen en het plaatsen van nieuwe mechanische toestellen. Een betrekkelijk belangrijk deel van deze uitgave dekt de aankoop van automatische postzegelverdelers.

Gevraagd wordt of de postadministratie de mogelijkheid niet kan onderzoeken om mits betaling van een huurgeld, frankeermachines ten dienste te stellen van de ondernemingen die zulks verlangen.

Het Bestuur der Posterijen houdt zich niet bezig met de verkoop of de verhuring van frankeermachines. De belanghebbenden dienen zich hiertoe tot private, door het Bestuur erkende firma's te wenden.

Indien het Bestuur zelf frankeermachines zou verkopen en verhuren, zou dit van de Schatkist de investering van belangrijke kapitalen vereisen voor de aankoop van machines en het er op nahouden van een bijzonder personeel voor de plaatsing en het onderhoud der machines en de er aan uit te voeren herstellingen.

In deze omstandigheden is het verkieslijk dat het Bestuur zich niet als nutteloze tussenpersoon in de plaats stelt van de private onderneming.

De volgende cijfers geven een beeld van het algemeen postverkeer (aantal poststukken in miljoenen) :

1953 : 2.009;
 1954 : 2.136;
 1955 : 2.317;
 1956 : 2.380;
 1957 : 2.429.

Verhoging 1953-1957 : 20,9 pct.

Ondanks deze belangrijke vermeerdering van prestatie werd het personeel slechts weinig uitgebreid, zoals blijkt uit bovenstaande tabel.

Te bemerken dat de post 95 pct. van de bewerkingen der Algemene Spaar- en Lijfrentekas uitvoert.

1955 : Blankenberghe 1, Saint-Denis-Bovesse, Ohay, Saint-Vith;

1956 : Genk, Jemelle, Tongres, Oostmalle, Louvain 3 et X;

1957 : Forest (Bruxelles) 1, Evere 1, Essen, Mont-Saint-Amand, Zele, Louvain 1 et Geel.

D'autre part, de nombreux bâtiments ont été améliorés par l'exécution de travaux appropriés.

Le vœu exprimé par la Commission unanime de voir replacer le service des bâtiments sous la dépendance des Postes fut examiné à plusieurs reprises, mais il n'a pas encore été possible d'y donner suite.

Appareils mécaniques. — Dans le cadre de l'amélioration de l'équipement technique de l'Administration des Postes, il a été alloué de 1954 à 1957 un crédit total de 75 millions de francs (y compris les engagements à charge du budget extraordinaire) pour l'acquisition et le placement de nouveaux appareils mécaniques. Une partie relativement importante de cette dépense se rapporte à l'acquisition de distributeurs automatiques de timbres-poste.

Un commissaire demande si l'Administration des Postes ne pourrait pas examiner la possibilité de mettre, moyennant paiement d'une location, des machines à affranchir à la disposition des entreprises qui le désirent.

L'Administration des Postes ne s'occupe ni de la vente ni de la location des machines à affranchir. Les intéressés doivent s'adresser aux firmes privées agréées par elle.

Si l'Administration des Postes vendait et louait elle-même des machines à affranchir, le Trésor se verrait obligé d'investir des capitaux importants dans l'achat des machines et d'engager un personnel spécialisé en vue du placement et de l'entretien desdites machines ainsi que des réparations éventuelles.

Dans ces conditions, il est préférable que l'Administration ne joue pas le rôle d'intermédiaire inutile en se substituant à l'entreprise privée.

L'importance du trafic postal se traduit dans les chiffres suivants (millions d'objets postaux) :

1953 : 2.009;
 1954 : 2.136;
 1955 : 2.317;
 1956 : 2.380;
 1957 : 2.429.

Augmentation de 1953 à 1957 : 20,9 p. c.

Malgré cet accroissement considérable des prestations, le personnel n'a guère été renforcé, ainsi qu'il appert du tableau qui précède.

Il est à noter que la Poste effectue 95 p. c. des opérations de la Caisse Générale d'Épargne et de Retraite.

De sorteercentra worden steeds verder gemechaniseerd. De machine voor de uitreikingssortering is ter studie. Met genoegen mag aangestipt worden dat de V.S.A. dergelijke machines in ons land besteld hebben.

In het raam der *motorisatie* van de postbedeling worden steeds verder proeven genomen. Met een algemene motorisatie zou veel tijd en veel geld gespaard worden zoals het blijkt uit het antwoord dat verder in de tekst gegeven wordt. In de steden zou men lichte, electrisch aangedreven wagens kunnen gebruiken. De Minister heeft opdracht gegeven aan de N.M.B.S. een proto-type te bouwen. Deze zou diensten kunnen bewijzen zowel aan de Post dan aan de N.M.B.S. en de R.T.T.

De postadministratie zal aan de Wereldtentoonstelling 1958 deelnemen in de schoot van Groep 38 — Teleexpo 1958, V.Z.W.

Er zal o.m. getoond worden : de electronische behandeling van de koerier, een moderne drukpers en een geautomateerde sectie van het Postcheck-ambt. Verder worden ioketten voor de verkoop van postzegels en voor de dienst der « Public Relations » opgesteld.

Daarenboven worden al de postale en sociale activiteiten grafisch voorgesteld.

In een bijzondere sectie zullen de maquettes van het nieuw kantoor Brussel X verzameld worden.

Bovendien zal het Bestuur der Posterijen voor de werkelijke uitvoering van de postdienst in de schoot van de Tentoonstelling, ter beschikking stellen van het publiek : een ontvangerij, drie bijkantoren en een vijftigtal blinde kantoren die namelijk uitgerust zullen zijn met automatische verdelers van postzegels en brievenbussen.

Postchecks. — De dienst der postchecks neemt nog steeds uitbreiding. De onderstaande tabel geeft een beeld van de toegenomen activiteit.

La mécanisation des centres de triage progresse constamment. La machine de triage à la distribution est à l'étude. On notera avec satisfaction que les Etats-Unis en ont passé commande à notre pays.

Quant à la *motorisation* des distributions postales, les expériences sont toujours en cours. Une motorisation généralisée permettrait une économie considérable de temps et d'argent, ainsi qu'il résulte de la réponse qui est fournie ci-dessous. Dans les villes, on pourrait employer des camionnettes légères à propulsion électrique. Le Ministre a chargé la S.N.C.B. d'en construire un prototype, qui pourrait rendre des services tant à la Poste qu'à la S.N.C.B. et à la R.T.T.

L'Administration des Postes participera à l'Exposition de 1958 au sein du Groupe 38 — Teleexpo 1958, A.S.B.L.

Elle fera voir notamment : la manipulation électronique du courrier, une imprimeuse moderne et une section de l'Office des Chèques Postaux fonctionnant selon le principe de l'automation. En outre, des guichets seront ouverts pour la vente de timbres-postes et pour le service des « Public Relations ».

Toutes les activités postales et sociales seront également représentées à l'aide de graphiques.

Une section spéciale groupera les maquettes du nouveau bureau de Bruxelles X.

Par ailleurs, en vue d'assurer le fonctionnement efficace des services postaux à l'intérieur de l'Exposition, l'Administration des Postes mettra à la disposition du public : une perception, trois bureaux auxiliaires et une cinquantaine de bureaux « aveugles » équipés de distributeurs automatiques de timbres-poste et de boîtes aux lettres.

Chèques postaux. — Le service des chèques postaux continue à se développer. Le tableau ci-dessous donne une idée de son activité croissante.

	Aantal rekeningen (duizenden) — Nombre de comptes (en milliers)	Aantal bewerkingen (millioenen) — Nombre d'opérations (en millions)	Algemeen trafiek (millioenen) — Trafic général (en millions)	Bedrag van de rekening (millioenen) — Montant des comptes (en millions)
1953	664	169.378	2.413.260	26.352
1954	678	177.350	2.488.420	26.524
1955	703	185.262	2.559.078	27.192
1956	742	192.456	2.751.045	28.961
1957 (9 maanden/mois)	758	146.471	2.226.647	—
1957 (raming/estimation)	763	193.278	2.968.862	29.869

Verhoudingen : 1953-1957 :

aantal rekeningen : + 14,9 pct.;
aantal bewerkingen : + 14,1 pct.;
bedrag rekeningen : + 13,4 pct.

Het personeel vermeerderde niet in dezelfde mate. Einde 1954 bedroeg het 2.994 personeelsleden. Op einde 1956 was het gestegen tot 3.131.

De dienst voor rechtstreekse betaling wordt aan verschillende grote steden uitgebreid. Deze dienst staat per teletype in verbinding met Brussel. Bovendien is thans een dienst van betaling op zicht in al de postkantoren (Frans systeem) ter studie. Een dergelijk systeem waarvan de Minister voorstander is, zal waarschijnlijk in België, onder zekere voorwaarden, in voege kunnen gebracht worden.

* * *

Door verschillende Commissarissen worden vragen gesteld :

VRAAG N^o 1.

Welke is de weerslag van de beperkte zondagsdienst?

ANTWOORD.

De jaarlijkse besparing voortvloeiend uit de huidige beperking van de zondagsuitreiking wordt geraamd op ongeveer 20 miljoen frank, hetgeen voor één op vijf personeelsleden de mogelijkheid biedt om van zondagwerk te worden vrijgesteld.

Op te merken dat alle diensten nog niet werden aangepast aan de werkelijke toestand, waardoor de volledige weerslag van de nieuwe ter zake wettelijke beschikkingen nog niet kunnen bepaald worden.

VRAAG N^o 2.

Wanneer mag de integrale afschaffing van de zondagsdienst verwacht worden?

ANTWOORD.

Een eerste stap naar de afschaffing van de zondagsdienst werd verwezenlijkt door het koninklijk besluit van 26 December 1956 houdende inwerkingstelling van de wet van 26 December 1956 op de Postdienst.

Wat de uitreiking 's zondags van de dagbladen betreft werd zoëven een akkoord gesloten tussen de vertegenwoordigers van de nieuwsbladen, die van de syndicale organisaties van het personeel der Posterijen en afgevaardigden van het Departement, die op het initiatief en onder de leiding van de Minister vergaderden.

Accroissement de 1953 à 1957 :

nombre de comptes : + 14,9 %;
nombre d'opérations : + 14,1 %;
montant des comptes : + 13,4 %.

Le personnel ne s'est pas accru dans les mêmes proportions. A la fin de 1954, il comprenait 2.994 unités. A la fin de 1956, ce nombre était passé à 3.131.

Le service du paiement direct est actuellement étendu à plusieurs grandes villes. Ce service est en communication avec Bruxelles par téléscripteur. En outre, un service de paiement à vue dans tous les bureaux de poste (système français) est actuellement à l'étude. Il est probable que ce système, dont le Ministre est partisan, pourra être mis en application en Belgique moyennant certaines conditions.

* * *

Des questions ont été posées par plusieurs commissaires :

QUESTION N^o 1.

Quels sont les effets de la limitation du service dominical?

RÉPONSE.

L'économie annuelle résultant de la limitation actuelle de la distribution dominicale est estimée à quelque 20 millions de francs et cette limitation permet de dispenser du travail dominical un agent sur cinq.

A remarquer que tous les services n'ayant pas encore été adaptés à la situation réelle, il n'est pas encore possible de déterminer complètement les répercussions des nouvelles dispositions légales en la matière.

QUESTION N^o 2.

Où en est la question de la suppression complète du service dominical?

RÉPONSE.

Un premier pas vers la suppression du service dominical a été fait par l'arrêté royal du 26 décembre 1956 portant mise en vigueur de la loi du 26 décembre 1956 sur le Service des Postes.

En ce qui concerne la distribution dominicale des journaux, un accord vient d'être conclu entre les représentants de la presse d'information, ceux des organisations syndicales du personnel des Postes et des délégués du Département, réunis à l'initiative et sous la présidence du Ministre.

Dit akkoord voorziet inzonderheid de progressieve afschaffing van de uitreiking 's zondags door de Post van voormelde dagbladen, dit volgens een programma opgesteld als volgt :

- op 1 April 1958, afschaffing te Luik en te Antwerpen;
- tegen 1 October 1958, afschaffing te Brussel;
- ten laatste op 31 December 1958, afschaffing in het overige gedeelte van het land.

VRAAG N° 3.

Hoever is men gevorderd met de invoering der postbus waarvan sprake in de postwet (bepaald formaat op openbare wegen)?

ANTWOORD.

Dit probleem, betrekkelijk ingewikkeld wegens de voorbereidende maatregelen die het vereist, maakt thans het voorwerp uit van een grondig onderzoek bij het Bestuur der Posterijen.

Een verslag dienaangaande zal mij eerlang worden voorgelegd.

VRAAG N° 4.

Wat is het bedrag dat vermoedelijk door de nieuwe posttarieven zal opgebracht worden?

ANTWOORD.

De schattingen tot dewelke werd overgegaan op basis van de huidige omvang van het postverkeer laten toe, rekening gehouden met de te verwezenlijken tariefverlaging in de betrekkingen met Italië, de verhoging van de ontvangsten die zullen voortvloeien uit de onlangs aan de posttarieven gebrachte wijzigingen, op ongeveer 380.000.000 frank per jaar vast te stellen.

VRAAG N° 5.

Wat zijn de resultaten van de motorisatie? Werd er personeel bespaard en wegen deze besparingen op tegen de uitgaven?

ANTWOORD.

De gedane studie gesteund door enkele theoretische proefnemingen (d.w.z. zonder werkelijke uitreiking) heeft toegelaten de *netto*-besparing die zal voortvloeien uit de algemene motorisering van de uitreiking in de landelijke zone van het land te schatten op ongeveer 40 miljoen frank.

Gezien deze aanmoedigende perspectieven, werd er overgegaan tot *werkelijke* proeven van motorisering in één bepaalde sector van de tien belang-

Cet accord prévoit notamment la suppression progressive de la distribution dominicale par la Poste des journaux susvisés, selon un programme établi comme suit :

- le 1^{er} avril 1957, suppression à Liège et à Anvers;
- pour le 1^{er} octobre 1958, suppression à Bruxelles;
- au plus tard le 31 décembre 1958, suppression dans le reste du pays.

QUESTION N° 3.

Où en est la question de la boîte aux lettres prévue par la loi sur le Service des Postes (boîte aux lettres d'un format déterminé à placer à la limite de la voirie publique)?

RÉPONSE.

Ce problème, relativement complexe en raison des mesures préparatoires qu'il nécessite, fait actuellement l'objet d'un examen approfondi à l'Administration des Postes.

Un rapport sur la question me sera soumis incessamment.

QUESTION N° 4.

Quel sera l'accroissement probable des recettes par suite du relèvement des tarifs postaux?

RÉPONSE.

Les évaluations que l'on a effectuées sur la base du volume actuel du trafic, permettent d'estimer l'augmentation des recettes à résulter des modifications apportées récemment aux tarifs postaux à environ 380.000.000 de francs par an, compte tenu de la réduction des tarifs qui doit être opérée dans les relations avec l'Italie.

QUESTION N° 5.

Quels sont les résultats de la motorisation? A-t-on réduit le personnel et ces réductions compensent-elles les dépenses nouvelles?

RÉPONSE.

L'étude que l'on a faite de cette question, complétée par quelques expériences théoriques (c'est-à-dire sans distribution réelle), a permis d'évaluer à environ 40 millions de francs l'économie *nette* devant résulter de la motorisation générale de la distribution dans les zones rurales du pays.

Devant ces perspectives encourageantes, il a été procédé à des essais *réels* de motorisation dans un secteur déterminé de chacune des dix directions

hebbende gewestelijke directies, ten einde de juistheid van de theoretische vooruitzichten na te gaan, en de nieuwe reglementering toepasselijk op de gemotoriseerde diensten te bepalen. Deze proeven werden in het begin van 1957 aangevangen en de laatst ingediende verslagen duiden aan dat de bekomen resultaten aan de vooruitzichten beantwoorden zowel op financieel gebied (*netto* jaarlijkse besparing van ongeveer 1.350.000 frank enkel voor de sectoren waar de proeven worden gedaan) als ten opzichte van de aan het publiek geboden voordelen en van het comfort van de bedienden.

VRAAG N° 6.

De vervangingen in de hoge directie der postadministratie hebben beroering verwekt. Werd de anciënniteitsorde gevolgd? Op welke gronden steunt de afwijking?

ANTWOORD.

De benoemingen in de eerste categorie worden niet volgens de anciënniteit gedaan. Deze die ons bezighouden gebeurden regelmatig en in overeenstemming met de bepalingen van de artikelen 70 tot 75 van het Statuut van het Rijkspersoneel.

VRAAG N° 7.

De postgebouwen werden aanbesteed door Openbare Werken. Heeft men de zekerheid dat deze werken niet te duur worden betaald?

ANTWOORD.

Overeenkomstig de beschikkingen van het Besluit van de Regent tot het samenbrengen in het Departement van Openbare Werken van de bevoegdigheden betreffende de Rijksgebouwen van 23 October 1946, vallen de studie, het opmaken der bouwontwerpen, de leiding, het toezicht en de keuring der werken voor nieuwbouw, modernisering, vergroting, enz. van postgebouwen in de bevoegdheid van het Departement van Openbare Werken.

Bedoeld Departement is onderworpen aan de wettelijke en reglementaire beschikkingen nopens de overeenkomsten voor rekening van de Staat en namelijk deze betreffende de mededinging en de publieke aanbesteding.

VRAAG N° 8.

Sommige firma's verzenden drukwerken in grote hoeveelheden. Zij zijn verplicht op elk stuk een of meer regels te plakken, wat heel veel tijd vraagt. Het betreft hier geen huis aan huis bedeling. In het buitenland kunnen dergelijke zendingen in de

régionales intéressées, afin de vérifier l'exactitude des prévisions théoriques et de déterminer les bases de la réglementation nouvelle applicable aux services motorisés. Ces essais ont débuté au commencement de l'année 1957 et les rapports les plus récents montrent que les résultats acquis sont conformes aux prévisions, tant au point de vue financier (économie annuelle *nette* de 1.350.000 francs environ pour les seuls secteurs d'expérimentation) qu'en ce qui concerne les facilités offertes au public et le confort des agents.

QUESTION N° 6.

Le remplacement d'un certain nombre de fonctionnaires de la Direction supérieure de l'Administration des Postes a suscité un certain émoi. L'ancienneté a-t-elle été respectée? Comment se justifient les dérogations?

RÉPONSE.

Les nominations en première catégorie ne se font pas d'après l'ancienneté. Celles dont il s'agit ont été faites régulièrement et conformément aux dispositions des articles 70 à 75 du Statut des agents de l'Etat.

QUESTION N° 7.

C'est le Département des Travaux Publics qui procède aux adjudications des bâtiments postaux. Est-on certain que les prix ne sont pas excessifs?

RÉPONSE.

En vertu des dispositions de l'arrêté du Régent du 23 octobre 1946 concentrant au Ministère des Travaux Publics les attributions relatives aux bâtiments de l'Etat, l'étude, la rédaction des projets de construction de bâtiments, la direction, la surveillance et la réception des travaux de construction, de modernisation, d'agrandissement, etc. des bâtiments postaux sont de la compétence du Département des Travaux Publics.

Ce Département est tenu d'observer les dispositions légales et réglementaires relatives aux contrats conclus pour compte de l'Etat et notamment celles qui concernent la concurrence et l'adjudication publique.

QUESTION N° 8.

Certaines firmes, qui envoient de grandes quantités d'imprimés, sont obligées d'apposer sur chacun d'eux un ou plusieurs timbres, ce qui prend beaucoup de temps. Il ne s'agit pas, en l'espèce, de distribution de porte à porte. A l'étranger, les

post worden afgegeven, waar de prijs betaald wordt, maar zonder zegels te plakken. Kan een dergelijk stelsel niet doorgevoerd worden door de postadministratie. De betrokken firma's zouden er veel baat bij hebben zonder dat de post enige schade lijdt.

ANTWOORD.

In binnenlandse dienst mogen, op aanvraag van de uitgevers en onder zekere voorwaarden, de onder geadresseerde band geplaatste nieuwsbladen en tijdschriften ter post bezorgd met ten minste 5.000 nummers, met geld gefrankeerd worden. In plaats van postzegels of van frankeermerken brengt de afzender dan volgende vermelding op de zendingen aan : « België-Belgique — P.B. ».

Aan deze frankeringswijze werd in Belgische dienst geen uitbreiding gegeven omdat het systeem het nodige op de frankering uit te oefenen nazicht te ingewikkeld maakt en dienvolgens niet rationeel is.

De belanghebbende firma's beschikken over de mogelijkheid hun zendingen te frankeren door middel van frankeermachines opgesteld hetzij in eigen diensten, hetzij in sommige postkantoren. In dit laatste geval wordt een minieme bijtaks geveerd ten bedrage van fr. 0,03 per zending, met minimum van 6 frank.

VRAAG N° 9.

Hoever zijn de studies gevorderd met het oog op de omvorming der postadministratie tot een zelfstandige regie.

ANTWOORD.

Van 1930 af, werd door het Bestuur een ontwerp tot oprichting van een Regie der Posterijen opgesteld.

In 1955 en 1956 werd een andere, meer volledige en beter aan de postnoodwendigheden aangepaste tekst ter studie gebracht.

Het jongste ontwerp, voorziet de personificatie van het Bestuur der Posterijen niet maar houdt zich uitsluitend aan de minimum oplossing die enkel streeft naar het uitschakelen van de meest ernstige moeilijkheden.

Harerzijds heeft de Commissie voor Hervorming van de Openbare Comptabiliteit een ontwerp in gereedheid gebracht dat de rekenplichtige autonomie toestaat aan de Staatsdiensten die met een zending van commerciële of industriële aard belast zijn. De bijzonderste van deze diensten is juist het Bestuur der Posterijen.

Men kan verwachten dat het rekenplichtig statuut van het Bestuur der Posterijen binnen korte tijd zal vernieuwd worden. De kwestie te weten of de rechtspersoonlijkheid haar al dan niet te dezer gelegenheid zal worden verleend blijft nog te bespreken.

envois de cette nature peuvent être remis à la poste, où on paie le prix de l'expédition, mais sans apposition de timbres. Ce système ne pourrait-il pas être adopté par l'Administration des Postes ? Les firmes intéressées y trouveraient grand profit, sans que la Poste en soit aucunement lésée.

RÉPONSE.

En service intérieur, les journaux et revues qui sont remis à la poste à raison d'au moins 5.000 numéros par envoi peuvent, à la demande des éditeurs et dans certaines conditions, être affranchis par le simple paiement. En pareil cas, l'expéditeur remplace sur les envois les timbres-poste ou les cachets d'affranchissement par la mention suivante : « Belgique-Belgie — P.B. ».

Ce mode d'affranchissement n'a pas été généralisé en service intérieur parce que le contrôle est trop compliqué et que, de ce fait, le système n'est pas rationnel.

Les firmes intéressées ont la faculté d'affranchir leurs envois au moyen de machines à affranchir installées soit dans leurs propres services, soit dans certains bureaux de poste. Dans ce dernier cas, il est perçu une taxe supplémentaire minime de fr. 0,03 par envoi, le minimum étant de 6 francs.

QUESTION N° 9.

Où en sont les études relatives à la constitution de l'Administration des Postes en régie autonome ?

RÉPONSE.

Dès 1930, l'Administration a rédigé un projet de création d'une Régie des Postes.

Un autre texte, plus complet et mieux adapté aux besoins de la Poste, a fait l'objet d'une étude en 1955 et en 1956.

Le dernier projet ne prévoit pas la personification civile de l'Administration des Postes, mais s'en tient exclusivement à la solution minima qui ne vise qu'à éliminer les principales difficultés.

De son côté, la Commission de la Réforme de la Comptabilité Publique a élaboré un projet accordant l'autonomie en matière de comptabilité aux services de l'Etat dont la mission est d'ordre commercial ou industriel. Le plus important de ces services est précisément l'Administration des Postes.

On peut prévoir que le statut comptable de l'Administration des Postes sera révisé dans un proche avenir. La question de savoir si la personification civile lui sera alors accordée ou non n'est pas encore réglée.

VRAAG N° 10.

Worden maatregelen overwogen die er toe zouden strekken de post te vergoeden voor het werk dat verricht wordt voor andere administraties of parastatale instellingen?

ANTWOORD.

Heden wordt door de hierna aangeduide organismen de kostprijs van de prestaties terugbetaald : Spaar- en Lijfrentekas, Buurtspoorwegen, Provinciën, Regie der Luchtwegen, R.T.T., verschillende kassen voor familiale vergoeding, N.M.B.S., R.M.Z., enz.

Daarentegen bestaan er andere niet ingevorderde (fictieve) ontvangsten die maar pro memorie in de industriële comptabiliteit voorkomen.

	(Cijfers voor 1956)
Portvrijdom voor Ministeriële Departementen	110.933.588
Militaire Portvrijdom	36.824.028
Betaling voor het « Strijdersfonds »	138.176
Verschuldigde Lijfrente waarden	601.645
Verschuldigde Fiskale waarden	13.634.347
Betaling van Interest coupons	1.925.806
Mali van het Bestuur der Postchecks normaal ten laste te nemen door het Ministerie van Financiën dat de beschikbare fondsen aanwendt zonder betaling van interest	361.928.451
Bezoldigingen van Postagenten gehecht aan verschillende Departementen, of Administraties.	3.581.181
Vereffende Hulp gelden voor rekening van de Centrale Diensten aan agenten vreemd aan het Bestuur der Posterijen	277.913
Vereffende bijzondere Toelagen voor rekening van de Centrale Diensten aan agenten vreemd aan het Bestuur der Posterijen	1.837.189
Verdeling der Brandstoffen aan de staatsdiensten	4.472.360
	<u>536.154.684</u>

VRAAG N° 11.

De kredieten voor de postgebouwen behoren tot Openbare Werken?

Ze schijnen zeer klein. Er zou een dienst moeten zijn die de werkelijke verkoopprijs zou kontroleren met deze van de aanbesteding.

QUESTION N° 10.

Compte-t-on prendre des mesures pour rémunérer les travaux effectués par la Poste pour le compte des autres administrations ou des organismes parastataux ?

RÉPONSE.

Actuellement, le coût des prestations fournies par l'Administration des Postes est déjà remboursé par les organismes suivants : Caisse d'Epargne et de Retraite, Chemins de Fer Vicinaux, Provinces, Régie des Voies Aériennes, R.T.T., diverses caisses d'allocations familiales, S. N. C. B., O.N.S.S., etc.

En revanche, il existe d'autres recettes (fictives) non recouvrées qui ne figurent que pour mémoire dans la comptabilité industrielle.

	(Chiffres de 1956)
Franchise de port dont jouissent les Départements ministériels	110.933.588
Franchise de port militaire	36.824.028
Versement au « Fonds des Combattants »	138.176
Rentes viagères dues	601.645
Valeurs fiscales dues	13.634.347
Paiement de coupons à intérêt	1.925.806
Mali de l'Administration des Chèques Postaux, à supporter normalement par le Ministre des Finances, qui emploie les fonds disponibles sans payer d'intérêt	361.928.451
Rémunérations payées aux agents des Postes attachés à divers Départements ou Administrations	3.581.181
Secours versés pour compte des Services Centraux à des agents étrangers à l'Administration des Postes	277.913
Subventions spéciales liquidées pour compte des Services Centraux à des agents étrangers à l'Administration des Postes	1.837.189
Distribution des combustibles aux services de l'Etat	4.472.360
	<u>536.154.684</u>

QUESTION N° 11.

Les crédits destinés aux bâtiments postaux relèvent-ils du Département des Travaux Publics?

Ces crédits semblent très minimes. Il devrait y avoir un service chargé de vérifier si le prix de vente réel concorde bien avec celui de l'adjudication.

ANTWOORD.

1^o Overeenkomstig het besluit van de Regent tot het samenbrengen in het Department van Openbare Werken van de bevoegdheden betreffende de Rijksgebouwen van 23 October 1946, behoren de studie, het opmaken der bouwontwerpen, de leiding, het toezicht en de keuring der werken voor nieuwbouw, modernisering, vergroting, enz. van postgebouwen tot de bevoegdheid van het Departement van Openbare Werken.

2^o Wat de omvang van de voor het Bestuur der Posterijen door het Departement van Openbare Werken uitgevoerde werken betreft, wordt een lijst met de behoeften van dit Bestuur en voor ieder budgetair dienstjaar ingediend bij voormeld Departement, zulks ten einde aan dit laatste toe te laten de voor de uitvoering van de aangevraagde werken de nodige kredieten te voorzien.

3^o Het programma wordt evenwel volgens de aan de Post toegewezen beperkte kredieten, tot enkele gebouwen herleid, en wordt tijdens het dienstjaar, door het Departement van Openbare Werken gewijzigd of soms niet volledig uitgevoerd.

Voor de jaren 1951 tot 1956, was de toestand als volgt :

RÉPONSE.

1^o En vertu de l'arrêté du Régent du 23 octobre 1946, concentrant au Ministère des Travaux Publics les attributions relatives aux bâtiments de l'Etat, l'étude, la rédaction des projets de construction de bâtiments, la direction, la surveillance et la réception des travaux de construction, de modernisation, d'agrandissement, etc., des bâtiments postaux sont de la compétence du Département des Travaux Publics.

2^o Pour ce qui est du volume des travaux effectués pour l'Administration des Postes par le Département des Travaux Publics, un relevé des besoins de cette Administration est adressé pour chaque exercice budgétaire au Département précité afin de permettre à celui-ci de prévoir les crédits nécessaires à l'exécution des travaux demandés.

3^o Toutefois, eu égard aux crédits limités dont la Poste peut disposer, le programme est réduit à quelques bâtiments et parfois modifié en cours d'exercice ou seulement par le Département des Travaux Publics.

Pour les années 1951 à 1956, la situation a été la suivante :

	Kredieten aangevraagd door de Posterijen <i>Crédits demandés par la Poste</i>	Toegestane kredieten — <i>Crédits accordés</i>	Uitgevoerde werken — <i>Travaux effectués</i>
1951	129.000.000	16.000.000	15.987.000
1952	20.500.000 (enkel dringende werken) (<i>travaux urgents uniquement</i>)	15.000.000	11.425.000
1953	60.000.000	23.000.000	14.397.000
1954	89.970.000	21.000.000	20.396.000
1955	132.550.000	29.000.000	28.345.000
1956	83.700.000	25.150.000	29.557.000

Ten einde aan deze toestand, welke schadelijk is voor de normale en regelmatige gang van de postdiensten, een einde te stellen, heb ik in overweging genomen aan het Bestuur der Posterijen zijn autonomie in zake optrekken van gebouwen toe te vertrouwen. Deze kwestie werd in de loop van de laatste jaren meermaals onderzocht, maar het beoogde doel kon tot nog toe niet worden bereikt.

Afin de mettre un terme à cette situation préjudiciable au fonctionnement normal et régulier des services postaux, j'ai envisagé la restitution à l'Administration des Postes de son autonomie en matière de construction de bâtiments. Cette question a été examinée à plusieurs reprises au cours des dernières années, mais le but poursuivi n'a pu être atteint jusqu'à présent.

III. — SCHEEPVAART.

Voor de binnenscheepvaart deden de volgende veranderingen zich voor : de tonnemaat groeide (toestand op 1 October 1956 en op 1 October 1957) van 2.340.610 tot 2.359.973; het aantal boten steeg van 5.880 tot 5.888.

De Minister wijst er op dat het aandeel van België te gering is in de Rijscheepvaart. De Rijnboten waarover België beschikt zijn te klein en alle pogingen om in deze toestand verandering te brengen leden tot nu toe schipbreuk. De Minister denkt dat een oplossing eventueel kan gevonden worden door het oprichten van een gemengde maatschappij waaraan Staat en privaatkapitaal zouden samenwerken met het doel meer vracht te bekomen. Voor de binnen-scheepvaart werden de volgende kredieten voorzien :

Jaar	Kredieten
1954	35.308.000
1955	38.791.000
1956	51.298.000
1957	52.517.500
1958	62.145.000

Al deze kredieten, met uitzondering van $\pm$ 2 miljoen frank dienen voor de steun aan onze Rijnvaart.

Zeewezen :

Maalboten :

Sedert 1954 ondergingen de boten de volgende veranderingen :

- Juni 1956 : in lijn brengen van de « Roi Léopold III »;
- April 1957 : in lijn brengen van de « Koningin Elisabeth »;
- begin 1958 : in lijn brengen van de « Reine Astrid ».

Al deze schepen zullen in 1958 in de vaart zijn te zamen met de nieuwe car-ferry waarvan de indienststelling tegen einde Mei verwacht wordt.

Alhoewel er voor de Dienst der Paketboten geen zuivere industriële boekhouding wordt bijgehouden, bestaat toch de zekerheid dat deze dienst werkt met een zekere winst. Dit is vooral te danken aan het feit dat het vervoer van reizigers en rijtuigen steeds toeneemt zoals blijkt uit de onderstaande tabel :

III. — NAVIGATION.

Dans le domaine de la navigation intérieure, on a enregistré les résultats suivants : le tonnage est passé de 2.340.610 à 2.359.973 et le nombre de bateaux de 5.880 à 5.888 (situation au 1^{er} octobre 1956 et au 1^{er} octobre 1957).

Le Ministre fait remarquer que la part prise par la Belgique dans la navigation rhénane est trop faible. Les bateaux rhénans belges n'ont pas un tonnage suffisant et tous les efforts entrepris jusqu'ici pour remédier à cette situation ont échoué. Le Ministre pense qu'une solution pourrait éventuellement être trouvée dans la création d'une société mixte à laquelle participeraient l'Etat et le capital privé et qui aurait pour but d'obtenir plus de fret. Les crédits prévus pour la navigation intérieure sont les suivants :

Année	Crédits
1954	35.308.000
1955	38.791.000
1956	51.298.000
1957	52.517.500
1958	62.145.000

Tous ces crédits, à l'exception de $\pm$ 2 millions de francs, servent à soutenir notre navigation rhénane.

Marine :

Paquebots :

Depuis 1954 se sont produites les modifications suivantes :

- juin 1956 : mise en ligne du « Roi Léopold III »;
- avril 1957 : mise en ligne du « Koningin Elisabeth »;
- au début de 1958 : mise en ligne du « Reine Astrid ».

Tous ces bateaux seront en service en 1958, de même qu'un nouveau car-ferry dont la mise en ligne est prévue pour fin mai.

Bien qu'il n'existe pas de comptabilité purement industrielle pour le Service des Paquebots, il est cependant certain que ce service réalise des bénéfices. La raison principale en est que le transport de voyageurs et de voitures se développe constamment, ainsi qu'il résulte du tableau ci-dessous :

Jaar. — Année	Aantal vervoerde passagiers — Nombre de passagers transportés	Aantal vervoerde rijtuigen — Nombre de voitures transportées	Ontvangsten — Recettes
1954	716.252	27.488	205.000.000
1955	816.995	30.578	225.000.000
1956	877.666	32.064	245.000.000
1957	994.000 (*)	38.000 (*)	250.000.000 (*)
1958	1.100.000 (**)	54.000 (**)	275.000.000 (**)

(*) Benaderende schattingen. — *Estimations approximatives.*

(**) Ramingen. — *Prévisions.*

Koopvaardijvaart :

De groei van de koopvaardijvaart vertoont het volgende beeld :

Marine marchande :

L'accroissement de la flotte marchande ressort du tableau suivant :

Jaar. — Année	Aantal schepen — Nombre de bateaux	Tonnemaat — Tonnage
1954	90	420.135
1955	82	430.322
1956	82	460.577
1957	86	503.246
1958 (26 November/novembre 1957)	90	532.612

Op het huidig ogenblik zijn in constructie 25 schepen voor een totale bruto tonnemaat van ± 229.000 B.T. en ver gevorderde onderhandelingen zijn aan de gang voor de bouw van 4 bijkomende vaartuigen, die in totaal ± 77.000 B.T. meten. De Belgische overzee-vloot is dus op goede weg om het 1.000.000 B.T. te bereiken.

Het is gebleken dat tankers van 45 tot 60.000 ton in België kunnen gebouwd worden. De haven van Antwerpen moet evenwel aangepast worden en liefst zo vlug mogelijk uitgerust worden met radar-installaties langs de Zee-Schelde. De kosten voor deze installaties moeten geraamd worden op ongeveer 250 miljoen.

Met de opruiming van de gevaarlijkste wrakken in de Noordzee hoopt men in 1958 klaar te komen.

En ce moment, il y a en construction 25 navires d'un tonnage brut global d'environ 229.000 T.B. et des négociations sont sur le point d'aboutir pour la construction de 4 navires supplémentaires d'un total de ± 77.000 T.B. La flotte belge de haute mer est donc en bonne voie d'atteindre 1.000.000 de T.B.

Il s'est avéré possible de construire en Belgique des bateaux-citernes de 45 à 60.000 tonnes. Il est cependant nécessaire de réadapter le port d'Anvers et d'équiper au plus tôt l'Escaut maritime d'installations de radar. Le coût de ces installations est évalué à environ 250 millions.

On espère pouvoir terminer en 1958 le relèvement des épaves les plus dangereuses qui se trouvent encore dans la mer du Nord.

Visserij :

De kredieten-leningen voor de visserij vertonen het volgende beeld :

Jaar	Kredieten
1954	47.161.000
1955	55.465.020
1956	34.756.820
1957 (*)	21.829.500 (*)
1958	Kan onmogelijk voorzien worden

De kredieten zijn verstrekt om reden van : nieuwbouw van schepen en vernieuwing van motoren.

Zeevaartonderwijs :

In verband met de wet op het zeevaartonderwijs deelt de Minister mede dat weldra de voorziene koninklijke uitvoeringsbesluiten zullen verschijnen. Deze zullen het statuut van dit onderwijs volledig vaststellen. Het aantal leerlingen in de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen stijgt, zoals blijkt uit de volgende tabel :

Schooljaar	Leerlingen
1953-1954	208
1954-1955	238
1955-1956	248
1956-1957	215
1957-1958	256

Tunnel onder de Schelde. — Tolgelden.

Met betrekking tot de tolgelden, die nog steeds geïnd werden voor de doortocht van de grote tunnel, verklaart een commissaris :

Bij de wet van 15 Maart 1923 werd beslist op 's Lands kosten een tunnel te bouwen onder de Schelde te Antwerpen.

Deze beslissing werd destijds niet uitgevoerd omwille van financiële moeilijkheden van het ogenblik. Door belanghebbende gemeenten en Provinciën, vooral Oost-Vlaanderen die een deel van haar grondgebied had afgestaan om deze tunnel te bekomen, werd, spijs de financiële moeilijkheden van de Staat, aangedrongen en zo ontstond de Intercommunale Maatschappij van de Linkse Schelde Oever (IMALSO) waar buiten de deelname van de Staat, de twee Provinciën en enkele gemeenten financiële lasten aanvaardden. Van in den beginne werd van de Provinciën en gemeenten die ingelijfd werden bij het grondgebied der stad Antwerpen de IMALSO voorgesteld als een renderende

(*) Op 26 November 1957.

Pêche maritime :

Les crédits-prêts alloués à notre flotte de pêche ont été les suivants :

Année	Crédits
1954	47.161.000
1955	55.465.020
1956	34.756.820
1957 (*)	21.829.500 (*)
1958	imprévisible

Ces crédits sont affectés aux constructions nouvelles et au renouvellement des moteurs.

Enseignement maritime :

Le Ministre communique que les arrêtés royaux d'exécution relatifs à la loi sur l'enseignement maritime paraîtront bientôt. Ils définiront complètement le statut de cet enseignement. Le nombre d'élèves de l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers est en augmentation, comme il appert du tableau ci-dessous :

Année scolaire	Elèves
1953-1954	208
1954-1955	238
1955-1956	248
1956-1957	215
1957-1958	256

Tunnel sous l'Escaut. — Péages.

Au sujet des péages qui continuent à être perçus pour le passage par le grand tunnel, un commissaire déclare ce qui suit :

Par la loi du 15 mars 1923, il a été décidé de construire, aux frais de l'Etat, un tunnel sous l'Escaut à Anvers.

Les difficultés financières du moment ne permirent pas, à l'époque, de mettre cette décision à exécution. Les communes et provinces intéressées, et surtout la Flandre Orientale qui avait cédé une partie de son territoire en vue de la construction du tunnel, insistèrent sur l'exécution du projet, en dépit des difficultés financières de l'Etat, et c'est ainsi que fut créée la Société intercommunale pour l'aménagement de la Rive gauche de l'Escaut (I.M.A.L.S.O.), au sein de laquelle les deux provinces et quelques communes acceptèrent d'assumer des charges financières pour compléter l'intervention de l'Etat. Dès le début, l'I.M.A.L.S.O. fut présentée aux provinces et aux communes qui allaient être annexées à la

(*) Au 26 novembre 1957.

zaak op termijn dank zij de realisatie van bouwgronden op de Linker-Schelde-Oever. Na 25 jaar is I.M.A.L.S.O. niet in staat de tolgelden af te schaffen en wij menen dat nu het ogenblik gekomen is opdat de Staat de integrale kosten van uitbating van deze tunnel te zijnen laste zou nemen.

Minister Segers heeft destijds een eerste stap gedaan door een toelage te verlenen van 10 miljoen frank. Toen reeds werden verdere maatregelen voorzien.

De huidige Regering voert een groots opgevatte normalisatie van ons wegennet, door uitbreiding en modernisatie, door overname van Provinciale banen en zelfs gemeentewegen. Deze politiek herleidt zich tot het vermijden van toestanden die inbreuk maken op het soeverein beheer van de Staat. Het beheer van de tunnel te Antwerpen zou moeten overgedragen worden aan het Wegenfonds. Deze tunnel is trouwens een kunstwerk op onze Rijkswegen zoals andere kunstwerken op onze autowegen en tal van tunnels deze laatste tijd gebouwd.

Waar honderd miljoenen, zelfs miljarden per jaar door de Staat worden uitgegeven voor wegenwerken waarvoor geen « tol » wordt geëist, past het, dat de enige overblijvende « tol » in België volledig wordt afgeschaft.

Het Wereldtentoonstellingjaar 1958 is daarbij een gepaste gelegenheid om de Scheldetunnel van af 1 Januari 1958 volledig vrij te maken.

Het krediet dat hiervoor nodig is bedraagt slechts 25.000.000 frank voor 1958.

Wij dienen desbetreffend een amendement in dat het krediet van 10 miljoen, reeds voorzien op artikel 20, littera 5, van Titel I, Sectie I, Hoofdstuk II, verhoogt met 25.000.000 frank.

De Minister geeft kennis van de onderstaande nota :

In 1956 werd, zoals vorige jaren, door de Staat de gebruikelijke forfaitaire tussenkomst van 10 miljoen frank uitgekeerd en verleende de provincie Antwerpen een tussenkomst van 2.800.000 frank (1.600.000 frank voor 1955 en 1.200.000 frank voor 1956).

Beide bedragen, gevoegd bij de gezamenlijke opbrengst van de door I.M.A.L.S.O. geheven tunnelrechten en andere ontvangsten, gaf een totaal van fr. 48.628.202,84.

Aan uitgaven werd voor hetzelfde dienstjaar door I.M.A.L.S.O. een totaal van fr. 42.138.690,98 geboekt.

Er bleek dus voor 1956 een batig saldo van fr. 6.489.511,86.

Overeenkomstig de statuten van I.M.A.L.S.O. moet deze winst tussen de bij I.M.A.L.S.O. betrokken openbare besturen, met name :

- de Staat;
- de provincie Antwerpen;
- de provincie Oost-Vlaanderen;
- en de stad Antwerpen,

Ville d'Anvers comme une entreprise rentable à terme grâce à la réalisation des terrains à bâtir de la rive gauche de l'Escaut. Après 25 ans, l'I.M.A.L.S.O. n'est pas encore à même de supprimer les péages, et nous estimons que le moment est venu pour l'Etat de prendre à sa charge la totalité des frais d'exploitation du tunnel.

Le Ministre Segers avait posé un premier jalon en octroyant une subvention de 10 millions de francs. Mais à ce moment déjà, des mesures complémentaires étaient envisagées.

Le Gouvernement actuel applique une vaste politique de normalisation de notre réseau routier consistant dans l'extension et la modernisation de celui-ci et la reprise par l'Etat de certaines routes provinciales et même de certains chemins communaux. Cette politique se limite à supprimer des situations contraires aux droits souverains de l'Etat. Il y aurait lieu de transférer la gestion du tunnel d'Anvers au Fonds des Routes. Le tunnel constitue d'ailleurs un ouvrage d'art situé sur l'une des routes de l'Etat, au même titre que les autres ouvrages d'art établis sur nos autoroutes et les nombreux tunnels qui viennent d'être construits.

Etant donné que l'Etat dépense annuellement des centaines de millions, voire des milliards pour des travaux de voirie, sans percevoir aucun péage, il est souhaitable que le seul « péage » qui subsiste en Belgique soit complètement aboli.

De plus, l'année de l'Exposition universelle sera une occasion tout indiquée d'instaurer intégralement le libre passage par le tunnel sous l'Escaut dès le 1^{er} janvier 1958.

Le crédit nécessaire n'est que de 25 millions de francs pour 1958.

C'est pourquoi nous proposons un amendement augmentant de 25 millions de francs le crédit de 10 millions qui figure déjà à l'article 20, littéra 5, du Titre I, Section I, Chapitre II.

Le Ministre donne alors communication de la note ci-après :

En 1956, tout comme pour les années précédentes, l'intervention forfaitaire usuelle de l'Etat s'est élevée à 10.000.000 de francs, tandis que l'intervention de la province d'Anvers s'élevait à 2.800.000 francs (1.600.000 francs pour 1955 et 1.200.000 francs pour 1956).

Ces deux montants ajoutés aux rentrées globales des péages de tunnel perçus par l'I.M.A.L.S.O. et à d'autres recettes ont donné un total de fr. 48.628.202,84.

Pour le même exercice, le total des dépenses de l'I.M.A.L.S.O. s'est élevé à fr. 42.138.690,98.

L'exercice 1956 s'est donc clôturé par un boni de fr. 6.489.511,86.

Conformément aux statuts de l'I.M.A.L.S.O. le bénéfice est à répartir entre les administrations publiques intéressées dans l'I.M.A.L.S.O., à savoir :

- l'Etat;
- la province d'Anvers;
- la province de la Flandre Orientale;
- et la ville d'Anvers,

verdeeld worden, derwijze dat de door hen aangegane verbintenissen inzake het dragen van de leningenlast, er evenredig door verminderd worden.

De aldus verminderde leningenlast ten opzichte van de normale leningenlast (wil zeggen zonder winstaandeel) kan als volgt worden voorgesteld :

<i>Leningenlast</i>		
	<i>zonder</i> winstaandeel	<i>met</i> winstaandeel
Staat fr.	14.886.242,25	11.641.486,31
Provincie Antwerpen	5.954.496,90	4.656.594,53
Provincie Oost-Vlaanderen	2.977.248,45	2.328.297,27
Stad Antwerpen	5.954.496,90	4.656.594,53
Fr.		23.282.972,64
(Winst IMALSO)		6.489.511,86
Fr.	29.772.484,50	29.772.484,50

Gesteld zijnde dat in hoger geciteerd bedrag « ontvangsten » van fr. 48.628.202,84 de opbrengst van eigenlijke tunnelrechten (inclusief de tussenkomsten van de Staat en de Provincie) 38.000.000 fr. bedraagt, mag aangenomen worden dat de Staat een bijkomende vergoeding van

$$38.000.000 - 10.000.000 = 28.000.000$$

zou te betalen hebben om de tunnelrechten volledig af te schaffen, mits behoud voor de andere garanten van de vermindering die op hun aandeel in de leningenlast statutair werd toegepast (zegge globaal : de helft van 6.489.511 frank).

Indien men echter uitgaat van de veronderstelling dat de algemene afschaffing van de tunnelrechten dient te geschieden mits betaling door de provinciën Antwerpen en Oost-Vlaanderen en de stad Antwerpen en hun integrale leningenlast, dan zou het door de Staat te verlenen bijkrediet kunnen gereduceerd worden tot nagenoeg

$$28.000.000 - 3.000.000 = 25.000.000.$$

In deze laatste veronderstelling zou de uiteindelijke Staatstussenkomst oplopen tot een bedrag van 35.000.000 frank tot dekking van de exploitatiekosten + 14.886.242 frank als tussenkomst in de leningenlast, maakt circa 50.000.000 frank.

Tot op heden heeft het Departement van Financiën, dat trouwens eveneens rechtstreeks bij het probleem betrokken is, de last van een dergelijke verhoging van het bedrag niet willen dragen wegens de op zijn begroting uitgetrokken leninglast en de fiskale vrijstellingen.

de façon que les engagements souscrits par elles en matière de charges d'emprunts, s'en trouvent diminuées proportionnellement.

Les charges d'emprunts ainsi réduites, par rapport aux charges d'emprunts normales (c'est-à-dire sans participation aux bénéfices), se présentent comme suit :

<i>Charge d'emprunts</i>		
	<i>sans</i> participation aux bénéfices	<i>avec</i> participation aux bénéfices
Etat fr.	14.886.242,25	11.641.486,31
Province d'Anvers	5.954.496,90	4.656.594,53
Province de Flandre Orientale	2.977.248,45	2.328.297,27
Ville d'Anvers	5.954.496,90	4.656.594,53
Fr.		23.282.972,64
(Bénéfice IMALSO)		6.489.511,86
Fr.	29.772.484,50	29.772.484,50

A supposer que dans le montant précité des « recettes » (fr. 48.628.202,84) le produit des péages proprement dits (y compris les interventions de l'Etat et de la province) soit de 38.000.000 de francs, on peut admettre que l'Etat aurait à payer une subvention supplémentaire de

$$38.000.000 - 10.000.000 = 28.000.000$$

pour supprimer complètement les péages, moyennant maintien, pour les autres garants, de la réduction appliquée statutairement à leur part des charges d'emprunts (soit au total : la moitié de 6.489.511 fr.).

Si l'on part toutefois de l'hypothèse que la suppression totale des péages doit se faire moyennant paiement, par les provinces d'Anvers et de Flandre Orientale et par la ville d'Anvers, de leurs charges d'emprunts intégrales, le crédit supplémentaire à accorder par l'Etat pourrait être réduit à environ

$$28.000.000 - 3.000.000 = 25.000.000$$

Dans cette dernière hypothèse, l'intervention finale de l'Etat comprendrait un montant de 35.000.000 de francs destiné à couvrir les frais d'exploitation + 14.886.242 francs à titre d'intervention dans les charges d'emprunts, ce qui fait au total *environ* 50.000.000 de francs.

Jusqu'à ce jour, le Département des Finances, qui lui aussi est directement intéressé au problème, étant donné les charges d'emprunts et les exonérations fiscales portées à son budget, n'a pas voulu assumer la charge d'une pareille majoration.

Daar aan de andere kant, ter gelegenheid van de bespreking van de begroting van mijn Departement, werd aangedrongen op de opheffing van de tolgeden waarvan sprake, ben ik goed geplaatst om te verklaren dat de bevoegdheid van mijn Departement inzake het gerezen probleem niet zeer duidelijk bepaald is.

Eens en voor altijd moet ik zeggen, dat het probleem I.M.A.L.S.O., in zijn geheel beschouwd, slechts zeer verre affiniteiten vertoont met de bevoegdheden die specifiek eigen zijn aan mijn Departement.

Zulks is des te meer waar, daar de verzoeken die er toe strekken de bestaande tunnel voor voertuigen te verdubbelen, deel uitmaken van een gezamenlijk programma waarvan de financieringsmiddelen dienen uitgetrokken op andere begrotingen dan die van Verkeerswezen.

Dit gesteld zijnde, wens ik er aan te herinneren dat het uittrekken op de begroting van mijn Departement van een krediet van 10 miljoen ten bate van de I.M.A.L.S.O., een persoonlijk initiatief van mijn voorganger was; dit initiatief becritiseer ik niet als dusdanig, maar het veroorlooft mij te verklaren dat mij maar moeilijk een verwijt kan gemaakt worden zo ik er niet mocht in slagen meer te bekomen dan hetgeen aan mijn voorganger toegestaan werd.

Hoe dan ook, de nieuwe bespreking die onlangs in het Parlement gevoerd werd zal mij de gelegenheid geven opnieuw in voeling te treden met de andere openbare besturen die belangen in de maatschappij I.M.A.L.S.O. hebben welke even groot in aantal zijn als die van de Staat, d.w.z. 50 pct. Derhalve stel ik voor met de bespreking van dat probleem te wachten tot die contacten tot stand gebracht zijn.

Na de tussenkomst van de Minister volgt een bespreking. Enerzijds worden toelichtingen gegeven met betrekking op het verleden. Aan de andere kant wordt er op gewezen dat de capaciteit van de huidige tunnel op de spitsuren reeds ontoereikend is, zodat in de toekomst ernstig moet gedacht worden aan een tweede tunnel.

Men kan de kwestie van het afschaffen van tolgeden van uit politiek standpunt bekijken. In dit geval wordt het meerderheid tegen minderheid, met het gevaar dat latere regeringen kunnen uit besluiten, dat de meerderheid het afschaffen der tolgeden niet wenst.

Het is ook mogelijk zich op het praktische standpunt te plaatsen. Elkeen stemt in met het principe van de vrije doortocht door de tunnel. De Commissie zou met algemene stemmen een wens kunnen uitdrukken. De huidige Regering en deze die volgen zouden dan weten dat de Senaatscommissie de vraag zal blijven stellen tot een resultaat bereikt wordt.

Hierna wordt overgegaan tot stemming over het ingediende amendement.

De uitslag der stemming wordt verder medegedeeld.

D'autre part, étant donné qu'à l'occasion de chaque discussion du budget de mon Département, j'ai été saisi de demandes de suppression des péages, je puis déclarer que la compétence de mon Département en cette matière n'est pas nettement établie.

Il faut que je dise une fois pour toutes que le problème de l'I.M.A.L.S.O. considéré dans son ensemble, n'a que des rapports très lointains avec les attributions spécifiques de mon Département.

Cela est d'autant plus vrai que les demandes tendant à obtenir le dédoublement du tunnel pour véhicules, ressortissent à un programme d'ensemble dont le financement est à imputer sur des budgets autres que celui des Communications.

Cela étant posé, je tiens à rappeler que l'inscription du crédit de 10 millions au budget de mon Département en faveur d'I.M.A.L.S.O. est due à l'initiative personnelle de mon prédécesseur, initiative que je ne critique pas pour autant, mais qui m'autorise à déclarer que l'on pourra difficilement me faire grief de ne pas obtenir éventuellement plus que mon prédécesseur.

Quoi qu'il en soit, la discussion qui vient d'avoir lieu au Parlement me permettra de reprendre contact avec les autres pouvoirs publics qui ont dans la société I.M.A.L.S.O. des intérêts équivalents à ceux de l'Etat, c'est-à-dire 50 p. c. En conséquence, je propose de reporter la discussion de ce problème au moment où j'aurai eu ces contacts.

Le Ministre intervient pour déclarer que le Gouvernement ne peut pas admettre de nouvelles dépenses. Une discussion s'engage à ce sujet. Des explications sont fournies concernant le passé et, d'autre part, il est signalé qu'aux heures de pointe, la capacité du tunnel actuel est déjà insuffisante, de sorte qu'à l'avenir, il faudra songer sérieusement à construire un second tunnel.

La question de la suppression des péages peut être considérée du point de vue politique. Dans ce cas, le vote aura lieu majorité contre minorité, avec le risque que des gouvernements ultérieurs pourraient en conclure que la majorité ne désire point cette suppression.

On peut également considérer la question sous l'angle pratique. L'accord est unanime quant au principe du libre passage par le tunnel. La Commission pourrait émettre un vœu à l'unanimité. Ainsi, le Gouvernement actuel et ses successeurs sauraient que la Commission du Sénat est décidée à revenir à la charge jusqu'à ce qu'un résultat ait été atteint.

Après quoi, la Commission passe au vote sur l'amendement proposé.

On trouvera plus loin le résultat de ce vote.

IV. — HET VLIEGWEEZEN.

Sedert 1954 werden tal van luchtakkoorden afgesloten of gewijzigd en wel met de volgende landen :

A. *Afgesloten akkoorden :*

1954 : Oostenrijk.
1955 : Ierland.
1956 : Bondsrepubliek Duitsland, Hongarije, Polen, Roemenië, Turkije.
1957 : Bulgarije, Soedan, Syrië, Yougoslavië, Marokko.

B. *Gewijzigde akkoorden :*

1955 : Griekenland.
1956 : Tchechoslovakië, Egypte, Canada.
1957 : Zuid afrikaanse Unie.

Nieuwe luchtlijnen werden ingevlogen namelijk :

A. Brussel — Palma de Majorca;
Brussel — Warschau;
Brussel — Düsseldorf — Wenen;
Brussel — Budapest — Bukarest;
Brussel — Manchester — Dublin;
car ferry Oostende — Southend;
Brussel — Frankfurt — Athene — Istanbul;

Brussel — Praag — Athene — Kaïro;
Brussel — Keulen — Belgrado;
Brussel — Montréal.

B. *Helicopters :*

Brussel — Dortmund;
Brussel — Parijs.

Op het ogenblik verbindt het Sabena-net België met 33 andere landen en 52 bestemmingsplaatsen in deze landen. Het verzekert daarbij de verbinding België — Belgisch Congo en bedient 38 centra in de Kolonie.

De hefschroefvliegtuigen verbinden Brussel met 9 steden der naburige landen.

Besprekingen worden gevoerd met de V.S.A., Canada, Libanon, met Italië wordt onderhandeld.

De financiële toestand van de Sabena is zeer goed, zoals aangetoond wordt door de volgende cijfers :

Jaar	Totaal ontvangst	Winst + Verlies —
—	—	—
1954	1.857.549.607	— 53.498.406
1955	2.142.719.345	+ 19.323.389
1956	2.399.219.981	+ 77.471.612

IV. — L'AVIATION.

Nombre d'accords aériens ont été conclus ou modifiés depuis 1954; il s'agit d'accords avec les pays suivants :

A. *Accords conclus :*

1954 : Autriche.
1955 : Irlande.
1956 : République Fédérale d'Allemagne, Hongrie, Pologne, Roumanie, Turquie.
1957 : Bulgarie, Soudan, Syrie, Yougoslavie, Maroc.

B. *Accords modifiés :*

1955 : Grèce.
1956 : Tchécoslovaquie, Egypte, Canada.
1957 : Union Sud-Africaine.

De nouvelles lignes aériennes ont été inaugurées, à savoir :

A. Bruxelles — Palma de Majorque;
Bruxelles — Varsovie;
Bruxelles — Düsseldorf — Vienne;
Bruxelles — Budapest — Bucarest;
Bruxelles — Manchester — Dublin;
car ferry Ostende — Southend;
Bruxelles — Frankfurt — Athènes — Istanbul;
Bruxelles — Prague — Athènes — Le Caire.
Bruxelles — Cologne — Belgrade;
Bruxelles — Montréal.

B. *Hélicoptères :*

Bruxelles — Dortmund;
Bruxelles — Paris.

Pour le moment, le réseau de la Sabena relie la Belgique à 33 pays étrangers et à 52 lieux de destination dans ces pays. Ce réseau assure en outre la liaison Belgique — Congo belge et dessert 38 centres dans la colonie.

Les hélicoptères relient Bruxelles à 9 villes des pays voisins.

Nous sommes en pourparlers avec les Etats-Unis, le Canada, le Liban. Des négociations sont en cours avec l'Italie.

La situation financière de la Sabena est très saine, ainsi que le démontrent les chiffres ci-après :

Année	Total des recettes	Gain + Perte —
—	—	—
1954	1.857.549.607	— 53.498.406
1955	2.142.719.345	+ 19.323.389
1956	2.399.219.981	+ 77.471.612

Dit resultaat is te danken aan het feit dat het aantal vervoerde passagiers en ook de koopwaren toenemen.

Ce résultat est dû à l'augmentation du nombre de voyageurs et du fret transportés.

TABEL I.

TABLEAU I.

	1953	1954	1955	1956
Aangeboden t. km. — <i>T. km. offertes</i>	104.495.367	121.849.431	133.415.213	147.509.242
Vervoerde t. km. — <i>T. km. transportées</i>	73.327.394	83.081.515	95.181.430	109.495.963
0/0	70,2	68,2	71,3	74,2
Gevlogen km. — <i>Km. de vol</i>	25.253.817	28.090.355	29.670.677	31.906.448
Vervoerde passagiers. — <i>Passagers transportés</i>	375.185	391.756	450.537	526.594
Passagiers km. — <i>Passagers-km.</i>	514.084.560	567.228.555	649.987.111	745.891.668
T. km. vracht. — <i>T. km. de fret</i>	17.904.357	22.410.496	24.671.418	27.780.341
T. km. post. — <i>T. km. de courrier</i>	3.738.992	4.258.587	5.252.550	6.176.628

Raming 1957: Aangeboden t. km.: 190.604.000 — Vervoerde t. km.: 138.065.000, 72,4 %. — *Estimations pour 1957: T. km. offertes: 190.604.000 — T. km. transportées: 138.065.000, 72,4 %.*

Sterkte van de vloot op :

Flotte au :

	31-12-1954	1-10-1957
A. Saab-Safir	7	—
D.C. 3	28	28
D.C. 4	7	8
D.C. 6	5	3
D.C. 6B	7	8
D.C. 6A	2	2
D.C. 7C	—	6
Convair 240	4	—
Convair 440	—	12
B. <i>Helicopters</i>		
S. 55	4	—
S. 58	—	8
Cessna	—	3

	31-12-1954	1-10-1957
A. Saab-Safir	7	—
D.C. 3	28	28
D.C. 4	7	8
D.C. 6	5	3
D.C. 6B	7	8
D.C. 6A	2	2
D.C. 7C	—	6
Convair 240	4	—
Convair 440	—	12
B. <i>Hélicoptères.</i>		
S. 55	4	—
S. 58	—	8
Cessna	—	3

TABEL II.

TABLEAU II.

Personeel op 31 December

Personnel au 31 décembre

	1953	1954	1955	1956
Beambten België. — <i>Agents Belgique.</i>	1.656	1.853	1.983	2.140
Beambten Congo. — <i>Agents Congo</i>	339	415	462	474
Beambten buitenland (bij te Brussel gesloten contracten. — <i>Agents à l'étranger (engagés par contrat signé à Bruxelles)</i>	80	78	64	66
In het buitenland ter plaatse aangeworven. — <i>Recrutés sur place à l'étranger</i>	472	570	655	746
Werklieden België. — <i>Ouvriers Belgique</i>	2.074	2.565	2.719	2.901
Inboorlingen Congo. — <i>Ouvriers indigènes Congo</i>	1.155	1.499	1.633	1.771
Vliegend personeel België. — <i>Navigant Belgique</i>	404	409	438	550
Vliegend personeel Congo. — <i>Navigant Congo</i>	79	91	101	104
Totale. — <i>Totaux</i>	6.259	7.480	8.055	8.752

Het is te verwachten dat het vervoer in 1958 steeds grotere afmetingen zal aannemen.

Voor de propaganda en de vulgarisatie van de luchtvaartgedachte eensdeels, het vliegonderwijs anderdeels, werden voor 1956, 1957 en 1958 volgende kredieten uitgetrokken :

1. Propaganda en vulgarisatie.

Il est à prévoir que le trafic prendra un développement de plus en plus considérable en 1958.

Pour la propagande et la vulgarisation de l'esprit aéronautique, d'une part, et de l'enseignement aéronautique, d'autre part, les crédits ci-après ont été prévus en 1956, 1957 et 1958 :

1. Propagande et vulgarisation.

	1956	1957	1958
a) Actie in de schoolmiddelen door toedoen van het Nationaal Comité voor luchtvaartpropaganda. — <i>Action dans les écoles à l'intervention du Comité national de Propagande aéronautique</i>	575.000	525.000	700.000
b) Bevordering van het aeromodelisme bij de jeugd in het algemeen, door toedoen van de Federatie voor Modelluchtvaart. — <i>Encouragement de l'aéromodélisme parmi la jeunesse en général, à l'intervention de la Fédération de la Petite Aviation</i>	25.000	70.000	100.000
c) Bevordering van het zweefvliegen te lande. — <i>Encouragement du vol à voile dans notre pays :</i>			
1 ^o Bedrijfsonkosten van het Nationaal Centrum voor Zweefvliegen (N.C.V.Z.). — <i>Frais d'exploitation du centre National pour le Vol à Voile (C.N.V.V.)</i>	1.900.000	1.855.000	2.000.000
2 ^o Dotatie voor zweefvliegtuigmaterieel en uitrusting. — <i>Dotation pour matériel (planeurs) et équipement</i>	750.000	550.000	875.000
d) Toekenning van vliegbeurzen aan jongelingen die voor luchtvaart-loopbanen interesse voelen (door toedoen van de Federatie der Vliegclubs). — <i>Octroi de bourses de pilotage aux jeunes gens qui s'intéressent à la carrière aéronautique (à l'intervention de la Fédération des Clubs d'aviation)</i>	—	220.000	500.000
e) Toelagen aan vliegclubs die belangloos sportluchtvaartterreinen exploiteren. — <i>Subsides aux clubs d'aviation exploitant à des fins non lucratives des aérodromes de tourisme</i>	150.000	180.000	300.000
f) Toelagen aan vliegclubs voor het opleiden van sportvliegers (in verhouding tot het aantal uitgereikte brevetten). — <i>Subsides aux clubs d'aviation pour la formation des pilotes de tourisme (proportionnellement au nombre de brevets délivrés)</i>	96.000	—	100.000
g) Toelagen aan vliegclubs voor het slepen van zweefvliegtuigen. — <i>Subsides aux clubs d'aviation pour le remorquage de planeurs</i>	—	—	325.000
Totale. — <i>Totaux</i>	3.496.000	3.400.000	4.900.000

2. Vliegonderwijs.

De bijdrage van het Departement in de bedrijfskosten van de Burgerlijke Luchtvaartschool — die de eerste opleiding tot verkeersvlieger verzorgt — is van 14.000.000 frank in 1957 gebracht op 21.000.000 frank voor 1958.

De schoolbedrijven zijn gevestigd op de vliegvelden Grimbergen voor de elementaire opleiding en Melsbroek voor de theoretische en de voortgezette opleiding met de linktrainer.

De bedoeling is van 1958 af meer stages in te richten om het aantal opgeleide vliegtuigbestuurders op te voeren.

Voor de zes voorbije stages (van April 1952 tot Augustus 1957) werden 57 leerlingen op 147 aan-

2. Enseignement aéronautique.

L'intervention du Département dans les frais généraux de l'Ecole d'Aviation Civile — qui assure la formation de base des pilotes de ligne — est passée de 14.000.000 de francs pour 1957 à 21.000.000 de francs pour 1958.

Les établissements scolaires sont situés sur le champ d'aviation de Grimbergen, pour la formation de base, et à Melsbroek, pour la formation théorique et le perfectionnement au linktrainer.

Le but poursuivi est d'organiser, à partir de 1958, un nombre plus élevé de stages afin d'augmenter le nombre de pilotes formés.

Au cours des six stages précédents (d'avril 1952 à août 1957), 57 élèves sur les 147 initialement

vankelijk ingeschrevenen tot vliegtuigbestuurders opgeleid, zegge 35 op vliegtuigen (gezagvoerders en medebestuurders) en 22 op helicopters (gezagvoerders).

Eerlang wordt een aanvang gemaakt met het oprichten van een gebouw op het vliegveld Grimbergen ter vervanging van het thans in gebruik zijnde paviljoen, dat niet langer aan de eisen van de luchtvaartschool beantwoordt. Voor de verwezenlijking van het programma voor 1958 zou bedoeld gebouw tegen de a.s. lente moeten opgetrokken zijn.

inscrits ont reçu une formation de pilote, à savoir 35 sur des avions (commandants de bord et copilotes) et 22 sur des hélicoptères (commandants de bord).

Bientôt sera entamée la construction d'un bâtiment sur le champ d'aviation de Grimbergen en remplacement du pavillon actuellement utilisé, qui ne répond plus aux exigences de l'école d'aviation. En vue de l'exécution du programme prévu pour 1958, ce bâtiment devrait être achevé pour le printemps prochain.

V. — RADIO EN T.V.

De ontvangsten en de uitgaven geven het volgende beeld :

V. — RADIO ET T.V.

Les dépenses et les recettes se répartissent comme suit :

		ONTVANGSTEN — RECETTES		UITGAVEN — DEPENSES	
		Radio	T.V.	Radio	T.V.
1954	a) fr.	210.000.000,—	105.000.000,—		
	b) .	12.085.220,59	32.508.375,85		
	c) .	—	68.000.000,—		
	Fr.	222.085.220,59	205.508.375,85	210.711.265,98	155.811.829,09
1955	a) fr.	230.781.000,—	152.605.000,—		
	b) .	7.464.577,58	370.979,25		
	c) .	—	67.000.000,—		
	Fr.	238.245.577,58	219.975.979,25	234.385.187,19	151.968.568,01
1956	a) fr.	232.964.000,—	182.000.000,—		
	b) .	19.811.144,—	2.249.650,—		
	c) .	—	—		
	Fr.	252.775.144,—	184.249.650,—	251.214.293,—	201.725.406,—
1957	a) fr.	240.289.000,—	196.614.000,—		
	b) .	17.925.000,— (x)	900.000,— (x)		
	c) .	1.850.000,— (y)	34.150.000,— (y)		
	Fr.	260.064.000,—	231.664.000,—	260.064.000,— (x)	236.339.000,— (x)
1958	a) fr.	264.256.000,—	264.887.000,—		
	b) .	20.317.000,— (x)	900.000,— (x)		
	c) .	4.400.000,—	128.600.000,—		
	Fr.	288.973.000,—	394.387.000,—	288.973.000,— (x)	405.322.000 — (x)

a) Tussenkomen van de Staat. — *Intervention de l'Etat.*

b) Allerlei ontvangsten. — *Recettes diverses.*

c) Opbrengst der leningen. — *Rendement des emprunts.*

(x) Vooruitzichten. — *Prévisions.*

(y) Niet verwezenlijkt. — *Non réalisé.*

Voor de TV zal de taks van 840 frank eerlang worden ingevoerd.

Pour la TV, la redevance de 840 francs sera mise en application incessamment.

Het aantal toestellen vertoont eveneens een aanhoudende stijging zoals blijkt uit onderstaande tabel :

<i>Aantal toestellen</i>		
	Radio.	TV.
	—	—
1954	2.002.285	
1955	2.105.191	
1956	2.197.967	
1957	2.272.400	naar schatting 200.000

Er valt op te merken dat ingevolge artikel 1 van de wet van 20 Juni 1930, gewijzigd door deze van 24 Juni 1947, de betaling van de taks van 144 fr. zowel het bezit van een radio ontvangtoestel (klank) of een TV ontvangtoestel dekte.

Te meer, overeenkomstig artikel 4 van het koninklijk besluit van 28 Juni 1930, dekte de betaling van deze taks, hetzij voor een radio-ontvangtoestel (klank) of een TV ontvangtoestel, het gelijktijdig bezit van een tweede radio (klank) of TV-ontvangtoestel.

Voor het uitzenden der TV-programma's stonden twee grote opvattingen tegenover elkaar. Een stelsel voorzag de oprichting van wat men later is gaan noemen de Toren der Televerbindingen.

De voorkeur werd door de h. Minister tijdelijk gegeven aan het tweede stelsel dat als kenmerk heeft de spreiding. In afwachting van de oprichting van de Toren, komen er drie voorlopige hoofdcentra nl. :

- a) Waver-Overijse met één Nederlandstalige zender van 100 kW en een franstalige zender van 100 kW;
- b) Ruiselede met een Nederlandstalige zender van 100 kW;
- c) Ougrée (bij Luik) met een franstalige zender van 100 kW en één *bijkomend* centrum : Antwerpen met de huidige zender op verminderd vermogen.

Volgens de overeenkomst met de constructeurs zullen de nieuwe versterkte zenders in bedrijf gesteld worden op 10 April 1958.

a) *Waver-Overijse* :

Nederlandstalige zender, kanaal 10, vermogen 100 kW, hoogte der antenne 240 M. (bestaande pylloon).

Franstalige zender, kanaal 8, vermogen 100 kW, hoogte de antenne 240 M. (bestaande pylloon);

b) *Ruiselede* :

kanaal 2, vermogen 100 kW., hoogte der antenne 150 M.;

Le nombre de récepteurs augmente sans cesse, ainsi qu'il résulte du tableau ci-après :

<i>Nombre de récepteurs</i>		
	Radio.	TV.
	—	—
1954	2.002.285	
1955	2.105.191	
1956	2.197.967	
1957	2.272.400	évalué à 200.000.

Il est à remarquer qu'en vertu de l'article 1^{er} de la loi du 20 juin 1930, modifiée par celle du 24 juin 1947, le paiement de la redevance de 144 francs couvrait indifféremment la détention d'un récepteur de radio (son) ou d'un récepteur de télévision.

De plus, conformément à l'article 4 de l'arrêté royal du 28 juin 1930, le paiement de cette redevance, soit pour un récepteur de radio (son) soit pour un récepteur de télévision, couvrait également la détention simultanée d'un deuxième appareil de radio (son) ou de télévision.

Pour l'émission des programmes TV, deux grandes thèses s'affrontaient. L'une préconisait la construction de ce qu'on a appelé plus tard la Tour des Télécommunications.

Le Ministre a donné provisoirement la préférence à la seconde, qui se caractérisait par la dispersion. En attendant la construction de la Tour, dont l'efficacité sera plus grande, il y aura provisoirement trois centres principaux :

- a) Wavre-Overijse avec un émetteur néerlandais de 100 kW et un émetteur français de 100 kW;
- b) Ruiselede avec un émetteur néerlandais de 100 kW.;
- c) Ougrée (lez-Liège) avec un émetteur français de 100 kW. et un centre secondaire : Anvers avec l'émetteur actuel à puissance réduite.

D'après la convention passée avec les constructeurs, les nouveaux émetteurs renforcés seront mis en service à partir du 10 avril 1958.

a) *Wavre-Overijse* :

Emetteur néerlandais, canal 10, puissance 100 kW, hauteur de l'antenne 240 M. (pylône existant);

Emetteur français, canal 8, puissance 100 kW, hauteur de l'antenne 240 M. (pylône existant);

b) *Ruiselede* :

Canal 2, puissance 100 kW, hauteur de l'antenne 150 M.;

c) *Luik* :

kanaal 3, vermogen 100 kW, hoogte der antenne 150 M.;

d) *Antwerpen* :

kanaal 2, vermogen 100 W, hoogte der naar het Oosten gerichte antenne : 105 M.

Enkele moeilijkheden deden zich voor met Nederland. Het publiek oordeelde dat deze programma's geen voldoening geven. Ook met Frankrijk zijn er haperingen, evenals met Engeland. Zij spruiten voort uit de eisen die gesteld worden door de artiesten. De Britse vakbonden staan zelfs op het standpunt dat de artiesten volledig moeten betaald worden.

De Commissie der Eurovisie onderzoekt de mogelijkheden van uitzenden vanuit de Tentoonstelling.

Met het oog op de Tentoonstelling zal het materiaal uitgebreid worden, nl. :

- 2 lichte T.V. kaptatiewagens met 2 kamera's elk;
- 2 volledige inrichtingen voor interview-studio;
- Een opname inrichting van televisiebeelden op 16 mm. film om de heruitzending mogelijk te maken van belangrijke programma's;
- Een draagbare kamera;
- Twee nieuwe video regie lokalen met aparte studio voor de speakerin, enz.

In het paviljoen van de V.S.A. zal de R.C.A. in een gesloten kringloop (video) de T.V. in kleuren tonen.

c) *Liège* :

Canal 3, puissance 100 kW, hauteur de l'antenne 150 M.;

d) *Anvers* :

Canal 2, puissance 100 kW, hauteur de l'antenne dirigée vers l'Est : 105 M.

Certaines difficultés se sont présentées avec la Hollande. Le public était d'avis que ces programmes ne donnaient pas satisfaction. Il y en a eu également avec la France, ainsi qu'avec l'Angleterre. Elles proviennent des exigences des artistes. Les syndicats britanniques estiment que les artistes doivent être rémunérés au tarif plein.

La Commission des programmes d'Eurovision examine la possibilité d'organiser des émissions à partir de l'Exposition.

En vue de celle-ci, l'équipement sera complété par l'acquisition de :

- 2 cars de captation T.V. légers, munis de deux caméras chacun;
- 2 installations complètes pour studio-interview;
- Une installation d'enregistrement d'images T.V. sur film de 16 mm., ceci afin de permettre la réémission de programmes importants;
- Une caméra portative;
- Deux nouveaux locaux régie video avec studio pour la speakerine, etc.

La R.C.A. exposera la T.V. en couleur en circuit fermé (video) dans le pavillon des U.S.A.

VI. N.M.B.S.

Wij achten het nuttig de essentiële feiten samen te vatten die de N.M.B.S. gedurende de jaren 1954 tot 1957, tot de maand November 1957, gekarakteriseerd hebben.

Electrificatie. — De ingevolge de oorlog 1940-1945 stilgelegde electrificatiewerken werden vanaf 1946 hervat en in de loop der laatste jaren in een versneld tempo doorgedreven.

De volgende lijnen werden achtereenvolgens in dienst gesteld :

Lijnen	Datum
Brussel — Oostende Brussel — Aalst Brussel — Leuven	17 October 1954
Brussel — Blankenberge — Knokke	22 Mei 1955
Brussel — Luik	2 October 1955
Brussel — Ottignies — Wavre	3 Juni 1956
Brussel — Luxemburg	29 September 1956
Voroux-Goreux — Kinkem- pois	15 December 1956
Leuven — Mechelen Leuven — Ottignies	3 Februari 1957
Namen — Jemeppe-sur- Sambre — Gembloers	15 Maart 1957
Antwerpen — Roosendaal	2 Juni 1957

Er dient speciaal gewezen op de lijn Antwerpen — Roosendaal. Zoals men weet gebruikt het Nederlands net gelijkstroom 1.500 volt. België maakt eveneens gebruik van gelijkstroom, doch 3.000 volt. De technici van beide maatschappijen hebben locomotieven gebouwd die met hetzelfde gemak op de twee netten rijden. Deze noviteit heeft het mogelijk gemaakt directe treinen Amsterdam-Brussel en omgekeerd te laten rijden.

Het geëlectriceerd net omvat thans 842 km. geëlectriceerde lijnen, waarvan vóór de oorlog slechts 44 km. in dienst gesteld waren.

Beslist werd volgend jaar de lijn Charleroi — Namen te electrificeren.

Om de verbindingen met Frankrijk en Duitsland door middel van geëlectriceerde spoorlijnen tot stand te brengen, doen zich speciale moeilijkheden voor. Zij vloeien voort uit het feit, dat de op de verschillende netten gebezigde stromen te veel verschil vertonen. (Frankrijk : 25.000 volt, 50 periodes; Duitsland 15.000 volt, 16 periodes 2/3).

VI. — S.N.C.B.

Nous croyons utile de résumer ci-après les faits essentiels qui ont caractérisé la S.N.C.B. pendant les années de 1954 à 1957 (jusqu'au mois de novembre 1957).

Electrification. — Les travaux d'électrification, arrêtés par suite de la guerre 1940-1945, ont été repris dès 1946 et poussés à un rythme accéléré au cours des dernières années.

Successivement, les lignes suivantes ont été mises en service :

Lignes	Date
Bruxelles — Ostende Bruxelles — Alost Bruxelles — Louvain	17 octobre 1954
Bruxelles — Blankenberge — Knokke	22 mai 1955
Bruxelles — Liège	2 octobre 1955
Bruxelles — Ottignies — Wavre	3 juin 1956
Bruxelles — Luxembourg	29 septembre 1956
Voroux-Goreux — Kinkem- pois	15 décembre 1956
Louvain — Malines Louvain — Ottignies	3 février 1957
Namur — Jemeppe-sur- Sambre — Gembloux	15 mars 1957
Anvers — Roosendaal	2 juin 1957

Il convient de signaler spécialement la ligne Anvers-Roosendaal. Comme on le sait, le réseau hollandais emploie le courant continu de 1.500 volts. La Belgique fait usage également du courant continu mais de 3.000 volts. Les techniciens des deux sociétés ont construit des locomotives qui circulent avec la même facilité sur les deux réseaux. Cette innovation a permis de faire circuler des trains directs Amsterdam — Bruxelles et vice versa.

Le réseau électrifié comprend maintenant 842 km de lignes électrifiées, dont 44 km seulement étaient en service avant la guerre.

Il a été décidé d'électrifier l'année prochaine la ligne Charleroi — Namur.

En ce qui concerne l'électrification des communications ferroviaires avec la France et l'Allemagne, des difficultés spéciales se présentent. Elles proviennent du fait que les courants utilisés sur les différents réseaux sont trop différents. (France : 25.000 volts, 50 périodes; Allemagne, 15.000 volts, 16 périodes 2/3).

Materieel. — Wat het materieel betreft, is de toestand merklijk verbeterd. Sedert 1954 werden in dienst gesteld :

— Electriche locomotieven	133
— Baandiesel locomotieven	95
— Rangeerdiesel locomotieven	102
— Metalen rijtuigen	97
— Stationsgebouwen (na wederopbouw)	10
(na modernisering)	19

Personeel en gepensioneerden van de N.M.B.S. —

De tabel hierna geeft de inlichtingen dienaangaande :

Matériel. — Au point de vue du matériel, la situation s'est beaucoup améliorée. Depuis 1954, on a mis en service :

— Locomotives électriques	133
— Locomotives Diesel de route	95
— Locomotives Diesel de manœuvre	102
— Voitures métalliques	97
— Bâtiments de gares	
(après reconstruction)	10
(après modernisation)	19

Personnel et pensionnés de la S.N.C.F.B.

Le tableau ci-après donne les renseignements à ce sujet :

JAAR. — ANNEE	Totaal aantal personeelsleden (stat. en niet stat. personeel) — <i>Total du personnel</i> (agents stat. et non stat.)	Aantal gepensioneerden — <i>Nombre des pensionnés</i>
Einde 1954. — <i>Fin</i> 1954	76.752	74.445
Einde 1955. — <i>Fin</i> 1955	77.093	75.098
Einde 1956. — <i>Fin</i> 1956	78.945	75.157
1957 (1 October / <i>1^{er} octobre</i>)	78.780	75.262

Evolutie van het verkeer.

Evolution du trafic.

JAAR. — ANNEE	Reizigers (millioenen reizigers/km.) — <i>Voyageurs</i> (millions de voyageurs/km.)	Goederen (millioenen ton/km. / — <i>Marchandises</i> (millions de tonnes/km.)
1954.	7.562	5.697
1955.	7.846	6.618
1956.	8.333	6.922
1957 (raming / <i>prévision</i>)	8.490	6.666

Ontvangsten.

Recettes.

JAAR. — ANNEE	Reizigers (millioenen frank) — <i>Voyageurs</i> (millions de francs)	Goederen (millioenen frank) — <i>Marchandises</i> (millions de francs)
1954.	3.714	6.703,7
1955.	3.829	7.253,1
1956.	4.001	7.538,9
1957 (ramingen / <i>prévisions</i>)	4.153	7.456,6

Uitgaven.

Dépenses.

Jaar — Année	Personeel — Personnel	Gepensioneerden — Pensionnés	Materieel — Matériel	Vernieuwing — Renouvellement
1954.	6.298,8	2.816,8	70,9	1.710,3
1955.	6.244,8	3.189,7	43,8	1.627,7
1956.	6.757,8	3.383,6	58,0	1.692,4
1957 (ramingen /prévisions)	7.273,4	3.549,9	50,0	1.850,0

Met instemming van de Minister heeft onze Commissie de Directeur-Generaal van de N.M.B.S. gehoord. Wij vatten de inleidende uiteenzetting samen.

Pensioenen. — In 1955 werd een korte uiteenzetting gegeven van de financiële moeilijkheden van de N.M.B.S. en van haar essentiële oorzaken: de abnormale lasten die de spoorwegen opgelegd worden en het feit dat de Nationale Maatschappij niet op gelijke voet staat met haar concurrenten.

Een dergelijke toestand bestaat bij het merendeel van de *Europese Spoorwegen*. Op initiatief van de Belgische Minister heeft de *Europese Conferentie van de Ministers van Vervoer* (E.C.M.V.) het Comité van Plaatsvervangers belast met het bestuderen van de oorzaken van de financiële toestand der spoorwegen en van de middelen om in die toestand te voorzien.

De plaatsvervangers hebben de door de verschillende netten verstrekte gegevens met zorg bestudeerd.

Zij hebben ze besproken met de betrokken organisaties, zowel van de Regeringen (E.G.K.S., E.E.C. V.E.E.S.) als van de beroepsgroeperingen: spoorwegen (I.S.V.), concurrenten (F.R.I., I.R.U., U.N.I.F.) en gebruikers (C.C.I.).

De conclusies van het verslag van het Comité der Plaatsvervangers werden goedgekeurd door de E.C.M.V. Zij bevestigen de uiteenzetting die ik de eer had U in 1955 te geven.

De Ministers van Vervoer hebben erkend dat verschillende factoren de huidige spoorwegrekeningen een onjuist beeld van de toestand hebben doen geven.

Om het beheer van de spoorwegen te kunnen beoordelen moeten de officiële rekeningen dus genormaliseerd worden.

De *normalisatie van de rekeningen* verandert niets aan de statuten van de spoorwegen.

Het is enkel een verrichting om klaarheid in de boekhouding te brengen door de verbeteringen te berekenen die aan de verschillende begrotingsposten zouden dienen gebracht indien de spoorweg, met zijn huidige lasten en verplichtingen, door een industrieel en commercieel bedrijf van hetzelfde land beheerd werd.

Avec l'accord du Ministre, notre Commission a entendu un exposé introductif fait par le Directeur général de la S.N.C.B., dont voici le résumé :

Pensions. — En 1955, un bref exposé a été fait des difficultés financières de la S.N.C.B. ainsi que de leurs causes essentielles qui sont : les charges anormales imposées à la Société Nationale et le fait que celle-ci n'est pas sur un pied d'égalité avec ses concurrents.

Une situation semblable existe pour la plupart des chemins de fer d'Europe. A l'initiative du Ministre belge, la *Conférence Européenne des Ministres des Transports* (C.E.M.T.) a chargé le Comité des Suppléants d'étudier les causes de la situation financière des chemins de fer et les remèdes à y apporter.

Les suppléants ont étudié attentivement les éléments fournis par les divers réseaux.

Ils en ont discuté avec les organisations intéressées, tant gouvernementales (C.E.C.A., C.E.E., C.E.C.E.) que professionnelles : chemins de fer (U.I.C.), concurrents (F.R.I., I.R.U., U.I.N.F.) et usagers (C.C.I.).

Les conclusions du rapport du Comité des Suppléants ont été approuvées par la C.E.M.T. Elles confirment l'exposé que j'ai eu l'honneur de vous faire en 1955.

Les Ministres des Transports ont reconnu que les comptes ferroviaires actuels sont faussés par divers facteurs.

Pour pouvoir apprécier la gestion des chemins de fer, les comptes officiels doivent donc être normalisés.

La *normalisation des comptes* ne change en rien les statuts des chemins de fer.

Ce n'est qu'une opération de clarification comptable, qui consiste à chiffrer les corrections qui devraient affecter divers postes du budget, si le chemin de fer était géré, avec ses charges et obligations actuelles, par une entreprise industrielle et commerciale du même pays.

De normalisatie heeft, wel te verstaan, een dubbel effect en kan vermeerderingen of verminderingen ten gevolge hebben.

Voor België zijn de voornaamste elementen van de normalisatie der rekeningen : de pensioenen, de opgelegde tariefverminderingen en de vernieuwingen.

Het aantal gepensioneerden is te groot (einde 1956 waren er 95 gepensioneerden voor 100 personeelsleden in dienst), hetgeen te wijten is aan het feit dat overdreven effectieven door de Staat werden nagelaten (113.282 eenheden in 1926).

De N.M.B.S., die zelf de pensioenen voor de aan de Staat bewezen diensten heeft moeten betalen, moet die last door zijn jaarlijkse begroting doen dragen, dan wanneer de nijverheid aan de R.M.Z. slechts een bijdrage betaalt die een bepaald percentage van de lonen vertegenwoordigt.

Hieruit volgt dat de uitgave voor pensioenen thans 3.647 miljoen frank bedraagt.

Het is waar dat 1.012 miljoen door de Staat betaald wordt.

Er blijft echter 2.635 miljoen frank ten laste van de N.M.B.S.

Indien de N.M.B.S. bij de R.M.Z. was aangesloten, zoals een industrieel, en een groepsverzekering voor het extra-legaal complement, dat met haar huidig pensioenregime overeenstemt, aanging, zou de nodige jaarlijkse bijdrage 21 % van de lonen, waarvan 6 % door het personeel worden gestort, bedragen.

Behoudens herziening van de contracten wanneer zulks nodig is wordt de koppeling van het extra-legaal complement aan het indexcijfer echter niet gegarandeerd door de groepsverzekering.

De last van de N.M.B.S. zou dus 15 % van de bezoldigingen bedragen, of 890 miljoen in plaats van 2.635.

Bijgevolg heeft de N.M.B.S. een supplement van 1,75 milliard frank te dragen, alleen maar wegens het feit dat zij niet bij de R.M.Z. is aangesloten zoals de andere industriële bedrijven van het land.

Dat verschil van 1,75 milliard voor de pensioenen alleen mag niet worden uit het oog verloren bij de vergelijking van de financiële resultaten der N.M.B.S. met die van een industrieel of met die van een spoorwegwet zoals dat van Nederland, daar dit laatste als een industrieel behandeld wordt.

Vermindering van de tarieven. — Men kent ook de opgelegde tariefverminderingen (die voor het merendeel aanzienlijk zijn), die ten bate van twee derde der reizigers van de N.M.B.S. worden toegestaan en slechts gedeeltelijk door de Staat gedekt worden.

Het aandeel dat de spoorwegen in de mobiliteit van de arbeidskrachten dragen door de uiterst lage tarieven voor de werklieden- en werkabonnementen, berokkent aan de N.M.B.S. een aanzienlijk verlies; de Staat betaalt er de helft van terug, doch hier zelf is met nadruk gewezen geworden op de andere helft die nog een gat van 727 miljoen frank in de begroting van de N.M.B.S. laat.

La normalisation est, bien entendu, à double effet, et peut entraîner des rectifications en plus ou en moins.

En ce qui concerne la Belgique, les principaux éléments de la normalisation des comptes sont les pensions, les réductions tarifaires imposées et les renouvellements.

Le nombre de pensionnés est excessif (fin 1956, il y avait 95 pensionnés pour 100 agents en service), ce qui est dû aux effectifs pléthoriques légués par l'Etat (113.282 agents en 1926).

La S.N.C.B., qui a dû payer elle-même les pensions pour les services prestés à l'Etat, doit faire supporter cette charge par son budget annuel, alors que l'industrie ne paie à l'O.N.S.S. qu'une cotisation représentant un certain pourcentage des salaires.

Il en résulte que la dépense des pensions atteint actuellement 3.647 millions de francs.

Il est vrai que 1.012 millions sont versés par l'Etat.

Mais il reste 2.635 millions de francs à charge de la S.N.C.B.

Si la S.N.C.B. était affiliée à l'O.N.S.S., comme c'est le cas pour les industriels, et souscrivait une assurance de groupe pour le complément extra-légal correspondant à son régime actuel de pensions, la cotisation annuelle nécessaire se monterait à 21 % des salaires, dont 6 % à charge du personnel.

Sauf révision des contrats lorsqu'il y a lieu, l'assurance de groupe ne garantit toutefois pas la liaison du complément extra-légal à l'index des prix.

La charge de la S.N.C.B. serait donc de 15 % des rémunérations, ce qui représente 890 millions au lieu de 2.635.

C'est donc un supplément de 1,75 milliard de fr. que la S.N.C.B. doit supporter, du seul fait qu'elle n'est pas affiliée à l'O.N.S.S. comme les autres industries du pays.

Cette différence de 1,75 milliard, rien que pour les pensions, ne peut être perdue de vue lorsqu'on compare les résultats financiers de la S.N.C.B. avec ceux d'un industriel, ou avec ceux d'un réseau de chemin de fer comme celui des Pays-Bas, qui, lui, est traité comme un industriel.

Réduction des tarifs. — On connaît aussi les réductions tarifaires imposées (qui, pour la plupart, sont considérables) dont jouissent les deux tiers des voyageurs de la S.N.C.B., et dont les charges ne sont compensées que partiellement par l'Etat.

En particulier, la contribution des chemins de fer à la mobilité de la main-d'œuvre, par les tarifs extrêmement bas des abonnements ouvriers et de travail, occasionne à la S.N.C.B. une perte considérable; l'Etat en rembourse la moitié, mais l'accent a déjà été mis, ici même, sur l'autre moitié, qui constitue encore un trou de 727 millions de francs dans le budget de la S.N.C.B.

Als tegenprestatie zou de N.M.B.S., hadden haar financiële moeilijkheden zulks niet verhinderd, voor haar vernieuwingswerken de hogere sommen hebben moeten besteden die noodzakelijk zijn voor het behoud van de uitrusting van het net niet alleen op het stuk van rollend materieel, doch ook in vitale sectoren als daar zijn de uitrusting van de sporen of de veiligheidsinstallaties.

Door al die verbeteringen te berekenen zal men tenslotte een juist beeld krijgen van de financiële resultaten der spoorwegen.

De resolutie van de E.C.M.V. is nog van al te recente datum om de normalisatieverbeteringen reeds in de laatste door de N.M.B.S. bekendgemaakte officiële rekeningen aan te treffen.

De berekeningen zijn echter voor twee recente dienstjaren gemaakt geworden en de resultaten daarvan zijn in het verslag van de Plaatsvervangers opgenomen.

Eerst en vooral vindt men er het antwoord op een vaak gestelde vraag: hoe komt het dat de spoorwegen van Nederland, Zweden en Zwitserland hun begroting kunnen in evenwicht brengen?

De door de Plaatsvervangende medegedeelde cijfers tonen aan, dat de verbeteringen voor normalisering van de netten gering zijn, wat betekent dat ze reeds genormaliseerd zijn. Met andere woorden, dat hun statuut reeds werd aangepast aan de huidige werkingsvoorwaarden van de vervoereconomie. U zal zich wellicht herinneren dat dit juist de uitleg is die ik U vóór twee jaar daarover heb verstrekt.

Een ander bewijs van de door de Plaatsvervangers medegedeelde resultaten van de normalisering van de rekeningen is, dat uit de genormaliseerde rekeningen, die alleen een juist idee geven van de financiële resultaten, blijkt dat winstgevend zijn de netten van de Duitse Bondsrepubliek, Oostenrijk, Luxemburg en België, wat op een voldoening gevend beheer wijst.

Dit mag niet uit het oog worden verloren bij het onderzoek van de huidige toestand.

In 1956, jaar van zeer hoge conjunctuur, was de begroting nagenoeg sluitend (winst van 5 miljoen), doch weliswaar met een vernieuwingsdotatie van 1.020 miljoen frank in plaats van 1.850.

Hoe is, sedert dien, de toestand geëvolueerd?

Op het gebied van het beheer, kunnen de leiders van de N.M.B.S. bogen op vruchtbare krachtsinspanningen, waarvan de resultaten evenwel door uitwendige factoren tegengewerkt werden.

Na de voorafgaande inlichtingen over de elektrificatie en het materieel te hebben verstrekt, stelt de Directeur-Generaal vast, dat het te betreuren valt dat de N.M.B.S., wegens gebrek aan financiële middelen, niet een groter aantal diesellocomotieven heeft kunnen aankopen die zeer rendabel zijn en waarvan het bouwen een substantiële steun ware geweest voor de Belgische industrie van het rollend materieel, waarvan de toestand zoveel zorgen baart.

En contrepartie, si ses difficultés financières ne l'en avaient empêchée, la S.N.C.B. aurait dû affecter à ses renouvellements les sommes supplémentaires qu'exige le maintien de l'équipement du réseau, non seulement en matériel roulant, mais aussi dans des secteurs vitaux, comme l'armement de la voie ou les installations de sécurité.

En chiffrant toutes ces corrections, on obtiendra enfin une physionomie exacte des résultats financiers des chemins de fer.

La résolution de la C.E.M.T. est trop récente pour que l'on trouve déjà les corrections de normalisation dans les derniers comptes officiels publiés par la S.N.C.B.

Mais les calculs ont été effectués pour deux exercices récents, et les résultats ont été consignés dans le rapport des suppléants.

Tout d'abord, ce rapport fournit la réponse à une question souvent posée: Pourquoi les réseaux de chemins de fer des Pays-Bas, de Suède et de Suisse arrivent-ils à équilibrer leur budget?

Les chiffres communiqués par les Suppléants montrent que les corrections de normalisation de ces réseaux sont minimes, ce qui signifie qu'ils sont déjà normalisés, en d'autres termes, que leurs statuts ont déjà été adaptés aux conditions actuelles de fonctionnement de l'économie des transports. Vous vous souviendrez peut-être que c'est précisément l'explication que je vous en avais donnée il y a deux ans.

Un autre enseignement des résultats de la normalisation des comptes, donnés par les Suppléants, est que les comptes normalisés, qui donnent seuls une idée exacte des résultats financiers, font apparaître comme bénéficiaires les réseaux d'Allemagne Fédérale, d'Autriche, de Luxembourg et de Belgique, ce qui dénote une gestion satisfaisante.

C'est ce qu'il faut avoir présent à l'esprit en examinant la situation actuelle.

En 1956, année de très haute conjoncture, le budget a été clôturé sensiblement en équilibre (boni de 5 millions), mais il est vrai, avec une dotation de renouvellement de 1.020 millions de francs au lieu de 1.850.

Depuis lors, comment la situation a-t-elle évolué?

Dans le domaine de la gestion, les dirigeants de la S.N.C.B. peuvent se prévaloir d'efforts fructueux, dont les résultats ont cependant été détériorés par l'action de facteurs externes.

Après avoir donné les renseignements mentionnés ci-dessus pour l'électrification et le matériel, le Directeur-général constate qu'il est regrettable qu'à défaut de moyens financiers, la S.N.C.B. n'ait pu acquérir un plus grand nombre de locomotives diesel, assurées d'une excellente rentabilité, et dont la construction aurait apporté une aide substantielle à l'industrie belge du matériel roulant, dont la situation est si préoccupante.

Hoe dan ook, de te dure stoomtractie is beslist achteruitgegaan: nu reeds wordt meer dan 50 % van het verkeer verzekerd door de moderne tractiemiddelen (electriciteit of diesel).

De resultaten van die verandering van tractie dragen grotelijks bij tot het probleem van de *economie van de energie*, welk probleem aan de orde van de dag is en beschouwd wordt als van vitaal belang, vooral in West-Europa.

Inderdaad, de N.M.B.S. is in twee jaar tijd (1955-1957) er in geslaagd de hoeveelheid energie, die zij per verkeerseenheid verbruikt, met 19 % (in calorieën) te verminderen.

Daar de gebezigde vormen van energie wat duurder zijn, is de besparing (in franken) evenwel, bij gelijke prijzen, slechts 10 %.

Ongelukkigerwijze, zijn de prijzen tijdens dezelfde periode gestegen (gemiddeld met 14 % voor de door de N.M.B.S. verbruikte brandstoffen). Zodat, die belangrijke post van de begroting, spijt de geleverde inspanningen, bijna met 4 % (per verkeerseenheid) is gestegen.

Er mag gezegd worden dat de jongste prijsverhogingen van de steenkool en de andere grondstoffen voor de N.M.B.S. een jaarlijkse bijkomende uitgave van 100 miljoen frank betekenen.

De verschillende moderniserings- en reorganisatiemaatregelen, gesteund door de actieve medewerking van de spoormannen, hebben eveneens vruchten afgeworpen op het gebied van de *productiviteit van het personeel*: de getalsterkte is van 5,2 personeelsleden in 1953 op 4,4 personeelsleden per miljoen verkeerseenheden gedaald.

Bij gelijke prijzen zou dit een werkelijke vermindering betekenen op de begroting van de N.M.B.S. (waarvan twee derde personeelsuitgaven zijn).

Doch, daar is niets van aan.

De toepassing van de 45-urenweek heeft natuurlijk aan de N.M.B.S. hoofdbreken bezorgd (in de vorm van reorganisatiemaatregelen) en een inspanning tot verhoging van het rendement gevergd van het personeel. Doch niettemin, heeft zij voor de N.M.B.S. nog aanleiding gegeven tot een bijkomende uitgave van 100 miljoen frank-jaar.

Daarenboven heeft de stijging van het *indexcijfer* op 1 Februari en 1 November 1957 een loons- en pensioensverhoging veroorzaakt die 456 miljoen fr. per jaar aan de N.M.B.S. kost.

Een dergelijke verhoging van de uitgaven en daarbij de vermindering van het goederenverkeer, te wijten aan de daling van de conjunctuur tijdens het tweede halfjaar, leiden tot een tekort van 500 miljoen frank voor 1957.

In dit bedrag is niet begrepen een krediet van de Staat dat op de begroting van het huidige dienstjaar is uitgetrokken om het tekort op de « winst en verlies » rekening te verminderen.

Door dit krediet kan het evenwicht voor 1957 worden hersteld.

Wat dient voor 1958 uitgetrokken ?

Quoi qu'il en soit, la traction vapeur, trop onéreuse, est nettement en recul : dès à présent, plus des 50 p. c. du trafic sont assurés par les moyens de traction moderne (électrique ou diesel).

Les résultats de cette reconversion de la traction apportent une contribution importante au problème de l'*économie d'énergie*, problème à l'ordre du jour, et considéré comme d'importance vitale, surtout en Europe Occidentale.

En effet, en deux ans (1955-1957), la S.N.C.B. est parvenue à réduire de 19 p. c. (en calories) la quantité d'énergie qu'elle consomme par unité de trafic.

Les formes d'énergie utilisées étant un peu plus onéreuses, l'économie (en francs) n'est cependant, à prix égaux, que de 10 p. c.

Malheureusement, durant la même période, les prix ont augmenté (en moyenne de 14 % pour les combustibles consommés par la S.N.C.B.). De sorte que, malgré les efforts entrepris, ce poste important du budget a augmenté de près de 4 % par unité de trafic.

On peut dire que les hausses récentes du charbon et des autres matières occasionnent à la S.N.C.B. un supplément de dépenses annuelles de l'ordre de 100 millions de francs.

Les diverses mesures de modernisation et de réorganisation, appuyées par le concours actif des cheminots, ont également donné des résultats fructueux dans le domaine de la *productivité du personnel*: l'effectif est passé de 5,2 agents en 1953, à 4,4 agents par millions d'unités de trafic.

A prix égaux, cela se traduirait par une réduction sensible dans le budget de la S.N.C.B., dont les deux tiers sont constitués par des dépenses de personnel.

Mais il n'en est rien.

L'application de la *semaine de 45 heures* a évidemment exigé un effort d'imagination de la part de la S.N.C.B., sous forme de mesures de réorganisation, et un effort de rendement de la part du personnel. Mais malgré cela, elle a encore donné lieu pour la S.N.C.B., à un supplément de dépenses de 100 millions de francs par an.

De surcroît, la hausse de l'*index* a provoqué, le 1^{er} février et le 1^{er} novembre 1957, une majoration des salaires et des pensions, qui coûte à la S.N.C.B. 456 millions de francs par an.

Une telle augmentation des dépenses, conjuguée avec la diminution du trafic des marchandises due à la baisse de la conjoncture au second semestre, conduisent à un excédent de dépenses d'exploitation de l'ordre de 500 millions de francs pour 1957.

Ce montant ne tient pas compte d'un crédit de l'Etat prévu au budget du présent exercice pour atténuer le déficit au compte de « pertes et profits ».

Ce crédit permet de rétablir l'équilibre pour 1957.

Et que faut-il prévoir pour 1958 ?

Toekomend jaar moeten wij gedurende het hele dienstjaar de verhoging van de lonen en die van de prijzen der kolen en andere leveringen dragen. Het is zelfs niet uitgesloten dat andere verhogingen zich zullen voordoen.

Wat de ontvangsten betreft dient voorzien dat het bijkomende reizigersverkeer dat wij uit hoofde van de Tentoonstelling verwachten, niet voldoende zal zijn om de vermindering van het goederenverkeer, te wijten aan een ongunstiger conjunctuur, te compenseren.

In die omstandigheden zullen de moeilijkheden ongetwijfeld nog toenemen.

Er dient dan ook dringend in de toestand voorzien.

Het gecumuleerd tekort van het verleden, dat 2 milliard frank bedraagt, heeft niets te beduiden vernits de N.M.B.S. al meer dan 12 milliard frank in de plaats van de Staat betaald heeft, alleen reeds voor de pensioenen van het personeel van vóór 1926.

Het *verleden moet dus aangezuiverd* worden, de Staat heeft het ingezien en heeft een inspanning in die zin gedaan door op de begrotingen van 1957 en 1958 subsidiën uit te trekken om dat tekort te doen verdwijnen, alsmede bijdragen voor het inlopen van de hieruit voortvloeiende achterstand inzake vernieuwing (aldus konden de thans in uitvoering zijnde bestellingen van rijtuigen en wagens geplaatst worden).

Het komt er vooral op aan de toestand definitief te *saneren* door toepassing van de door de E.C.M.V. vastgestelde middelen.

In de eerste plaats « moet de Staat ofwel de oorzaken, die een verbetering van normalisatie rechtvaardigen, doen verdwijnen, ofwel de desbetreffende lasten voor zijn rekening nemen of nog die lasten doen dragen door degenen die er het voordeel van genieten ».

Zowel op het gebied van de pensioenen als op dat van de opgelegde tariefverminderingen, is het principe van een vergoeding reeds aangenomen en door uittrekkingen op de begroting geconcretiseerd.

Door die vergoedingen billijkerwijze te brengen tot op het peil van de opofferingen die de Staat, om economische, sociale en vaderlandslievende redenen, aan de N.M.B.S. meent te moeten opleggen, zal deze laatste natuurlijk in staat gesteld worden de vernieuwingen te doen die voor het behoud van de uitrusting van het net noodzakelijk zijn.

Na deze financiële sanering, die de E.C.M.V. een « voorafgaandelijke en noodzakelijke maatregel » noemt, bepaalt deze commissie de « oplossing van het grondprobleem dat *het naast elkaar bestaan van aan verschillende verplichtingen onderworpen vervoermiddelen* » doet rijzen.

Zij stelt inzonderheid voor :

- het staken van de exploitatie van de niet rendabele lijnen; zoniet moet het verlies door de collectiviteit gedragen worden;
- de gelijkmaking van de arbeidsvoorwaarden bij de verschillende vervoermiddelen;

L'an prochain, c'est pendant tout l'exercice que nous aurons à supporter l'augmentation des salaires et celle du prix des charbons et des autres fournitures. Il n'est même pas exclu que d'autres augmentations surviennent.

Quant aux recettes, il est à prévoir que le supplément de trafic voyageurs que nous attendons de l'Exposition ne suffira pas à compenser la réduction du trafic marchandises due à une conjoncture moins favorable.

Dans ces conditions, on va, sans nul doute, vers des difficultés accrues.

Il est donc urgent de remédier à la situation.

Le déficit cumulé du passé, qui s'élève à 2 milliards de francs, est dépourvu de toute signification puisque la S.N.C.B. a déjà payé, en lieu et place de l'Etat, plus de 12 milliards de francs, rien que pour les pensions des agents d'avant 1926.

Il faut donc *apurer le passé*; l'Etat l'a reconnu, et a fait un effort dans ce sens en prévoyant aux budgets de 1957 et 1958 des subventions pour résorber ce déficit, et des interventions pour combler l'arriéré de renouvellement qui en est résulté (c'est ce qui a permis de lancer les commandes de voitures et de wagons, actuellement en cours d'exécution).

Il reste surtout à *assainir* définitivement la situation, en appliquant les remèdes définis par la C.E.M.T.

En premier lieu. « il appartient à l'Etat, soit de faire disparaître les causes qui justifient une correction de normalisation, soit de prendre à son compte les charges correspondantes, soit enfin de faire supporter ces charges par ceux qui en bénéficient ».

Tant dans le domaine des pensions que dans celui des réductions tarifaires imposées, le principe d'une indemnité compensatoire a déjà été admis, et a été concrétisé par des inscriptions budgétaires.

En portant équitablement ces indemnités au niveau des sacrifices que, pour des raisons économiques, sociales et patriotiques, l'Etat juge devoir imposer à la S.N.C.B., celle-ci sera évidemment mise en mesure d'assurer les renouvellements nécessaires au maintien de l'équipement du réseau.

Après cet assainissement financier qu'elle déclare « une mesure préalable et nécessaire », la C.E.M.T. définit la « solution au problème de fond que pose la *coexistence de moyens de transport* soumis à des obligations différentes ».

Elle préconise notamment :

- l'abandon de l'exploitation des lignes non rentables; sinon, la perte doit être supportée par la collectivité;
- l'égalisation des conditions de travail dans les divers modes de transport;

— het op gelijke voet stellen van al de met elkaar concurrerende vervoermiddelen, wat de kosten van de onderbouw betreft.

De N.M.B.S. geeft 1.550 miljoen frank uit voor lasten voor onderbouw waarvan de Staat het equivalent draagt voor de weg en de waterweg :

- de fiscale gelijkheid tussen het vervoer voor eigen rekening en het vervoer voor rekening van derden;
- verstandhouding tussen vervoerders (hetgeen praktisch niet mogelijk is zolang de meest flagrante ongelijkheden niet zullen opgeheven zijn);
- het toekennen van een grotere handelsvrijheid aan de spoorwegen;
- de mogelijkheid, voor de spoorweg, om voor bepaalde soorten van vervoer gebruik te maken van de automobieltechniek;
- de vrijheid om private overeenkomsten te sluiten; het is toch wel onlogisch dat het vervoer tussen Nederland en België in Nederland per spoor geschiedt ingevolge een door de N.S. gesloten private overeenkomst, terwijl het in België (door Nederlandse wegvervoerders !) over de weg geschiedt omdat de N.M.B.S. geen private overeenkomsten mag sluiten.

Het betreft hier een werk dat moeilijk gemaakt werd door de ingewikkeldheid van een toestand voortvloeiende uit de ontwikkeling die het vervoer sedert dertig jaar ondergaan heeft.

Maar de toe te passen middelen werden grondig bestudeerd en zijn thans goed gekend.

Al degenen die zich met het probleem ingelaten hebben zijn van mening dat het toepassen van deze middelen trouwens onvermijdelijk is geworden door het Verdrag houdende oprichting van de Europese Economische Gemeenschap.

VRAAG N° 1.

Een commissaris stelt vast dat er een stijgende lijn is in het reizigersverkeer, maar aangezien er zo'n groot percentage niet de volle prijs betaalt is er verlies.

Heeft de Regering een plan om daar in verandering te brengen ? Wat zijn de inzichten ? Moeten de tarieven herzien worden ?

ANTWOORD.

De stijging van het reizigersverkeer is grotendeels te wijten aan de toename van het aantal abonnees en meer bepaald van de werk- en weekabonnees.

Het is een vaststaand feit dat het aangeklaagd verlies in hoofdzaak moet worden toegeschreven aan het buitengewoon laag prijsniveau en de sterke degressiviteit van de onderscheiden categorieën abonnees.

— la mise sur pied d'égalité de tous les modes de transport concurrents, en ce qui concerne le coût des infrastructures.

La S.N.C.B. dépense 1.550 millions de francs pour des charges d'infrastructure dont l'Etat assume l'équivalent pour la route et la voie d'eau;

- l'égalité fiscale entre les transports pour compte propre et les transports pour compte d'autrui;
- les ententes entre transporteurs (ce qui ne sera guère possible avant que les inégalités les plus flagrantes aient disparu);
- l'octroi aux chemins de fer d'une plus grande liberté commerciale;
- la possibilité, pour le chemin de fer, de recourir à la technique automobile pour certains transports;
- la liberté de conclure des contrats particuliers : il est tout de même absurde que des transports entre les Pays-Bas et la Belgique se fassent par fer aux Pays-Bas à la faveur d'un contrat particulier conclu par les N.S., et par route en Belgique (par des transporteurs routiers néerlandais !) parce que la S.N.C.B., elle, ne peut conclure de contrat particulier.

Il s'agit là d'une œuvre rendue difficile par la complexité d'une situation résultant de l'évolution des transports depuis trente ans.

Mais les remèdes à appliquer sont maintenant bien étudiés et bien connus.

De l'avis de tous ceux qui se sont penchés sur le problème, l'application de ces remèdes est d'ailleurs rendue inéluctable par le Traité instituant la Communauté Economique Européenne.

QUESTION N° 1.

Un commissaire constate que le trafic voyageurs est en augmentation constante, mais comme le pourcentage de ceux qui ne paient pas le tarif plein est très élevé, il y a déficit.

Le Gouvernement envisage-t-il d'apporter une modification à cette situation ? Quelles sont ses intentions ? Les tarifs devront-ils être soumis à revision ?

RÉPONSE.

L'augmentation du trafic voyageurs est principalement due à l'accroissement du nombre d'abonnements et plus spécialement des abonnements de travail et de semaine.

C'est un fait établi que le déficit incriminé doit être attribué essentiellement au niveau de prix particulièrement bas et à la forte dégressivité des différentes catégories d'abonnements.

Ik meen mij te herinneren dat mijn voorganger, toen hij het voordeel van de vermindering van 50 % aan de ouders van kroostrijke gezinnen heeft uitgebreid, en wel gedurende gans hun leven, zich formeel heeft uitgesproken ten gunste van een regeling die er zou in bestaan de weerslag van de op de normale reizigerstarieven toegestane verminderingen te ondervangen door billijke aanpassing van de vergoeding welke, uit hoofde van die verminderingen, door de Staat wordt uitbetaald.

Op het internationaal vlak ook wint thans de opinie veld dat de verminderingen waarvan sprake, veelal te beschouwen zijn als abnormale lasten welke, als dusdanig, door de Staat dienen gecompenseerd. De jongste resolutie van de Conferentie der Ministers van Vervoer, spreekt, in dat opzicht, zeer duidelijke taal.

Het spreekt vanzelf dat afdoende en blijvende oplossingen slechts geleidelijk tot stand kunnen komen.

VRAAG N° 2.

Hoever staan we met het samenschakelen van het reizigersvervoer van de spoorwegen met de buurtspoorwegen?

Hoever staan we met de evolutie van tarieven in dit verband?

ANTWOORD.

De eenmaking van het tarievenstelsel van de beide Nationale Maatschappijen (spoorweg en buurtspoorweg) kan slechts met de grootste omzichtigheid en op het gepaste ogenblik doorgevoerd worden. De tot hiertoe gedane studies terzake lieten uitschijnen dat een dergelijke maatregel in sommige gevallen voor de cliënteel een ondraaglijke verhoging van de tarieven met zich zou brengen.

Wil men nu onmiddellijk overschakelen naar gelijkstelling van de tarieven, dan komt men wat sommige categorieën (werklieden, enz.) betreft te staan tegenover volgend alternatief :

- ofwel de — soms gevoelig lagere — tarieven van de N.M.B.S. verhogen;
- ofwel de tarieven « Buurtspoorwegen » verlagen, wat niet kan geschieden zonder compensatie vanwege de Staat.

VRAAG N° 3.

Hoe staat het met de exploitatie van de Lijn Luxemburg-Schaerbeek-Antwerpen? Was ze de moeite waard geëlectriceerd te worden?

ANTWOORD.

De lijn Luxemburg-Watermaal-Schaerbeek-Antwerpen is volledig geëlectriceerd en de reizigers-traffic wordt met elektrische sleping verzekerd.

Je crois me rappeler que mon prédécesseur, lorsqu'il étendit le bénéfice de la réduction de 50 p. c. aux parents de familles nombreuses, et ce pour toute leur vie, s'est formellement prononcé en faveur d'un système qui consistait à obvier à la répercussion des réductions accordées sur les tarifs voyageurs normaux par une adaptation équitable de l'indemnité liquidée par l'Etat du chef de ces réductions.

Sur le plan international également prévaut actuellement l'opinion selon laquelle les réductions en questions doivent être considérées en général comme des charges anormales qui, comme telles, sont à compenser par l'Etat. A cet égard, la récente résolution de la Conférence des Ministres des Transports ne laisse subsister aucun doute.

Il va de soi que des solutions satisfaisantes et durables ne pourront intervenir que progressivement.

QUESTION N° 2.

Où en est la question de la coordination du transport des voyageurs par les chemins de fer et les chemins de fer vicinaux?

Où en est l'évolution des tarifs dans ce domaine?

RÉPONSE.

L'unification du système tarifaire des deux Sociétés Nationales (chemins de fer et chemins de fer vicinaux) ne peut se faire qu'avec la plus grande circonspection et au moment opportun. Les études effectuées jusqu'à ce jour en la matière, ont fait ressortir qu'une mesure de l'espèce entraînerait, dans certains cas, une augmentation excessive des tarifs pour la clientèle.

Si l'on procédait immédiatement à l'unification des tarifs, on se trouverait placé, en ce qui concerne certaines catégories (ouvriers, etc.), devant l'alternative suivante :

- ou bien augmenter les tarifs — souvent sensiblement inférieurs — de la S.N.C.B.;
- ou bien diminuer les tarifs « vicinaux », ce qui ne peut se faire sans compensation de la part de l'Etat.

QUESTION N° 3.

Où en est l'exploitation de la ligne Luxembourg-Schaerbeek-Anvers? Valait-elle la peine d'être électrifiée?

RÉPONSE.

La ligne Luxembourg-Watermaal-Schaerbeek-Anvers est entièrement électrifiée et le trafic voyageurs y est assuré par traction électrique.

De tellingen van de reizigers die kort geleden werden gedaan, geven een verhoging van 8 % van het reizigersverkeer weer.

De goederentreinen worden insgelijks electrisch gesleept en de in dubbel tractie gesleepte last is gestegen van 1.100 ton met stoomtractie tot 1.300 ton met electrische sleping.

Het volledig programma begreep de inrichting van het triërstation Stockem ten einde de trafiek van dit station met 1.000 wagens per dag te verhogen.

Het beëindigen van de werken is nabij en in de eerste maanden van 1958 zal een gedeelte van de trafiek thans verzekerd over de lijn Athus-Meuse, op de electrische lijn overgedragen worden.

De electrificatie van de lijn van Luxemburg werd besloten met het oog op haar rentabiliteit en omdat zij aan ons net een bijkomend middel bezorgt voor de besprekingen van de internationale reiswegen voor de C.E.C.A.-producten en het vervoer naar de belgische havens en in 't bijzonder naar Antwerpen.

VRAAG N° 4.

Vorig jaar sprak de Minister ons over de zware ertstreinen, die de invloed van de Moezeltrafiek zouden neutraliseren.

Wat is het resultaat daarvan?

ANTWOORD.

Het vraagstuk van het samenstellen van heel zware treinen werd onderzocht en plannen werden opgemaakt voor het bouwen van wagens met groot laadvermogen en automatische ontlading. De betrokken nijverheden werden gepolst en er is gebleken dat hun instellingen zouden moeten aangepast worden vooraleer tot de benutting van dit bijzonder materieel over te gaan.

De diensten van de Maatschappij houden dit vraagstuk bijzonder in het oog.

VRAAG N° 5.

Het vervoer van kleine goederen is altijd een schadepost geweest, nl. in 1955. Is dit nog zo in 1957?

ANTWOORD.

De betreffende gegevens over 1957 staan nog niet ter beschikking. Een vergelijking van de trafiek « kleine goederen » (express en G.V. verzendingen, alsmede postcolli) tijdens de jaren 1955 en 1956 geeft volgende uitslag :

	1955	1956
Uitgaven . fr.	1.270.652.000	1.296.026.000
Ontvangsten .	831.872.000	871.658.000
Verlies . . .	438.780.000	424.368.000

Les recensements des voyageurs effectués récemment font apparaître une augmentation de 8 % du trafic voyageurs.

Les trains de marchandises sont également à traction électrique et la charge remorquée en double traction est passée de 1.100 tonnes, en traction à vapeur, à 1.300 tonnes en traction électrique.

Le programme complet comportait l'aménagement de la gare de triage de Stockem en vue d'augmenter le trafic de cette gare de 1.000 wagons par jour.

Les travaux sont en voie d'achèvement et au cours des premiers mois de 1958, une partie du trafic assuré actuellement sur la ligne Athus-Meuse sera transférée à la ligne électrique.

L'électrification de la ligne de Luxembourg a été décidée en raison de sa rentabilité et du fait qu'elle procure à notre réseau un moyen supplémentaire en ce qui concerne les pourparlers relatifs aux itinéraires internationaux pour les produits de la C.E.C.A. et le transport vers les ports belges, en particulier celui d'Anvers.

QUESTION N° 4.

L'année dernière, le Ministre nous a parlé des lourds convois de minerai qui neutraliseraient le trafic mosellan.

Quel en est le résultat?

RÉPONSE.

Le problème de la composition de convois très lourds a fait l'objet d'un examen et des plans ont été établis en vue de la construction de wagons de très grande capacité et à déchargement automatique. Les industries intéressées ont été pressenties et il est apparu que leurs installations devraient être adaptées avant de passer à la construction de ce matériel spécial.

Ce problème retient toute l'attention des services de la Société.

QUESTION N° 5.

Le transport de petites marchandises a toujours été un poste déficitaire, notamment en 1955. En est-il de même pour 1957?

RÉPONSE.

On ne dispose pas encore des éléments nécessaires pour l'exercice 1957. Une comparaison entre le trafic « petites marchandises » (envois express et G.V., ainsi que colis postaux) des années 1955 et 1956 donne le résultat ci-après :

	1955	1956
Dépenses . fr.	1.270.652.000	1.296.026.000
Recettes . . .	831.872.000	871.658.000
Mali	438.780.000	424.368.000

Het weze opgemerkt dat een niet onaanzienlijk deel van de betrokken uitgaven op de overige trafiek zou dienen aangeschreven in de loutere veronderstelling dat de dienst « kleine goederen » moest ingekrompen of zelfs opgegeven worden. Deze uitgaven hebben ondermeer betrekking op vaste kosten zoals : onderhoud en vernieuwing van sporen en kunstwerken, signalisatie, enz.

Het « inkrimpbare » deel van de betrokken uitgaven is tot het minimum herleid, zodat de conclusie mag gelden dat het opgeven door de N.M.B.S. van de dienst « kleine goederen » een zeer gevoelige weerslag zou hebben op de ontvangsten (871 miljoen in 1956) en dus, mede, op de eindresultaten van de bedrijfsrekeningen.

VRAAG N° 6.

Gaat men de goederenstations welke niet renderen, sluiten of geeft men dit plan op ?

ANTWOORD.

De sluiting van de niet renderende goederenstations wordt niet systematisch doorgezet.

Weliswaar worden, in uitzonderlijke gevallen, stations, gelegen op een lijn waarop geen reizigers-treinen meer rijden, voor de goederentrafiek gesloten als deze trafiek onbeduidend is en de cliënteel gemakkelijk het dichtstbijgelegen station kan bereiken.

VRAAG N° 7.

Er is personeelsvermindering geweest (daling van effectieven). Vermindert men dit nog ?

ANTWOORD.

De door de N.M.B.S. in 1957 voortgezette politiek van besparing in zake personeel, heeft het mogelijk gemaakt de effectieven te verminderen ten opzichte van het vorig dienstjaar.

Deze politiek heeft voornamelijk haar weerslag gehad op het effectief van het statutair personeel hetwelk van 72.164 eenheden, op 1 November 1956 tot 71.101, op 1 November 1957 werd teruggebracht. Weliswaar was een zekere vermindering van het verkeer daartoe gunstig doch anderzijds namen de lasten toe ten gevolge de toepassing van de 45 urenweek.

Op voormelde datums bedroeg het globaal effectief (statutair + niet statutair) onderscheidenlijk 79.108 en 78.858.

VRAAG N° 8.

Vroeger heeft men ons gezegd dat er zeer zware administratieve diensten bij de spoorwegen waren. Is er een vereenvoudiging daarin gebeurd ?

Il convient de remarquer que dans l'hypothèse où le service des « petites marchandises » devait être comprimé, voire supprimé, il y aurait lieu d'imputer une partie importante des dépenses en question au trafic restant. Ces dépenses concernent notamment des frais fixes tels que : entretien et renouvellement de voies et d'ouvrages d'art, signalisation, etc.

La partie « comprimable » des dépenses en question est réduite au minimum, de sorte que l'on peut conclure que la suppression par la S.N.C.B. du service des « petites marchandises » aurait une répercussion considérable sur les recettes (871 millions en 1956) et, par conséquent, sur les résultats finals des comptes d'exploitation.

QUESTION N° 6.

Envisage-t-on la fermeture des gares de marchandises non rentables ou ce projet est-il abandonné ?

RÉPONSE.

La fermeture des gares de marchandises non rentables n'est pas poursuivie d'une manière systématique.

Il arrive toutefois, dans des cas exceptionnels, que des gares situées sur une ligne dont le trafic voyageurs a été supprimé, soient fermées au trafic de marchandises, si ce dernier est minime et si la clientèle peut aisément atteindre la gare la plus proche.

QUESTION N° 7.

Y a-t-il eu diminution du personnel (réduction des effectifs) ? Cette réduction se poursuit-elle ?

RÉPONSE.

La politique d'économie en matière de personnel poursuivie par la S.N.C.B. en 1957 a permis de réduire les effectifs par rapport à l'exercice précédent.

Cette politique a surtout eu une répercussion sur le personnel statutaire qui, de 72.164 unités au 1^{er} novembre 1956, a été réduit à 71.101 unités au 1^{er} novembre 1957. Si une certaine diminution du trafic a favorisé cette mesure, les charges, par contre, ont augmenté par suite de l'application de la semaine de 45 heures.

Aux dates précitées, l'effectif global (statutaire + non statutaire) s'élevait respectivement à 79.108 et 78.858 unités.

QUESTION N° 8.

On nous a dit dans le temps qu'il existait aux chemins de fer des services administratifs très chargés. A-t-on procédé à des simplifications ?

ANTWOORD.

De Maatschappij heeft, inzonderheid in de loop van de laatste jaren, het werk voortdurend gerationaliseerd ten einde de organisatie van de administratieve diensten in de grootst mogelijke mate te verlichten.

Het aantal der bedienden welke in die diensten werkzaam zijn, is van 14.848 in November 1947 gedaald tot 13.227 in November 1957. Deze vermindering, die aldus 10,91 % bereikt, getuigt van de waarde der resultaten die reeds werden verkregen dankzij de samengevoegde inspanningen van de Maatschappij en van haar personeel; deze inspanningen worden onverpoosd voortgezet.

De toepassingsmogelijkheden van de nieuwe technieken (electronica) worden door de Maatschappij bestudeerd en zullen naar alle waarschijnlijkheid toelaten het nagestreefde oogmerk op nog doeltreffender wijze te bereiken.

VRAAG N^o 9.

De 400 metalen rijtuigen en de 2.350 kipwagens moesten ons bevrijden van de houten wagens. Hoever staan we daarmee? Is het juist dat men nog niet begonnen is met de productie?

ANTWOORD.

De 450 metalen rijtuigen zullen ongeveer 900 houten rijtuigen vervangen.

Ongeveer 98 % der te verwerken stoffen zijn in 't bezit van de constructeurs.

Het bouwen, in kettingwerk, zal binnenkort door de constructeurs aangevangen worden.

Bij sommige firma's zijn de onderkettingen reeds aan 't werk.

De eerste leveringen van rijtuigen zullen, volgens de vooruitzichten, naar rato van 4 rijtuigen per week vanaf het begin Juli 1958 geschieden.

Het bouwen van de 2.350 wagens werd bij sommige firma's reeds aangevat.

VRAAG N^o 10.

De commissie Vrebos zou o.m. raad geven aan de industrie. Heeft de industrie zich aangepast en geeft het materieel nu voldoening?

ANTWOORD.

De zg. commissie Vrebos werd hoofdzakelijk opgericht om de Regering van advies te dienen inzake de positieve wederaanpassing (en desgevallend omschakeling) van onze gespecialiseerde constructiewerkplaatsen.

RÉPONSE.

La Société n'a pas cessé, surtout au cours de ces dernières années, de poursuivre la rationalisation du travail, dans le but d'alléger l'organisation des services administratifs dans toute la mesure du possible.

Le nombre d'agents occupés dans ces services est tombé de 14.848 en novembre 1947 à 13.227 en novembre 1957. Cette réduction, qui est donc de l'ordre de 10,91 %, témoigne de la valeur des résultats déjà obtenus grâce aux efforts conjugués de la Société et de son personnel, efforts qui sont déployés sans relâche.

La Société étudie les possibilités d'application des techniques nouvelles (électronique), lesquelles permettront, selon toute probabilité, d'atteindre le but poursuivi de façon encore plus efficace.

QUESTION N^o 9.

Les 400 voitures métalliques et les 2.350 wagons basculants devaient nous délivrer des voitures en bois. Comment se présente la situation à l'heure actuelle? Est-il exact que l'on n'a pas encore commencé la production?

RÉPONSE.

Les 450 voitures métalliques remplaceront environ 900 voitures en bois.

Près de 98 % des matières à mettre en œuvre sont en possession des constructeurs.

La construction à la chaîne sera mise en route prochainement.

Les sous-chaînes fonctionnent déjà dans certaines firmes.

Selon les prévisions, les premières livraisons de voitures auront lieu à la cadence de 4 par semaine à partir du début de juillet 1958.

La construction des 2.350 wagons a déjà été entamée par certaines firmes.

QUESTION N^o 10.

La Commission Vrebos aurait notamment pour mission de donner des conseils à l'industrie. L'industrie s'est-elle adaptée et le matériel donne-t-il à présent satisfaction?

RÉPONSE.

La Commission dite Vrebos a été créée principalement pour donner des avis au Gouvernement en matière de réadaptation positive (et éventuellement conversion) de nos ateliers de construction spécialisés.

Anderzijds, wat de hoedanigheid van de 450 bestelde metalen rijtuigen betreft, dient aangestipt dat, sedert October 1957, t.t.z. na de zorgvuldig uitgevoerde proeven en verbeteringen in samenwerking met de technische diensten der N.M.B.S., de kast van het prototype, gebouwd door de constructeurs, algeheel voldoening geeft.

VRAAG N° 11.

Men heeft vroeger altijd beweerd dat het overschakelen van stoom naar Diesel voor de rangeeroperaties ons besparing zou geven. Is dit juist gebleken?

ANTWOORD.

Het overschakelen van stoom- naar Dieseltractie bij de rangeringen heeft grote besparingen opgeleverd.

De verworven ondervinding laat toe naar voren te brengen dat, in vergelijking met de stoomtractie, de besparingen eigen aan een Diesel-rangeerlocomotief (waarde 4 miljoen frank) circa 600.000 frank per jaar bedragen, rekening gehouden met de kortere duur van afschrijving van dit nieuw materieel.

Onlangs werd tevens beslist Diesel-rangeerlocomotieven te bouwen mits aanwending van de ramen der stoomlocomotieven, wat de kostprijs aanzienlijk zal verminderen en nog een voordeliger invloed zal hebben op de besparingen.

De toepassing van de electronica in de vormingsstations ligt thans ter studie bij de N.M.B.S. Deze toepassing zal aanleiding geven tot een hoger rendement en zal de exploitatiekosten aanzienlijk verminderen.

VRAAG N° 12.

Er is een tekort in de exploitatierekening voor 1957.

Er zouden maatregelen moeten genomen worden. Voorziet men er?

ANTWOORD.

De verhoging van wedden, lonen en pensioenen en de verhoging van de kolenprijzen hebben wel degelijk moeilijkheden doen oprijzen. De middelen om het evenwicht der ontvangsten en uitgaven te verwezenlijken in 1958 zijn thans in onderzoek.

Te dien opzichte dient aangestipt dat de berekeningen die op basis van de normalisatie van de rekeningen werden gemaakt door toedoen van de U.I.C., geleid hebben tot deze conclusie dat indien bedoelde normalisatie ware toegepast geworden de N.M.B.S. haar bedrijfsrekening had kunnen sluiten met een batig saldo.

D'autre part, en ce qui concerne la qualité des 450 voitures métalliques commandées, il y a lieu de signaler que depuis octobre 1957, après les essais et améliorations effectués soigneusement en collaboration avec les services techniques de la S.N.C.B., la caisse du prototype livrée par les constructeurs donne entière satisfaction.

QUESTION N° 11.

On a toujours prétendu que le passage de la traction à vapeur à la traction Diesel pour les manœuvres permettrait des économies. Cela s'est-il avéré exact?

RÉPONSE.

Le passage de la traction à vapeur à la traction Diesel pour les manœuvres s'est soldé par d'importantes économies.

L'expérience acquise permet d'affirmer qu'en comparaison avec la traction à vapeur, les économies afférentes à une locomotive Diesel de manœuvre (valeur 4 millions de francs) s'élèvent à environ 600.000 francs par an, compte tenu du fait que la durée d'amortissement de ce nouveau matériel est plus courte.

Récemment, il a en outre été décidé de procéder à la construction de locomotives Diesel de manœuvre, moyennant utilisation, à cet effet, des châssis des locomotives à vapeur, ce qui abaissera notablement le prix de revient et augmentera encore les économies.

La question de l'application de l'électronique dans les gares de formation est actuellement étudiée par la S.N.C.B. Cette application accroîtra le rendement et réduira sensiblement les frais d'exploitation.

QUESTION N° 12.

Le compte d'exploitation pour 1957 se solde par un déficit.

Il conviendrait de prendre des mesures. En prévoit-on?

RÉPONSE.

L'augmentation des traitements, salaires et pensions ainsi que celle des prix du charbon ont, en effet, engendré des difficultés. Les moyens permettant d'assurer l'équilibre des recettes et des dépenses en 1958 sont actuellement à l'étude.

A cet égard, il convient de signaler que les calculs effectués à l'intervention de l'U.I.C. sur la base de la normalisation des comptes, font ressortir que, si la normalisation en question avait été appliquée, la S.N.C.B. aurait pu clôturer son compte d'exploitation avec un boni.

VRAAG N^o 13.

Hoe groot is het bedrag van de tussenkomst van de Staat in de financiële toestand (betreffende hernieuwingsfondsen, hulp bij beleggingen, enz.)? Is het cijfer bekend voor 1958?

ANTWOORD.

De tussenkomsten van de Staat voor 1958 kunnen als volgt gerangschikt worden :

a) Tussenkomsten ten gedeeltelijke dekking van abnormale lasten aan de N.M.B.S. opgelegd (tarieven voor werkliedenabonnements, biljetten tegen verminderde prijs, pensioenslast, financiële lasten voor electrificatie, vernieuwingsfondsen, enz.) 3.222 miljoen

b) Bijzondere tussenkomst, voor bouwen van 450 rijtuigen en 2.350 wagens, ter vermindering van de vertraging in de vernieuwing van rollend materieel 1.030 miljoen

c) Tussenkomst voor vermindering van deficieten, voorbehouden aan de financiering der werken voor eerste aanleg 350 miljoen

d) Werken door de N.M.B.S. uitgevoerd ter verbetering van de urbanisatie (Mechelen, Luik) voor afschaffen van overwegen en voor de electrificatiewerken op de lijn naar Nederland (via Roosendaal), voor wederopbouw van vaste instellingen, enz. 400 miljoen

Totaal 5.002 miljoen

VRAAG N^o 14.

Zal nog een lening aangegaan worden op het einde van dit jaar?

ANTWOORD.

De N.M.B.S. had het inzicht voor het einde van 1957 nog een publieke lening van 300 miljoen uit te schrijven. Dit zal echter ingevolge de tegenwoordige toestand niet kunnen gebeuren.

VRAAG N^o 15.

Blijft het nog mogelijk te lenen bij privébanken?

ANTWOORD.

De N.M.B.S. heeft niet de gewoonte bij privébanken te lenen.

QUESTION N^o 13.

Quel est le montant de l'intervention de l'Etat dans la situation financière en ce qui concerne les fonds de renouvellement, aide pour investissements, etc. Le chiffre est-il connu pour 1958?

RÉPONSE.

Les interventions de l'Etat pour 1958 peuvent se classer comme suit :

a) Interventions pour couverture partielle de charges anormales imposées à la S.N.C.B. (tarifs des abonnements ouvriers, billets à prix réduit, charge des pensions, charges financières de l'électrification, fonds de renouvellement, etc.) 3.222 millions

b) Intervention spéciale, pour la construction de 450 voitures et de 2.350 wagons, en vue de réduire le retard existant dans le renouvellement du matériel roulant 1.030 millions

c) Intervention, pour la réduction des déficits, réservée au financement des travaux de premier établissement 350 millions

d) Travaux exécutés par la S.N.C.B. en vue d'améliorer l'urbanisation (Malines, Liège), pour la suppression de la ligne vers les Pays-Bas (via Roosendaal), pour la reconstruction d'installations fixes, etc. 400 millions

Total 5.002 millions

QUESTION N^o 14.

Sera-t-il encore procédé à l'émission d'un emprunt à la fin de cette année?

RÉPONSE.

La S.N.C.B. avait l'intention d'émettre un nouvel emprunt public de 300 millions avant la fin de 1957. La situation actuelle ne permettra toutefois pas de procéder à cette émission.

QUESTION N^o 15.

Y a-t-il encore possibilité d'emprunter auprès des banques privées?

RÉPONSE.

Il n'entre pas dans les habitudes de la S.N.C.B. d'emprunter auprès des banques privées.

VRAAG N° 16.

Men zegt dat de pensioenen te zwaar zijn. Waarom sluit men niet aan bij de sociale veiligheid (of wordt dit misschien geweigerd door het Ministerie van Arbeid)? Het verschil zou dan kunnen geregeld worden met groepsverzekeringsmaatschappijen.

ANTWOORD.

De overgang van de tegenwoordige regime naar dit van de sociale zekerheid aangepast met een groepsverzekering kan alleen geschieden, indien de Staat de thans verworven pensioenrechten der bedienden en gepensioneerden te zijnen laste neemt.

De pensioensrechten voor de toekomst zouden gedekt worden door de bijdragen voor de sociale zekerheid en voor de groepsverzekeringen.

Op te merken valt dat in overeenkomst met de wet van 1926 iedere wijziging aan het Statuut van het personeel en namelijk wat het pensioenstelsel betreft, onder de bevoegdheid ressorteert van de Nationale Paritaire Commissie.

VRAAG N° 17.

Het vernieuwingsfonds is te klein. Heeft Eurofina al iets gegeven en stijgen onze voordelen door de uitbreiding van het wagenpark Europ?

ANTWOORD.

Eurofina heeft voor rekening van de N.M.B.S. 411 goederenwagens besteld. Deze zullen in twintig jaar betaald worden, zodat hierdoor wel degelijk een ontlasting der uitgaven van het vernieuwingsfonds is ingetreden. De uitbreiding van het wagenpark «Europ» heeft voor gevolg de wederbenutting der wagens in de hand te werken en aldus de losse ritten te verminderen.

Er wordt thans voorzien dat de volledige aanpassing van dit park aan de behoeften van het internationaal verkeer slechts in 1963 zal voltooid zijn. Alsdan zullen de nieuwe principes der wagenverdeling al de voorziene vruchten afleveren.

VRAAG N° 18.

Hoe ver staat de administratieve repressie?

ANTWOORD.

De Franse en Vlaamse secties van de Herzieningscommissie ingesteld bij de N.M.B.S. ingevolge het koninklijk besluit van 6 Maart 1951 en de wet van 24 December 1953, betreffende de administratieve repressie, hebben hun werkzaamheden beëindigd.

QUESTION N° 16.

On dit que la charge des pensions est trop lourde. Pourquoi n'envisage-t-on pas l'affiliation à la Sécurité Sociale? (Ou peut-être le Ministre du Travail s'y oppose-t-il?) La différence pourrait alors être réglée à l'intervention de sociétés d'assurance de groupe.

RÉPONSE.

Le passage du régime actuel à celui de la sécurité sociale combinée avec une assurance de groupe ne peut se faire que si l'Etat prend à sa charge les droits à la pension actuellement acquis par les employés et les pensionnés.

Pour l'avenir, les droits à la pension seraient couverts par les cotisations de la Sécurité Sociale et d'assurance de groupe.

A remarquer que, conformément à la loi de 1926, toute modification au Statut du personnel et notamment en ce qui concerne le régime des pensions, est du ressort de la Commission Paritaire Nationale.

QUESTION N° 17.

Le fonds de renouvellement est trop peu élevé. L'Eurofina a-t-elle déjà donné quelque chose et l'extension du parc de voitures Europ nous procure-t-elle plus d'avantages?

RÉPONSE.

L'Eurofina a commandé 411 wagons à marchandises pour le compte de la S.N.C.B. Ces wagons sont payables en vingt ans, ce qui représente effectivement un allègement des dépenses du fonds de renouvellement. L'extension du parc de voitures «Europ» a pour effet de favoriser la réutilisation des wagons et, par conséquent, de diminuer les trajets à vide.

On prévoit actuellement que l'adaptation de ce parc aux besoins du trafic international ne sera réalisée complètement qu'en 1963. Ce n'est qu'alors que les nouveaux principes de la répartition des wagons pourront porter tous leurs fruits.

QUESTION N° 18.

Où en est la question de la répression administrative?

RÉPONSE.

Les sections française et néerlandaise de la Commission de revision instituée auprès de la S.N.C.B. en vertu de l'arrêté royal du 6 mars 1951 et de la loi du 24 décembre 1953 sur la répression administrative, ont terminé leurs travaux.

Voor wat de sectie van de Oostkantons betreft, blijven er nog 55 gevallen te onderzoeken voor 445 ingediende herzieningsaanvragen.

VRAAG N° 19.

Wat is het programma voor 1958 wat betreft de werken ?

Zullen ze voortgezet worden ? Zullen ze in een vertraagd ritme gebeuren of zal men ze niet doen ? Welk is de weerslag van de slechte tesorietoestand op het werkplan voor 1958 ?

ANTWOORD.

Vanzelfsprekend zullen in 1958 de grote werken (Luik, Mechelen en andere), waarin reeds ettelijke miljoenen werden geïnvesteerd zonder de minste vertraging voortgezet worden. Evenzo zal voorrang worden gegeven aan al de werken die van belang voor de veiligheid blijken te zijn.

Voor het overige, moge er op gewezen worden dat in een gezamenlijk programma van werken voor een bedrijf als de N.M.B.S., steeds werken voorkomen die min of meer een conjunctureel karakter hebben, w.z. waarvan de uitvoering ietwat kan worden vervroegd of vertraagd naarmate de technische en financiële middelen al dan niet ter beschikking staan.

VRAAG N° 20.

Welke loonpolitiek wordt er gevolgd bij de Spoorwegen ?

Wordt de 20 frank/uur toegepast ?

ANTWOORD.

De Maatschappij kent aan hare statutaire bedienden het minimumloon toe voorzien in de loonschalen van het Staatspersoneel dat thans 45.000 fr. (100 %) bedraagt en past de mobiliteitsformule der bezoldigingen volgens het indexcijfer toe. Op grond dezer formule, is het huidige minimum 51.750 frank.

Wat de niet statutaire bedienden betreft, wordt het minimum van 20 frank toegekend aan de mannelijke werklieden. Dit minimum verandert volgens de schommelingen van het indexcijfer der kleinhandelprijzen naar de mobiliteitsformule van kracht in de nijverheidstak waaraan deze werklieden in de privaatsnijverheid zouden gehecht worden naar de aard van hun werk.

VRAAG N° 21.

In aansluiting met de vraag gesteld in voorafgaande zitting wordt gevraagd of de samenstelling van de Paritaire Commissie reeds gedaan is.

En ce qui concerne la section des cantons de l'Est, il reste à examiner 55 cas sur 455 demandes de revision introduites.

QUESTION N° 19.

Quel est le programme des travaux pour 1958 ?

Seront-ils poursuivis ? Se feront-ils à un rythme ralenti ou ne seront-ils pas exécutés ? Quelle est la répercussion de la mauvaise situation de la trésorerie sur le plan des travaux pour 1958 ?

RÉPONSE.

Il va sans dire que les grands travaux (Liège, Malines et autres), dans lesquels de nombreux millions ont déjà été investis, se poursuivront sans le moindre retard en 1958. De même on donnera la priorité à tous les travaux qui semblent présenter de l'intérêt pour la sécurité.

Pour le surplus, il convient de signaler qu'un programme d'ensemble de travaux pour une entreprise telle que la S.N.C.B. comporte toujours des travaux présentant un caractère plus ou moins conjoncturel, c'est-à-dire dont l'exécution peut être quelque peu avancée ou retardée selon que l'on dispose ou non des moyens techniques et financiers.

QUESTION N° 20.

Quelle est la politique des salaires suivie par les Chemins de fer ?

Les 20 francs/heure sont-ils appliqués ?

RÉPONSE.

La Société octroie à ses agents statutaires le salaire minimum prévu aux échelles barémiques du personnel de l'Etat qui se monte actuellement à 45.000 francs (100 %), et applique la formule de mobilité des rémunérations selon l'index. Sur la base de cette formule, le minimum actuel est de 51.750 francs.

En ce qui concerne les agents non statutaires, le minimum de 20 francs est octroyé aux ouvriers masculins. Ce minimum varie selon les fluctuations de l'index des prix de détail, suivant la formule de mobilité en vigueur dans la branche de l'industrie où ces agents seraient occupés dans l'industrie privée en tenant compte de la nature de leur travail.

QUESTION N° 21.

Suite à la question posée au cours d'une réunion précédente, on demande si la composition de la Commission paritaire a déjà été fixée.

ANTWOORD.

De Nationale Paritaire Commissie zal samengesteld worden volgens de statutaire beschikkingen die geen wijzigingen ondergaan hebben.

De samenstelling van de nieuwe Commissie zal voorgelegd worden in de eerstkomende zitting van de Raad van beheer.

VRAAG N^o 22.

Op secundaire lijnen worden treinen vervangen door autobussen. Op smalle en kronkelende wegen wordt met grote bussen gereden : is dit vervoer wel altijd menswaardig ? Zijn er voldoende reservebussen ?

ANTWOORD.

Tot nog toe heeft het berijden van smalle en kronkelende wegen, vooral op het platte land, geen ernstige moeilijkheden opgeleverd voor de reizigers. Anderzijds is, bij iedere autobusonderneming, het noodzakelijke reservematerieel voorhanden.

VRAAG N^o 23.

Het gerucht gaat dat vanaf 1 Januari 1958 de omnibustreinen op de lijn 36 zullen afgeschaft worden. Is dat waar ?

ANTWOORD.

Er is geen sprake van de omnibustreinen op de lijn 36 af te schaffen.

VRAAG N^o 24.

Is het juist dat men de groep rijtuigpoetsers gaat afschaffen en dat dit werk aan een privé-onderneming zou toevertrouwd worden ?

ANTWOORD.

Het reinigen der rijtuigen wordt bij verscheidene vreemde netten toevertrouwd aan private firma's.

De N.M.B.S. onderzoekt thans de voor- en nadelen van dit systeem.

RÉPONSE.

La Commission Paritaire Nationale sera composée sur la base des dispositions statutaires, lesquelles n'ont subi aucune modification.

La composition de la nouvelle Commission sera présentée à la prochaine séance du Conseil d'Administration.

QUESTION N^o 22.

Sur les lignes secondaires, les trams sont remplacés par des autobus circulant sur des routes étroites et sinueuses : ce transport s'effectue-t-il toujours de façon humaine ? Dispose-t-on d'un nombre suffisant d'autobus de réserve ?

RÉPONSE.

Jusqu'à présent, la circulation sur des routes étroites et sinueuses, surtout à la campagne, n'a pas présenté de sérieuses difficultés pour les voyageurs. D'autre part, chaque entreprise d'autobus dispose d'un nombre suffisant de véhicules de réserve.

QUESTION N^o 23.

Ligne 36 : le bruit court que les trains omnibus seraient supprimés à partir du 1^{er} janvier 1958. Est-ce exact ?

RÉPONSE.

Il n'est pas question de supprimer les trains omnibus sur la ligne 36.

QUESTION N^o 24.

Est-il exact qu'on envisage la suppression du groupe de nettoyeurs de voitures pour confier cette besogne à une entreprise privée ?

RÉPONSE.

Plusieurs réseaux étrangers confient le nettoyage des voitures à des firmes privées.

La S.N.C.B. examine actuellement les avantages et les inconvénients de ce système.

VRAAG N° 25.

Toestand der begrotingskredieten van 1957 op 31 October 1957

QUESTION N° 25.

Situation des crédits budgétaires de 1957 au 31 octobre 1957.

BEGROTING. — BUDGET	Toegestane kredieten — Crédits alloués	Vastleggingen op 31-10-1957 — Engagements au 31-10-1957	Betalingen op 31-10-1957 — Païements au 31-10-1957
GEWONE BEGROTING. — BUDGET ORDINAIRE . . . fr.	6.085.805.000,—		
Bijkredieten voor 1957. — <i>Crédits supplémentaires pour 1957</i> +	374.227.384,—		
Verminderingsen. — <i>Réductions</i> —	18.653.888,—		
Fr.	6.441.378.496,—		
Bijkredieten (1956 en vorige dienstjaren). — <i>Crédits supplémentaires (exercices 1956 et antérieurs)</i> . . . fr.	+ 55.695.033,—		
(Zie Bescheiden Senaat n°s 6 en 7). — (<i>Voir Documents Sénat n°s 6 et 7</i>) fr.	6.497.073.529,—	5.637.855.212,45	4.486.726.158,40
Overgedragen kredieten op 1957 en dus vastgelegd op 1 Januari 1957. — <i>Crédits reportés à 1957 et donc engagés au 1^{er} janvier 1957.</i> fr.	53.042.835,49	—	33.028.180,69
BUITENGEWONE BEGROTING. — BUDGET EXTRAORDINAIRE.			
Totale vastleggingskredieten (inbegrepen bijkredieten en verminderingsen). — <i>Allocations totales d'engagement (y compris crédits supplémentaires et réductions)</i> . fr.	2.219.283.000,—	1.650.724.030,60	—
Totale betalingskredieten (inbegrepen bijkredieten en verminderingsen). — <i>Allocations totales de paiement (y compris crédits supplémentaires et réductions)</i> . . .	3.769.870.000,—	—	2.031.808.231,94
Overgedragen kredieten van 1955 en vorige. — <i>Crédits de 1955 et antérieurs reportés :</i>			
Vastleggingen. — <i>Engagements</i>	62.612.330,64	1.542.945,—	—
Betalingen. — <i>Païements</i>	155.519.015,02	—	53.627.675,38

VRAAG N° 26.

Hoe ver staat het met de electrificatie van de lijn Luik-Herbesthal ?

QUESTION N° 26.

Où en est l'électrification de la ligne Liège-Herbesthal ?

ANTWOORD.

RÉPONSE.

Over de electrificatie van het baanvak Luik-Herbesthal werd door de Overheden tot nu toe geen beslissing getroffen.

Deze electrificatie doet belangrijke problemen rijzen wegens de lokale omstandigheden : talrijke tunnels te vergroten, loop van sporen te verbeteren, toekomstig contact tot stand te brengen met het Duitse net, dat volgens een ander systeem geëlectriceerd is, enz.

Zij zou dus eerst overwogen worden als de Duitse Bondsspoorwegen zullen besloten hebben de lijn Keulen-Aken te electrificeren.

L'électrification du tronçon Liège-Herbesthal n'a fait jusqu'ici l'objet d'aucune décision de la part des Autorités.

Cette électrification pose des problèmes importants nés des conditions locales : nombreux tunnels à agrandir, tracé de voie à améliorer, contact futur à réaliser avec le réseau allemand électrifié dans un système différent, etc.

Elle ne pourrait donc être envisagée que lorsque les Chemins de fer fédéraux allemands auront décidé d'électrifier la ligne de Cologne à Aix-la-Chapelle.

Al deze problemen zijn de aandacht van de technische diensten van de Maatschappij niet ontgaan.

VRAAG N° 27.

De leden van het personeel der N.M.B.S. die gedwongen werden dienst te nemen bij de « Deutsche Reichsbahn » na de capitulatie van het Belgisch leger einde Mei 1940, wachten nog altijd op een oplossing voor hun toestand.

Degenen onder hen die een tuchtstraf, hoe gering ook, opgelopen hebben, verliezen de vier jaar 1940-1944 (periode van de in dienst van de « Deutsche Reichsbahn » geleverde prestaties) voor de anciënniteit (geldelijk bevordering) en voor de berekening van hun pensioen.

Tal van personeelsleden, zij die geringe straffen hebben opgelopen hebben gemeend geen gebruik te moeten maken van de mogelijkheid om een vraag om herziening in te dienen, omdat zij te goeder trouw dachten, dat hun geringe straf niet zulke pijnlijke gevolgen als hierboven gezegd zou hebben.

Aan de andere kant, zijn de beslissingen van de Herzieningscommissie niet altijd gelukkig geweest.

Gelet op wat voorafgaat, verlang ik de bedoelingen te kennen van de N.M.B.S. ten gunste van die personeelsleden.

ANTWOORD.

De toestand van die personeelsleden zal geregeld worden zodra het ingevolge de Belgisch-Duitse onderhandelingen gesloten akkoord, dat thans in het Parlement wordt besproken, zal goedgekeurd zijn.

VRAAG N° 28.

Bij de N.M.B.S. zijn sinds 1920 enkele Duitse onderhorigen als vaste beambten in dienst op de lijn Raeren-Kalterherberg.

Deze beambten worden niet beschouwd als valende onder het statuut; zij genieten de sociale verzekeringen niet en hun basisloon bedraagt slechts 80 % van dat van de beambten van Belgische nationaliteit, terwijl deze thans tegen 115 % worden betaald.

De kosten van levensonderhoud zijn in Duitsland niet minder groot en derhalve vraag ik welke de bedoelingen van de N.M.B.S. zijn in verband met de regularisatie van de geldelijke toestand van de dienstdoende en gepensioneerde beambten van de lijn Raeren-Kalterherberg.

ANTWOORD.

De beambten van de lijn Raeren-Kalterherberg genieten met ingang van 1 Januari 1950 het bezoldigingsstelsel dat bij de Maatschappij van kracht is, met dien verstande echter dat, om rekening te houden met de verschillende economische toestand in België en in Duitsland, een vermindering wordt toegepast, welke destijds 30 % bedroeg.

Tous ces problèmes retiennent l'attention des services techniques de la Société.

QUESTION N° 27.

Les agents de la S.N.C.B. qui ont été forcés de prendre service à la « Deutsche Reichsbahn » après la capitulation de l'armée belge fin mai 1940, attendent toujours une solution à leur situation.

Ceux de ces agents qui ont été frappés par une mesure disciplinaire, aussi minime fût-elle, perdent les quatre années 1940-1944 (période de services passée au service de la « Deutsche Reichsbahn ») pour l'ancienneté (promotion pécuniaire) et pour le calcul de leur pension.

Bon nombre d'agents, notamment ceux qui avaient encouru des peines minimales, n'ont pas cru devoir faire usage de la possibilité d'introduire une demande en revision, estimant de bonne foi que leur peine minimale ne comporterait pas des conséquences aussi pénibles que celles qui ont été énoncées ci-dessus.

D'autre part, les décisions de la Commission de Revision n'ont pas toujours été heureuses.

Etant donné ce qui précède, je désirerais apprendre ce que la S.N.C.B. compte faire en faveur de ces agents.

RÉPONSE.

La situation de ces agents sera régularisée lorsque l'accord conclu en suite des négociations belgo-allemandes, actuellement en discussion devant le Parlement, sera approuvé.

QUESTION N° 28.

Quelques éléments de nationalité allemande sont en service à la S.N.C.B. en qualité d'agents définitifs sur la ligne Raeren-Kalterherberg, depuis 1920.

Ces agents n'étant pas considéré comme « statutaires », sont privés du bénéfice des assurances sociales et ne touchent que 80 % du salaire de base des agents de nationalité belge, alors que ceux-ci sont actuellement payés à 115 %.

Le coût de la vie n'est pas moins élevé en Allemagne et dès lors, je voudrais apprendre ce que la S.N.C.B. compte faire pour régulariser la situation pécuniaire des agents en activité de service et pensionnés de la ligne de Raeren-Kalterherberg.

RÉPONSE.

Les agents de la ligne de Raeren à Kalterherberg bénéficient à partir du 1^{er} janvier 1950 du système de rémunération en vigueur à la Société, avec cette réserve que, pour tenir compte de la situation économique de la Belgique par rapport à celle de l'Allemagne, une réduction est appliquée. A l'époque, cette réduction a été fixée à 30 %.

Na de wijzigingen die de « Bundesbahn » in de bezoldigingen van haar personeel heeft aangebracht, werd deze coëfficiënt herzien en met ingang van 1 October 1955 op 20 % vastgesteld.

Ingevolge de onlangs doorgevoerde verhoging van de lonen in België en in Duitsland onderzoekt de Maatschappij thans opnieuw de bezoldiging van het Duitse personeel dat op de lijn Raeren-Kalterherberg in dienst is.

VRAAG N° 29.

Van 1940 tot 1944 werden op de wedden en lonen van de beambten van de N.M.B.S. die het landsgedeelte bewoonden dat Duitsland tijdens de vijandelijkheden dat aangehecht, en die door de « Deutsche Reichsbahn » waren tewerk gesteld, inhoudingen met het oog op het pensioen.

Het schijnt dat de Bondsrepubliek Duitsland, krachtens het Belgisch-Duits verdrag van 24 September 1956, een bepaald bedrag zal storten om de toestand van de betrokkenen inzake pensioen te regelen.

Is de N.B.M.S. van plan eerlang :

1° terugbetalingen te doen aan de beambten die hun toestand bij de Kas van Weduwen en Wezen hebben geregulariseerd;

2° de toestand van de overige beambten bij de evengenoemde Kas te regelen?

ANTWOORD.

De overeenkomst, waartoe de onderhandelingen tussen België en de Bondsrepubliek Duitsland in 1956 hebben geleid, moet nog bekrachtigd worden door het Parlement.

De N.M.B.S. zal derhalve niet binnen afzienbare tijd tot de regularisatie van de vorenbedoelde toestanden kunnen overgaan.

VRAAG N° 30.

In het verantwoordingsprogramma is vermeld dat het Park vervoermaterieel van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ten achteren is met de vernieuwing voor een bedrag van 3 milliard frank.

Welke bedragen werden sedert 1946 ter beschikking gesteld van de N.M.B.S. door de Staat, voor de vernieuwing van het materieel ? Gelieve de bedragen te vermelden per jaar en tot op heden.

ANTWOORD.

Werden door de Staat ter beschikking van de N.M.B.S. gesteld voor de vernieuwing van het vervoermaterieel :

Compte tenu des modifications apportées par la « Bundesbahn » aux rémunérations de son personnel, ce coefficient de réduction a été revu et ramené, à partir du 1^{er} octobre 1955, à 20 %.

A la suite de la récente hausse des salaires en Belgique et en Allemagne, la Société procède actuellement à un réexamen de la rémunération du personnel de nationalité allemande en service sur la ligne de Raeren à Kalterherberg.

QUESTION N° 29.

Au cours des années 1940 à 1944, les agents de la S.N.C.B. domiciliés dans la partie du pays annexée à l'Allemagne au cours de la période des hostilités et mis au travail par la « Deutsche Reichsbahn » ont vu opérer des retenues sur leurs salaires et traitements pour la pension.

Il paraît que la République Fédérale d'Allemagne versera, en vertu du traité belgo-allemand du 24 septembre 1956, une somme déterminée permettant la régularisation des situations des intéressés en matière de pension.

Est-ce que la S.N.C.B. envisage de rembourser prochainement :

1° les agents qui ont régularisé leur situation à la Caisse des Veuves et Orphelins;

2° de régulariser la situation des autres agents à la Caisse précitée?

RÉPONSE.

L'accord auquel ont abouti les négociations menées en 1956, entre la Belgique et la République Fédérale d'Allemagne doit encore être ratifié par le Parlement.

Dans ces conditions, il n'est pas possible à la S.N.C.B. de procéder dans l'immédiat à la régularisation des situations soulevées.

QUESTION N° 30.

Le programme de justification signale que le Parc du matériel de transport de la Société Nationale des Chemins de fer Belges présente, en matière de renouvellement, un retard s'élevant à 3 milliards de francs.

Quels sont les montants que l'Etat a mis à la disposition de la S.N.C.B. depuis 1946, en vue du renouvellement du matériel ? Veuillez indiquer les montants par année et jusqu'à ce jour.

RÉPONSE.

Montants mis à la disposition de la S.N.C.B. par l'Etat, en vue du renouvellement du matériel de transport :

a) *ten titel van oorlogsschade met voorschotten :*
1940-1947 fr. 2.254.800.000

Deze uitgaven werden bijna uitsluitend gedaan in 1946 en 1947.

met budgetaire kredieten :

1948		fr. 473.400.000
1949		64.300.000
1950		62.200.000
1951		105.900.000
1952		251.200.000
1953		279.100.000

met leningen ten laste van de Staat :

1954		fr. 1.334.700.000
1955		1.857.000.000
1956		766.500.000
		Fr. 7.449.100.000

b) *ten titel van vernieuwingsachterstel : budgetaire kredieten :*

1957		fr. 570.000.000
1958		1.793.000.000

VRAAG N° 31.

De verdere electrificatie van meerdere lijnen is in het vooruitzicht gesteld en n.l. de lijnen naar de kust, naar Frankrijk en naar Duitsland.

Gezien de bestendige ontwikkeling van de provincie Limburg en de grote toekomstmogelijkheden van deze provincie, wordt de electrificering van een lijn naar Limburg in overweging genomen of niet? Moet de mogelijkheid niet onderzocht worden van een aansluiting met de geëlectriceerde lijnen van Nederlands Limburg?

ANTWOORD.

De lijnen naar Frankrijk en Duitsland bezitten een verkeersvolume dat niet belangrijk genoeg is om de N.M.B.S. tot electrificatie ervan te doen besluiten.

Wat de lijnen van Limburg aangaat, deze bezitten voor het ogenblik een verkeersdichtheid die nog lager ligt dan deze der voornoemde lijnen en hun electrificatie kan bijgevolg niet in overweging genomen worden, evenmin als deze van de verbindingsbauvakken met het Hollands net, waarbij zich daareboven nog het technisch vraagstuk stelt van het spanningsverschil (3.000 en 1500 volt).

De N.M.B.S. blijft nochtans haar volle aandacht wijden aan de ontwikkeling van de verkeersdichtheid op de lijnen in Limburg.

a) *à titre de dommages de guerre au moyen d'avances :*
1940-1947 fr. 2.254.800.000

Ces dépenses ont été faites à peu près exclusivement en 1946 et 1947.

au moyen de crédits budgétaires :

1948		fr. 473.400.000
1949		64.300.000
1950		62.200.000
1951		105.900.000
1952		251.200.000
1953		279.100.000

au moyen d'emprunts à charge de l'Etat :

1954		fr. 1.334.700.000
1955		1.857.000.000
1956		766.500.000
		Fr. 7.449.100.000

b) *à titre d'arriérés de renouvellement : crédits budgétaires :*

1957		fr. 570.000.000
1958		1.793.000.000

QUESTION N° 31.

La poursuite de l'électrification de plusieurs lignes est envisagée, notamment celle des lignes vers la Côte, vers la France et vers l'Allemagne.

En raison de l'évolution constante et des grandes possibilités d'avenir de la province du Limbourg, l'électrification d'une ligne vers le Limbourg n'est-elle pas envisagée? N'y aurait-il pas lieu d'examiner la possibilité d'une liaison avec les lignes électrifiées du Limbourg néerlandais?

RÉPONSE.

Le volume de trafic que présentent les lignes vers la France et l'Allemagne n'est pas suffisant pour que la S.N.C.B. puisse procéder à leur électrification.

Pour ce qui est des lignes du Limbourg, celles-ci possèdent à l'heure actuelle une densité de trafic encore inférieure aux lignes précitées et leur électrification ne peut, dès lors, être prise en considération, pas plus que celle des tronçons de raccordement avec le réseau hollandais où se pose, en outre, le problème technique de la différence de tension (3.000 et 1.500 volts).

La S.N.C.B. n'en continue pas moins à accorder une attention toute spéciale à l'évolution de la densité du trafic sur les lignes du Limbourg.

VRAAG N° 32.

Op niet-renderende lijnen en voor lokaal vervoer zijn autobusdiensten ingelegd. Zijn de tot op heden bekomen bevindingen en resultaten bevredigend?

Op talrijke lijnen geeft het publiek uiting aan ontevredenheid, o.m. :

a) wat de overbelasting betreft, meer speciaal op de spitsuren;

Meerdere autobussen met 36 zit- en 46 staanplaatsen, worden beladen met meer dan 100 reizigers.

Talrijke reizigers moeten rechtstaande, afstanden afleggen van 26 en zelfs 45 km.; zo bv. de lijn van Landen naar Hasselt en deze van Hasselt naar Neerpelt.

b) wat de organisatie betreft van de centraalstandplaatsen waar niets voorzien is om de reizigers te beschutten op de stopplaatsen.

Zullen maatregelen getroffen worden om aan deze onduidelijke toestanden te verhelpen?

ANTWOORD.

Tal van deficitair spoorlijnen werden vervangen door autobusdiensten voor wat de bediening van de lokale bevolking betreft met dien verstande dat rechtstreekse- of half-rechtstreekse treinen werden ingericht die in de aansluitingsstations de betrokken cliënteel van de lokale autobusdiensten opnemen. Op die wijze wordt de lokale bevolking beter bediend daar de autobussen doorgaans het centrum van de dorpen doorlopen en de reizigers daarbij de gelegenheid hebben het grootste gedeelte van hun reis per half-rechtstreekse of rechtstreekse trein af te leggen.

* * *

a) Bij de oprichting van vervangingsautobusdiensten wordt er rekening gehouden met de cliënteel vervoerd door de treinen vóór het in dienst stellen van het aantal voertuigen. Ingevolge het succes gevestigd door de vervangingsautobusdiensten vermeerderd die cliënteel gaandeweg en zijn overbelastingen onvermijdelijk. Van zodra die overbelastingen zich bestendig voordoen wordt de dienstregeling van de betrokken autobusdiensten herzien en zo nodig wordt beroep gedaan op bijkomende voertuigen om aan de reizigers algehele voldoening te schenken.

In de nieuwe voertuigen welke in dienst gesteld worden zijn er 40 staan- en 40 zitplaatsen voorhanden. Dat aantal zittingen is meer dan voldoende tijdens de holle uren. Op de spitsuren worden al de staan- en zitplaatsen ingenomen en het komt voor zoals trouwens op al de openbare vervoermiddelen het geval is, dat er bij gelegenheid zich op korte afstanden overbelastingen voordoen.

Op zekere autobusdiensten zijn er nog niet afgeschreven voertuigen in dienst met enkele zittingen

QUESTION N° 32.

Des services d'autobus ont été mis en circulation sur les lignes non-rentables et en trafic local.

L'expérience acquise et les résultats obtenus jusqu'à ce jour sont-ils satisfaisants?

Sur de nombreuses lignes le public manifeste son mécontentement, notamment :

a) au sujet de l'encombrement, plus spécialement aux heures de pointe;

Des autobus offrant 36 places assises et 46 places debout, vont jusqu'à transporter un chargement de plus de 100 personnes;

De nombreux voyageurs sont obligés d'effectuer debout, des parcours de 26 voire 45 km., comme p. ex. sur la ligne de Landen à Hasselt et de Landen à Neerpelt;

b) au sujet de l'organisation des points de stationnement centraux et des arrêts où rien n'est prévu pour abriter les voyageurs contre les intempéries.

Des mesures seront-elles prises en vue de remédier à cette situation intolérable?

RÉPONSE.

Bon nombre de lignes ferroviaires déficitaires ont été remplacées par des services d'autobus pour la desserte de la population locale, mais en même temps furent organisés des trains directs ou semi-directs relevant dans les gares de correspondance la clientèle intéressée des services d'autobus locaux. De cette manière, la population locale est mieux desservie, puisque les autobus passent en général par le centre des villages et que les voyageurs se voient, en outre, offrir la possibilité d'effectuer la majeure partie de leur voyage en train direct ou semi-direct.

* * *

a) Lors de la création de services d'autobus de substitution, le nombre de véhicules à mettre en service est fixé compte tenu de la clientèle transportée par les trains. Par suite du succès remporté par les services d'autobus de substitution, la clientèle augmente sans cesse, rendant ainsi les encombrements inévitables. Lorsque ces encombrements se produisent régulièrement, l'horaire des services d'autobus en cause est soumis à révision et des véhicules supplémentaires sont éventuellement mis en service de façon à donner entière satisfaction aux voyageurs.

Les véhicules nouveaux mis en circulation offrent 40 places assises et 40 places debout. Ce nombre de places assises est amplement suffisant aux heures creuses. Aux heures de pointe toutes les places assises et debout sont occupées et il arrive que, sur de courtes distances, des encombrements se produisent occasionnellement, comme c'est d'ailleurs le cas pour tous les moyens de transports publics.

Sur certaines lignes d'autobus circulent toujours des véhicules non encore amortis, offrant un nombre

minder. Die voertuigen worden tijdelijk in dienst gehouden maar zullen bij de eerstkomende gelegenheid door genormaliseerde voertuigen worden vervangen, met 40 staan- en 40 zitplaatsen.

b) Tot op heden werd geen gebruik gemaakt van het recht, de exploitanten van openbare autobusdiensten er toe te verplichten, op eigen kosten, schuilplaatsen voor reizigers te bouwen, daar op vele lijnen de geboekte ontvangsten daartoe niet volstaan.

Mocht tot de oprichting besloten worden van wachtlokalen aan de belangrijkste halten van bepaalde diensten, dan zou dit ingeroepen worden als voorgaande door de gebruikers van andere lijnen, om dezelfde gunst te bekomen, dan wanneer dit niet mogelijk is.

De bouwkosten van de schuilplaatsen zouden in menig geval niet ten laste kunnen gelegd worden van de machtiginghouders van minder belangrijke autobusdiensten die thans reeds met moeilijkheden te kampen hebben om hun bedrijf in stand te houden.

VRAAG N° 33.

Door het steeds drukker verkeer op het wegennet, zijn de talrijke smalle bruggen van het Spoorwet, een bestendig gevaar geworden. Bestaat er een plan om hier geleidelijk verbetering aan te brengen ?

ANTWOORD.

De verbreding of de aanpassing van bruggen en overwegen valt ten laste van het bestuur dat de weg beheert.

De N.M.B.S. heeft ter zake geen initiatieven te nemen, zodat in feite niet kan gesproken worden van een plan tot geleidelijke verbetering.

VRAAG N° 34.

De rechtstreekse verbindingen Luik-Hasselt-Antwerpen met de treinen n°s 1013, 1014, 1030, 1015 werden sedert 29 September jl. afgeschaft en vervangen door een andere regeling die de reizigers geen voldoening schenkt. Is deze maatregel verantwoord ?

ANTWOORD.

De vier rechtstreekse verbindingen Antwerpen-Hasselt-Luik verzekerd door de treinen :

1014 Antwerpen	7,47	1016 Antwerpen	17,21
Hasselt	9,09	Hasselt	18,46
Luik	10,13	Luik	20,00
1013 Luik	7,33	1015 Luik	16,36
Hasselt	8,30	Hasselt	17,40
Antwerpen	9,58	Antwerpen	19,08

werden inderdaad op 29 September jl. afgeschaft.

de places assises quelque peu inférieur. Ces véhicules sont maintenus temporairement en circulation mais seront remplacés, à la première occasion, par des véhicules normalisés à 40 places debout et 40 places assises.

b) Jusqu'à ce jour, il n'a pas encore été fait usage du droit permettant d'obliger les exploitants de services publics d'autobus à construire, à leurs frais, des abris pour voyageurs, les recettes enregistrées par de nombreuses lignes étant insuffisantes pour faire face à ces dépenses.

Au cas où l'on déciderait de l'édification d'abris aux arrêts les plus importants de certains services, ce fait ne manquerait pas d'être invoqué comme un précédent par les usagers d'autres lignes désireux d'obtenir la même faveur, alors que la chose s'avère impossible.

Les frais de construction des abris ne pourraient, dans bien des cas, être supportés par les concessionnaires de services d'autobus de moindre importance, qui, à l'heure actuelle, éprouvent déjà tant de difficultés à maintenir leur exploitation.

QUESTION N° 33.

Le trafic sur le réseau routier devenant de plus en plus intense, les nombreux ponts étroits du réseau ferroviaire sont devenus un danger permanent. Existe-t-il un projet en vue d'améliorer progressivement cette situation ?

RÉPONSE.

L'élargissement ou l'adaptation des ponts et passages à niveau incombe à l'Administration chargée de la gestion de la route.

La S.N.C.B. n'a pas à prendre d'initiative en la matière, de sorte qu'on ne peut à vrai dire parler d'un plan d'amélioration progressive.

QUESTION N° 34.

Les communications directes Liège-Hasselt-Anvers assurées par les trains n°s 1013, 1014, 1030, 1015 ont été supprimées depuis le 29 septembre dernier et remplacées par un horaire qui ne donne pas satisfaction aux voyageurs. Cette mesure est-elle justifiée ?

RÉPONSE.

Les quatre relations directes Anvers-Hasselt-Liège assurées par les trains :

1014 Anvers	7,47	1016 Anvers	17,21
Hasselt	9,09	Hasselt	18,46
Liège	10,13	Liège	20,00
1013 Liège	7,33	1015 Liège	16,36
Hasselt	8,30	Hasselt	17,40
Anvers	9,58	Anvers	19,08

ont en effet été supprimées le 29 septembre dernier.

Deze maatregel wordt als volgt door de N.M.B.S. gerechtvaardigd :

- deze treinen stopten enkel te Lier en te Diest; hun bezetting bedroeg gemiddeld 120 reizigers voor de morgenverbindingen en 180 voor de avondverbindingen;
- de rechtstreekse verbindingen waren te weinig in aantal en de treinen stopten niet te Heist o/d Berg en Aarschot;
- buiten deze vier semi-directe treinen was het verkeer tussen Hasselt en Antwerpen slechts verzekerd door enkele omnibustreinen Antwerpen-Aarschot, in aansluiting te Aarschot, met min of meer lange tussenpoos, met omnibustreinen van de lijn Leuven-Hasselt;
- Aarschot, belangrijk knooppunt uit de richtingen Leuven en Herentals beschikte over geen semi-directe verbindingen met Antwerpen.

De sedert 29 September ingevoerde regeling voorziet :

- een semi-directe uurdienst Antwerpen-Aarschot;
- een te Aarschot daarop afgestemde semi-directe uurdienst Leuven-Hasselt;
- een semi-directe uurdienst Hasselt-Luik, die meestal aansluit te Hasselt met de treinen uit Aarschot.

Waar de verbindingen Antwerpen-Hasselt dus voorheen beperkt waren tot twee snelle treinen in elke richting, bestaat nu mogelijkheid om het uur dezelfde reis af te leggen met de semi-directe treinen over Aarschot.

Van de vroegere 120 en 180 reizigers die de rechtstreekse treinen Antwerpen-Hasselt-Luik benutten is de overgrote meerderheid (90 en 120) overgegaan op treinen met meer aangepaste uurregeling.

De overigen (30 en 60) zijn tegen de nieuwe regeling gekant omdat de vroegere verbindingen hun beter pasten.

De door deze laatste reizigers naar voren gebrachte bezwaren zijn niet van alle grond ontbloot doch aangezien zij uitgaan van een minderheid wegen zij niet op tegen de voordelen die voor de meerderheid van de cliënteel verbonden is aan de huidige regeling.

Het behoud voor een gering aantal reizigers van kostelijke directe verbindingen die dubbel gebruik maken met de nieuwe semi-directe dienst, zou niet stroken met een rationele exploitatie.

De oplossing ligt veeleer in het verhelpen van de geopperde bezwaren, nl. het aanwenden van beter en moderner materieel, wat voor 't ogenblik wordt doorgevoerd en het inkrimpen van de rittijd en het verminderen van de aansluitingspoos te Aarschot, hetgeen in onderzoek is.

Wat er ook van zij, ik heb de bevoegde diensten van mijn Departement opdracht gegeven de kwestie van de treinverbindingen Antwerpen-Hasselt-Luik aan een omstandig onderzoek te onderwerpen.

La S.N.C.B. justifie cette mesure comme suit :

- ces trains faisaient uniquement arrêt à Lierre et à Diest; leur occupation moyenne était de 120 voyageurs pour les relations du matin et de 180 pour les relations du soir;
- les relations directes étaient trop peu nombreuses et les trains ne faisaient pas arrêt à Heist-op-den-Berg et à Aarschot;
- à part ces quatre trains semi-directs, le trafic entre Hasselt et Anvers n'était assuré que par quelques trains omnibus Anvers-Aarschot, en correspondance à Aarschot, avec intervalle plus ou moins long, avec des trains omnibus de la ligne Louvain-Hasselt;
- Aarschot, nœud ferroviaire important pour les directions de Louvain et de Herentals, ne disposait pas de relations semi-directes avec Anvers.

L'horaire en vigueur depuis le 29 septembre dernier prévoit :

- un service horaire semi-direct Anvers-Aarschot;
- un service horaire semi-direct Louvain-Hasselt en coïncidence à Aarschot avec le semi-direct Anvers-Aarschot;
- un service horaire semi-direct Hasselt-Liège, généralement en correspondance à Hasselt avec les trains venant d'Aarschot.

Alors qu'auparavant les relations Anvers-Hasselt se limitaient donc à deux trains directs dans chaque direction, il est actuellement possible d'effectuer ce même trajet via Aarschot, toutes les heures avec les trains semi-directs.

La grande majorité (90 et 120) des 120 et 180 voyageurs qui utilisaient les trains directs Anvers-Hasselt-Liège, empruntent à l'heure actuelle des trains à horaire mieux adapté.

Les autres (30 et 60) sont opposés au nouvel horaire, parce que les anciennes relations leur convenaient davantage.

Les objections émises par ces derniers voyageurs ne sont pas dénuées de tout fondement, mais comme elles émanent d'une minorité, elles ne peuvent contrebalancer les avantages que l'horaire actuel offre à la majorité de la clientèle.

Le maintien, au profit d'un nombre minime de voyageurs, de relations directes onéreuses qui feraient double emploi avec le nouveau service semi-direct, serait d'ailleurs incompatible avec une exploitation rationnelle.

La solution consiste plutôt à remédier aux inconvénients signalés, notamment par l'utilisation de matériel plus approprié et plus moderne, ce qui se fait actuellement, et par la réduction de la durée du trajet et du temps d'attente à Aarschot, question qui est à l'étude.

Quoiqu'il en soit, j'ai chargé les services compétents de mon Département de soumettre la question des relations ferroviaires Anvers-Hasselt-Liège à un examen approfondi.

VII. — HET WEGVERVOER.

Sedert 1954 werden, voor wat het wegvervoer betreft, de volgende veranderingen doorgevoerd :

Goederenvervoer over de weg.

1^o Bij koninklijk besluit van 20 Juli 1954 :

a) werd aan het Bureau voor het Wegvervoer de mogelijkheid geboden opnieuw over te gaan tot de aflevering van machtigingen enkel geldig voor vervoer van goederen in internationaal verkeer, voor vervoer waarvoor speciaal materieel dient gebruikt, voor seizoen- of gewestelijk vervoer of voor vervoer uitsluitend verricht voor rekening van een of meer bepaalde lastgevers;

b) werden de voertuigen opnieuw ingedeeld volgens het in de machtiging te vermelden hoogst toegelaten nuttig laadvermogen.

2^o Op 7 Januari 1955 intrekking van de beslissing waarbij een vervoermachtiging met algemene draagwijdte moest worden verleend aan de sinds vóór 1936 in het bedrijf gevestigde vervoerders met paardengespan die hun exploitatiemethode moderniseerden.

3^o Op 7 Januari 1955 werd de beslissing getroffen niet meer toe te laten de nuttige last van 2 of meer machtigingen bijeen te voegen, dit om te verhinderen dat nog meer zware voertuigen in het verkeer zouden worden gesteld.

Wat betreft het aantal voertuigen en de tonnematen, is er weinig verandering in vergelijking met vorig jaar.

Personenvervoer over de weg.

Volgende veranderingen werden voortgezet :

- vervanging van de deficitaire spoorlijnen, zowel van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen als van de tramwegmaatschappijen, door autobusdiensten op welke de tarificatie der vervangen spoorlijnen wordt toegepast;
- inrichten van bijzondere autobusdiensten naar de door bestaande transportmiddelen slecht of niet bediende markten, fabrieken, scholen, werven en namelijk naar de werven van de Wereldtentoonstelling.

Op internationaal plan werd op 17 Maart 1954 een akkoord getekend met het oog op de regeling van de rechten en de plichten van de vervoerders der verschillende Europese landen. Dit akkoord wordt bijgewerkt voor wat betreft :

- de inrichting van regelmatige diensten, o.a. toeristische diensten;

VII. — LES TRANSPORTS PAR ROUTE.

Depuis 1954, diverses modifications sont intervenues dans le domaine des transports par route :

Transports de marchandises par route.

1^o L'arrêté royal du 20 juillet 1954 :

a) a permis de nouveau à l'Office des Transports par Route de délivrer des autorisations valables seulement pour des transports de marchandises en trafic international, pour des transports nécessitant l'emploi de matériel spécialisé, pour des transports à caractère saisonnier ou régional ou pour des transports effectués pour le compte exclusif d'un ou de plusieurs commettants déterminés;

b) a classé de nouveau les véhicules d'après la capacité de charge utile maxima à spécifier dans l'autorisation.

2^o Le 7 janvier 1955 fut retirée la décision selon laquelle une autorisation de transport de portée générale devait être accordée aux transporteurs avec attelage établis dans la profession dès avant 1936 qui modernisaient leurs méthodes d'exploitation.

3^o Le 7 janvier 1955, il a été décidé de ne plus permettre le cumul de la charge utile de deux ou plusieurs autorisations, ceci afin d'éviter la mise en circulation d'un trop grand nombre de véhicules lourds.

En ce qui concerne le nombre de véhicules et les tonnages, les changements intervenus par rapport à l'année passée sont minimes.

Transports de personnes par route.

La réalisation des modifications suivantes a été poursuivie :

- substitution aux lignes ferroviaires déficitaires, tant de la Société Nationale des Chemins de fer Belges que de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux et des sociétés de tramways, de services d'autobus auxquels est appliquée la tarification des lignes ferroviaires remplacées;
- organisation de services d'autobus spéciaux à destination des marchés, des usines, des écoles et des chantiers qui n'étaient pas desservis ou l'étaient insuffisamment par les moyens de transport existants, et notamment à destination des chantiers de l'Exposition Universelle.

Sur le plan international, un accord fut signé le 17 mars 1954 en vue de régler les droits et obligations des transporteurs des divers pays d'Europe. On s'occupe actuellement de compléter cet accord sur les points suivants :

- l'établissement de services réguliers, et notamment de services touristiques;

- de werkvoorwaarden van het personeel in het internationaal transport;
- technische voorwaarden der voertuigen;
- de verzekeringsvoorwaarden (groene kaart);
- eenmaking van de machtigings- en controle-documenten, enz.

De in de Duitse Bondsrepubliek overwogen maatregelen inzake het totaalgewicht op de grond zullen nog niet van toepassing zijn op 1 Januari 1958. Er zal waarschijnlijk tot een herziening overgegaan worden om te komen tot 32 ton.

Indien dergelijke beslissing getroffen wordt, zullen de Belgische vervoerders geen moeilijkheden ondervinden daar het overwogen gewicht zal overeenkomen met het maximumgewicht dat in België voorzien is.

Het vervoer van zaken dat door personen of maatschappijen voor eigen rekening en door middel van hun toebehorende voertuigen wordt verricht is aan generlei machtiging onderworpen.

Deze vervoerders voor eigen rekening zijn verplicht aan de controlediensten het bewijs te leveren dat de vervoerde zaken hun in eigendom toebehoren of het voorwerp van hun handel, hun bedrijf of exploitatie uitmaken.

Deze bepalingen zijn ook van toepassing voor de buitenlandse firma's die in België eigen vervoer verrichten.

Het vervoer van zaken door middel van motorvoertuigen voor rekening van derden is aan machtiging onderworpen.

België heeft met een tiental landen overeenkomsten getroffen waarbij o.m. bepaald wordt hoeveel machtigingen jaarlijks aan de onderhorigen van die landen worden toegekend om bezoldigd vervoer voor derden in België te verrichten.

Inzake transitvervoer heeft België het in 1947 te Genève getroffen akkoord onderschreven; dit akkoord behelst het vrije transitverkeer. Nochtans moeten de vreemde ondernemingen drager zijn van een transitmachtiging.

Alle vreemde vervoerders zijn in België aan de bepalingen van de Wegcode onderworpen.

Maatregelen worden toegepast en overwogen om het aantal ongelukken, dat nog steeds in stijgende lijn gaat, ook wat het aantal dodelijke ongelukken betreft, te verminderen.

Te Amsterdam en te Rotterdam werd de maximumsnelheid van 50 km., toegepast in de bebouwde kommen. De ongelukken zijn verminderd, maar een ander euvel doet zich voor. Op de spitsuren ontstaan belangrijke opstoppen.

Er wordt ernstig gewerkt aan een herziening van de Wegcode. De mogelijkheid wordt onderzocht om het persoonlijk rijbewijs in te voeren; dit bewijs zou bv. om de twee jaar vernieuwd moeten worden.

Geen enkel examen zal vereist worden, maar het middel zal bestaan om het rijbewijs af te nemen. Deze bedreiging is waarschijnlijk een uitstekend middel om aan te zetten tot voorzichtigheid.

- les conditions du travail du personnel des transports internationaux;
- les conditions techniques des véhicules;
- les conditions d'assurance (carte verte);
- l'unification des documents d'autorisation et de contrôle, etc.

Les mesures envisagées dans la République Fédérale d'Allemagne en matière de poids total au sol ne seront pas encore applicables au 1^{er} janvier 1958. Il est probable que l'on procédera à une revision afin d'arriver à 32 tonnes.

Si pareille décision devait être prise, les transporteurs belges n'en éprouveraient aucune difficulté, car le poids envisagé correspondra au poids maximum prévu en Belgique.

Les transports de choses effectuées par des personnes ou par des sociétés pour compte propre au moyen de véhicules leur appartenant, n'est pas soumis à autorisation.

Ces transporteurs pour compte propre sont tenus de fournir aux services de contrôle la preuve que les choses transportées sont leur propriété ou font l'objet de leur commerce, de leur industrie ou de leur exploitation.

Ces dispositions sont également applicables aux firmes étrangères effectuant en Belgique des transports pour compte propre.

Les transports de choses à l'aide de véhicules automobiles pour le compte de tiers sont subordonnés à la délivrance d'une autorisation.

La Belgique a conclu avec une dizaine de pays des conventions fixant entre autres le nombre d'autorisations à accorder annuellement aux ressortissants de ces pays en vue d'effectuer en Belgique des transports rémunérés pour le compte de tiers.

En matière de transports en transit, la Belgique a adhéré à l'accord conclu à Genève en 1947; cet accord prévoit la liberté du trafic en transit. Les entrepreneurs étrangers doivent toutefois être titulaires d'une autorisation de transit.

Tous les transporteurs étrangers qui opèrent en Belgique sont soumis aux dispositions du Code de la Route.

Des mesures sont appliquées et d'autres envisagées pour diminuer le nombre d'accidents, qui ne cesse d'augmenter, notamment en ce qui concerne le nombre d'accidents mortels.

Dans les agglomérations d'Amsterdam et de Rotterdam, la vitesse maxima permise a été fixée à 50 km. Les accidents ont diminué, mais au prix d'un autre inconvénient : de gros embouteillages se produisent aux heures de pointe.

La revision du Code de la Route fait l'objet d'une étude approfondie. On examine la possibilité d'instaurer le permis de conduire individuel; ce permis devrait être renouvelé, par exemple tous les deux ans.

Les candidats ne seront soumis à aucun examen, mais il sera possible de retirer le permis. Cette menace sera sans doute un moyen efficace d'inciter les conducteurs à la prudence.

Vervoervergunningen voor koopwaren.

Uit de op 30 Juni 1957 opgemaakte statistieken blijkt dat 11.065 voertuigen gemachtigd waren tegen 10.044 op het einde van 1938. Er moet nochtans worden aangestipt aan de ene kant dat dit laatste cijfer voor een overgrote meerderheid machtigingen met beperkte draagkracht omvat en dat aan de andere kant het nuttig laadvermogen der te beschouwen voertuigen derwijze is opgelopen dat op 30 Juni 1957 het totaal nuttig laadvermogen der gemachtigde voertuigen 72.000 ton bedroeg tegen 39.000 ton vóór de oorlog. Bovendien die vervoermachtigingen waren op 30 Juni 1957 ongeveer 13.000 vervoerplaten, geldig voor het vervoer binnen een kring van 25 km. in gebruik tegenover 2.300 vervoerplaten geldig voor een kring van 10 km. die einde 1938 in voege waren.

Gelet op het totaal nuttig laadvermogen dat deze voertuigen, die over een vervoerplaat beschikken, vertegenwoordigen, komt men tot een gezamenlijk nuttig laadvermogen van 132.000 ton.

De zopas aangehaalde cijfers laten uitschijnen dat de toegelaten tonnage tegenover deze van vóór de oorlog in sterke mate is toegenomen. Hoe dan ook, de herziening van de ter sprake zijnde reglementering ligt thans ter studie.

Vergunningen voor personenvervoer.

513 openbare autobusdiensten met 1.947 voertuigen;

1.181 speciale autobusdiensten met 727 voertuigen;

893 autocardiens met 2.000 voertuigen zijn in exploitatie.

Wat het verlenen der machtigingen betreft dient aangestipt :

sedert het van kracht worden der besluitwet van 30 December 1946 werd het aantal in de omloop toe te laten autocars steeds gecontingenteerd;

het « plafond » werd stelselmatig tot het cijfer van 2.000 eenheden opgevoerd en bleef sedert twee jaar ongewijzigd.

Deze politiek strekt tot de gezondmaking van de sector autocar door het vermijden van het gevoelig verlagen der prijzen en tot de vermindering van de concurrentie aan de openbare vervoermiddelen en inzonderheid aan de spoorwegen.

Eigen vervoer.

Het vervoer dat de firma's voor eigen rekening verzekeren neemt steeds meer en meer uitbreiding. Deze kwestie weerhoudt de gans bijzondere aandacht van de regering; zij wordt trouwens bestudeerd in het raam van de conferentie der Ministers van vervoer.

* *

Autorisations de transports de choses.

Des statistiques établies au 30 juin 1957, il appert que 11.065 véhicules étaient autorisés, contre 10.044 fin 1938. Il importe toutefois de signaler, d'une part, que ce dernier chiffre concerne, pour la très grande majorité des cas, des autorisations de portée limitée et, d'autre part, que la capacité de charge utile des véhicules considérés s'est tellement accrue que la capacité totale de charge utile des véhicules autorisés était de 72.000 tonnes au 30 juin 1957, contre 39.000 tonnes avant la guerre. Outre ces autorisations de transport, on comptait au 30 juin 1957 environ 13.000 plaques de transport valables dans un rayon de 25 km., contre 2.300 plaques de transport valables dans un rayon de 10 km., fin 1938.

Compte tenu de la capacité totale de charge utile que représentent ces véhicules munis d'une plaque de transport, on arrive à une capacité globale de charge utile de 132.000 tonnes.

Les chiffres cités ci-dessus font ressortir que le tonnage autorisé s'est considérablement accru par rapport à celui d'avant la guerre. Quoi qu'il en soit, la revision de la réglementation en question est actuellement à l'étude.

Autorisations pour le transport de personnes.

513 services publics d'autobus sont assurés avec 1.947 véhicules;

1.181 services spéciaux d'autobus, avec 727 véhicules; et

893 services d'autocars, avec 2.000 véhicules.

En ce qui concerne l'octroi des autorisations, il y a lieu de noter :

que depuis l'entrée en vigueur de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, le nombre des autocars pouvant être admis à la circulation a toujours été contingenté;

que le « plafond » a été systématiquement relevé jusqu'à 2.000 unités et qu'il est resté inchangé depuis deux ans.

Cette politique tend à assainir le secteur autocars en évitant une baisse sensible des prix et à réduire la concurrence faite aux moyens de transport publics et particulièrement aux chemins de fer.

Transports privés.

Les transports assurés par les firmes pour compte propre prennent de plus en plus d'extension. Cette question retient l'attention toute particulière du Gouvernement; elle fait d'ailleurs l'objet d'une étude dans le cadre de la conférence des Ministres des Transports.

* *

In verband met de rode en groene lichten verklaart de Minister dat het wel degelijk de bedoeling is deze kleuren uitsluitend te behouden voor de signalisatie. De Commissie die de wegcode herzien zal aan deze zaak een oplossing geven.

Anderzijds vraagt een commissaris te onderzoeken of het niet mogelijk is, voor heel het land het stelsel van het alternatief stationneren door te voeren.

Hier werd aangestipt dat een regeling van het stationneren, voor het hele land, moeilijk in overweging kan genomen worden. Immers, dit probleem stelt zich scherper in de ene gemeente dan in de andere.

De vraag waarmee vele gemeentebesturen af te rekenen hebben, is zoveel mogelijk plaatsen uit te sparen waar de voertuigen zouden kunnen opgesteld worden.

Deze plaatsen zouden verloren gaan indien de algemene regel van het beurtelings stationneren van kracht werd.

Er dient hierbij ook trouwens rekening te worden gehouden met de intensiteit van het verkeer en de breedte van de rijbanen.

Op zekere enge banen met druk verkeer zal het misschien nodig zijn volledig stationneerverbod op te leggen, terwijl op bredere banen het misschien niet eens nodig zal zijn het stationneren te reglementeren.

Wat er ook van zij, de gemeenteraden zijn bevoegd om aanvullende reglementen te nemen, waardoor het stationneren der voertuigen, rekening houdend met de plaatselijke noodwendigheden van het verkeer, kan geregeld worden.

* *

Het statuut der firma's (maatschappijen of eigenaars) die de inspectie doorvoeren voorziet geen toekenning van subsidie.

Het regime van de organismen die voor rekening van de Staat met de technische inspectie van de voertuigen belast zijn, is dat van de erkenning — overeenkomstig de bepalingen van de koninklijke besluiten van 2 Januari 1933 en 15 December 1938.

Een dergelijk organisme moet echter, om te worden erkend, de richtlijnen volgen die het in de vorm van ministerieel rondschrijven van het Departement ontvangt.

Deze richtlijnen regelen en bepalen de ganse bedrijvigheid van het organisme zowel op administratief gebied (klassement, bureau's, gestandaardiseerde documenten) als op technisch gebied (ligging en werkingssfeer van de stations, controleapparaten, manier van schouwen). Kortom, er valt dus op te merken dat de organismen geen enkele daad verrichten die niet door het Departement voorgeschreven is en dat dit laatste aldus, zowel op technisch als op administratief plan, een permanente controle op de werking van die organismen uitoefent.

En ce qui concerne les feux rouges et verts, le Ministre déclare qu'il est effectivement envisagé de réserver ces couleurs exclusivement à la signalisation. La Commission qui revoit le Code de la route donnera une solution à ce problème.

D'autre part, un commissaire demande d'examiner la possibilité d'appliquer le système du stationnement alternatif dans l'ensemble du pays.

A cet égard, on fait observer qu'il est difficile d'envisager une réglementation du stationnement pour l'ensemble du pays. En effet, l'importance de ce problème varie d'une commune à l'autre.

La question qui se pose à de nombreuses administrations communales est de réserver autant d'emplacements que possible au stationnement des véhicules.

Ces emplacements seraient perdus si le système du stationnement alternatif était généralisé.

Il convient en outre de tenir compte de l'intensité du trafic et de la largeur des chaussées.

Sur certaines routes étroites à trafic intense, il sera peut-être nécessaire d'interdire tout stationnement, tandis que sur des routes plus larges, il ne sera peut-être même pas nécessaire de réglementer le stationnement.

Quoi qu'il en soit, les conseils communaux sont compétents pour prendre des règlements complémentaires en vue d'organiser le stationnement des véhicules, compte tenu des nécessités locales du trafic.

* *

Le statut des firmes (sociétés ou propriétaires) chargées de l'inspection ne prévoit pas l'octroi de subsides.

Le régime des organismes chargés, pour compte de l'Etat, de l'inspection technique des véhicules, est celui de l'agrération — conformément aux dispositions des arrêtés royaux des 2 janvier 1933 et 15 décembre 1938.

Toutefois, l'agrération de ces organismes est subordonnée à l'acceptation des directives qu'ils reçoivent du Département sous forme de circulaires ministérielles.

Celles-ci règlent et déterminent dans son ensemble l'activité de l'organisme, tant au point de vue administratif (classement, bureaux, documents standards) qu'au point de vue technique (situation et rayon d'action des stations, appareils de contrôle, méthodes de visite). Il y a lieu de souligner que lesdits organismes n'agissent que sur ordre du Département et que ce dernier exerce ainsi un contrôle permanent sur leur fonctionnement, tant sur le plan technique que sur le plan administratif.

De organismen zijn gemachtigd volgend tarief toe te passen, vastgelegd bij ministerieel besluit van 15 September 1947 :

1) *Volledige schouwing van een voertuig met eigen beweegkracht :*

- a) totaal gewicht minder dan 3.000 kg. : 95 fr.;
- b) totaal gewicht gelijk aan of groter dan 3.000 kg. : 135 frank.

2) *Volledige schouwing van een aanhangwagen met voorstel of van een oplegger :*

- a) totaal gewicht minder dan 3.000 kg. : 50 fr.;
- b) totaal gewicht gelijk aan of groter dan 3.000 kg. : 70 frank.

Het aantal aangenomen organismen bedraagt 10. Zij controleren per jaar circa 180.000 voertuigen.

Een commissaris dringt aan om de controle ook verplichtend te maken voor de personenwagens die een zekere ouderdom overtreffen.

Voor het ogenblik zijn enkel die voertuigen aan de technische controle onderworpen welke dienen voor het bezoldigd vervoer van personen of het vervoer van zaken.

Een uitbreiding van de controle tot de personenwagens wordt voor het ogenblik bestudeerd.

Reeds werd overwogen de personenwagens van een bepaalde ouderdom (bv. 5 jaar) te onderwerpen aan de controle.

Een eerste stap zou er echter in bestaan de controle op te leggen ter gelegenheid van de verandering van eigenaar van een personenwagen.

Les organismes sont autorisés à appliquer le tarif ci-après, qui a été fixé par arrêté ministériel du 15 septembre 1947 :

1) *Visite complète d'un véhicule automoteur :*

- a) poids total inférieur à 3.000 kg. : 95 francs;
- b) poids total égal ou supérieur à 3.000 kg. : 135 francs.

2) *Visite complète d'une remorque avec allège ou d'une semi-remorque :*

- a) poids total inférieur à 3.000 kg. : 50 francs;
- b) poids total égal ou supérieur à 3.000 kg. : 70 francs.

Le nombre d'organismes agréés est de 10. Ils contrôlent environ 180.000 véhicules par an.

Un commissaire insiste pour que le contrôle soit également rendu obligatoire pour les voitures servant au transport de personnes lorsque ces voitures dépassent un certain âge.

Pour le moment, seuls les véhicules servant au transport rémunéré de personnes ou au transport de choses sont soumis au contrôle technique.

L'extension du contrôle aux voitures servant au transport de personnes est actuellement à l'étude.

Il a déjà été envisagé de soumettre au contrôle les voitures d'un certain âge (p. ex. 5 ans) servant au transport de personnes.

Un premier pas en ce sens serait d'imposer le contrôle lorsqu'une voiture servant au transport de personnes vient à changer de propriétaire.

VIII. — TOERISME.

De kredieten, voorzien ten behoeve van de propaganda voor het toerisme, vertonen het volgende beeld :

1954 :	18.000.000 frank;
1955 :	27.800.000 frank;
1956 :	27.000.000 frank;
1957 :	27.500.000 frank;
1958 :	27.500.000 frank.

De bekomen uitslagen mogen schitterend genoemd worden. Volgens berekeningen van het « Instituut Solvay », een instelling die helemaal zelfstandig handelt en geen invloed van waar ook ondergaat, mag de opbrengst van het toerisme geschat worden op 5.180.000.000 frank in 1956.

Het aantal vreemdelingen dat ons land bezocht verdubbelde sedert 1952. In 1956 vertoonden de statistieken het volgende beeld :

Vreemdelingen	3.065.257
Belgen	8.721.412
	11.786.669

Het Departement komt niet tussenbeide voor het verblijf gedurende de Tentoonstelling. Zoals reeds verleden jaar werd medegedeeld, worden voor het logeren der vreemdelingen de nodige maatregelen getroffen door « Logexpo ». Deze maatschappij hangt helemaal af van de Tentoonstelling. Gewezen wordt op het feit dat bekende hotels van nu af aan hun klanten de nieuwe prijzen mededelen. Naar het schijnt, worden deze nagenoeg verdubbeld. Dergelijke kortzichtige methodes, uitsluitend ingegeven door winstbejag, zullen voor de toekomst zeer slechte gevolgen hebben.

De Minister antwoordt dat de hoteliers vrij de prijzen vaststellen die in hun inrichtingen worden toegepast.

In het vooruitzicht van de Tentoonstelling werden de prijzen evenwel gehomologeerd door de Dienst voor Prijzen en Lonen van het Ministerie van Economische Zaken.

Het Commissariaat-Generaal voor het Toerisme werkt samen met de leden van voormelde dienst om de overtredingen op te sporen.

Propaganda voor het toerisme :

Het Commissariaat-Generaal heeft een stand in de tentoonstelling te Brussel. Deze is zo opgevat dat hij de bezoekers aanzet de kunststeden en de mooie natuurstreken te bezoeken. De medewerking van de steden is miniem. Aan 58 gemeenten werd gevraagd hun programma's mede te delen. Slechts van één enkele werd een antwoord ontvangen.

Het materiaal werd zo bestudeerd dat het later zal kunnen gebruikt worden. Zo wordt een kaart van België op glas vervaardigd. Zij doet

VIII. — TOURISME.

Les crédits prévus pour la propagande touristique se présentent comme suit :

1954 :	18.000.000 francs;
1955 :	27.800.000 francs;
1956 :	27.000.000 francs;
1957 :	27.500.000 francs;
1958 :	27.500.000 francs.

On peut dire que les résultats obtenus sont brillants. Selon les estimations de l'Institut Solvay, institution totalement indépendante et qui échappe à toute influence, on peut évaluer le total des recettes touristiques à 5.180.000.000 de francs pour 1956.

Le nombre d'étrangers ayant visité notre pays a doublé depuis 1952. En 1956, les statistiques relèvent :

Etrangers	3.065.257
Belges	8.721.412
	11.786.669

Le Département n'intervient pas en ce qui concerne le logement durant l'Exposition. Comme il a déjà été précisé l'année dernière, c'est « Logexpo » qui prend les mesures requises pour le logement des étrangers. Cette société dépend entièrement de l'Exposition. Un membre signale que des hôtels connus communiquent dès à présent les nouveaux prix à leurs clients. Il paraîtrait que ceux-ci sont presque doublés. De tels procédés à courte vue, qui ne sont dictés que par l'esprit de lucre, auront des conséquences très fâcheuses pour l'avenir.

Le Ministre répond que les hôteliers fixent librement les prix qu'ils pratiquent dans leurs établissements.

Cependant, en prévision de l'Exposition, les prix ont été homologués par le Service des Prix et Salaires du Ministère des Affaires Economiques.

Le Commissariat Général au Tourisme collabore avec les agents du service en question pour rechercher les infractions.

Propagande touristique :

Le Commissariat général au Tourisme a un stand à l'Exposition de Bruxelles. Ce stand est conçu de façon à amener les visiteurs à faire des excursions vers les villes d'art et les régions pittoresques. La collaboration des villes est minime. 58 communes ont été invitées à communiquer leur programme. Il n'a été reçu qu'une seule réponse.

Le matériel a été étudié en fonction de son réemploi. Ainsi, on réalise une carte de Belgique sur verre, qui fait connaître tous les centres tou-

al de toeristische centra kennen. Geregeld zullen filmen afgerold worden met de voornaamste monumenten van het land. De commentaar wordt gedaan in zes talen.

Een commissaris laat opmerken dat de gemeenten niet antwoorden omdat zij geen inlichtingen hebben over de subsidies die zullen toegekend worden.

Op de begroting van Verkeerswezen worden geen speciale kredieten voorzien om subsidies toe te kennen aan gemeenten. Herinnerd wordt dat steeds een toelage is ingeschreven voor « Ardennes et Meuse » voor een bedrag van 4,5 miljoen. Het programma wordt uitgewerkt door een Commissie, voorgezeten door de h. Gouverneur der provincie Namen. Voor andere centra en toeristische steden is een globaal krediet voorzien van 4,5 miljoen.

Sociaal toerisme :

De subsidies voor dat doel ingeschreven in de begroting vertonen het volgende beeld :

1954	20.000.000 frank;
1955	24.400.000 frank;
1956	30.000.000 frank;
1957	32.000.000 frank;
1958	35.000.000 frank.

Door het toekennen van deze subsidies beschikt België thans over de volgende vakantie-centra :

Blankenberge : « Duinse Polders »; met accommodatie voor 700 personen; Bohan : « Les Dolimarts », 880; Den Haan : « Sparrenduin », 570; Klemskerke : « Torenhof », 850; Heer-Agimont : « Massemble », 575; Oostduinkerke : « Westhinder », 800 en Westende « Zon en Zee », 500 personen.

Ons land bekleedt op dit gebied een zeer goede plaats en staat waarschijnlijk aan de spits. Het ligt in de bedoeling verder te gaan in deze richting.

Van het volgend jaar af zal getracht worden hulp te verlenen aan kleine hotels, die bepaalde voorwaarden aanvaarden. De bedoeling is iets tot stand te brengen van wat in Frankrijk bestaat onder de naam « Logis de France ».

De Voorzitter-Verslaggever,
A. DE BLOCK.

ristiques. Des films concernant les principaux monuments du pays seront projetés de façon permanente. Le commentaire sera fait en six langues.

Un commissaire fait remarquer que les communes ne répondent pas parce qu'elles n'ont pas de renseignements au sujet des subventions qui leur seront octroyées.

Le budget des Communications ne comporte pas de crédits spéciaux permettant d'accorder des subventions aux communes. Il est rappelé qu'une subvention d'un montant de 4,5 millions est toujours prévue pour « Ardennes et Meuse ». Le programme est établi par une Commission, présidée par le Gouverneur de la province de Namur. Un crédit global de 4,5 millions est inscrit en faveur d'autres centres et villes touristiques.

Tourisme social :

Les subventions inscrites au budget en faveur du tourisme social ont évolué de la façon suivante :

1954	20.000.000 de francs;
1955	24.400.000 de francs;
1956	30.000.000 de francs;
1957	32.000.000 de francs;
1958	35.000.000 de francs.

Grâce à l'octroi de ces subventions, la Belgique dispose à l'heure actuelle des centres de vacances suivants :

Blankenberge : « Duinse Polders », où peuvent loger 700 personnes; Bohan : « Les Dolimarts », 880; Coq-sur-Mer : « Sparrenduin », 570; Klemskerke : « Torenhof », 850; Heer-Agimont : « Massemble », 575; Oostduinkerke : « Westhinder », 800; et Westende : « Zon en Zee », 500 personnes.

Dans ce domaine, notre pays occupe une place de choix, sinon la toute première. Le Ministre entend persévérer dans cette voie.

Dès l'année prochaine, on s'efforcera d'octroyer une aide à de petits hôtels qui acceptent de se soumettre à certaines conditions. Pour la réalisation pratique, on s'inspirera de l'expérience que la France a faite avec les « Logis de France ».

Le Président-Rapporteur,
A. DE BLOCK.

VERSLAG**DER BEGROTING VAN DE RÈGIE T.T.**

Uit de uiteenzetting van de heer Minister van Verkeerswezen blijkt dat we weldra het miljoen apparaten zullen bereiken. De speciale dienst die voor de Tentoonstelling 58 werd opgericht, zal voor de Regie T.T. een slechte zaak betekenen vermits aldaar heel wat kapitaal wordt geïnvesteerd dat niet veel zal opbrengen.

Er zullen slechts een vierduizendtal aangesloten zijn.

De kabels die worden ingegraven zullen tientallen miljoenen kosten; na de Tentoonstelling zullen zij niet meer gebruikt kunnen worden.

De automatisering heeft ons verplicht de tarieven aan te passen. Vroeger betaalde men voor een lokaal gesprek fr. 1,70. Nu is zulks gebracht op 2 frank. Tot 20 km. was het vroeger fr. 2,50; nu wordt getarifeerd op 2 frank per minuut.

Van 20 tot 40 km. betaalde men fr. 4,50 per 3 minuten; nu is het gebracht op 2 frank per minuut. Van 40 tot 60 km. ging het van fr. 7,50 per 3 minuten naar 3 frank per minuut en voor meer dan 60 km. van 10 frank per 3 minuten naar 3 frank per minuut.

De vooruitzichten, wat de ontvangsten betreft, zijn dat wij ongeveer 250 miljoen meer zouden ontvangen.

Wat de trafiek betreft, stellen wij een vermeerdering vast van de internationale verbindingen; deze is waarschijnlijk toe te schrijven aan het feit dat de rechtstreekse verbindingen met Parijs en Luxemburg gemakkelijk zijn geworden.

De installatie van een centrale van Telex-verbindingen wordt een absolute noodzakelijkheid; zij zal worden ondergebracht in een nieuw gebouw van de Kardinaal Mercierstraat.

Indien Brussel als zetel wordt gekozen van de Euromarkt zal deze centrale voorzeker nog grotere uitbreiding kennen.

Het zakencijfer van de Regie bedraagt voor 1957, 3.386 miljoen. Dit betekent een verhoging van 27,5 pct. tegenover 1953.

De Commissie van Rationalisatie bij de R.T.T. werkt zeer goed en de voorstellen die worden toegepast betekenen dikwijls allerlei besparingen.

Langs de andere kant staat de Regie voor zeer grote investeringen. Inderdaad, van 1958 af moeten wij komen tot de semi-electronische centrales om dan tot de volledige electronische installatie over te gaan.

Het materieel zal misschien wat duurder uitvallen, daar alle contacten uit zuiver goud moeten bestaan, maar langs de andere kant zullen de nodige gebouwen kleiner zijn, zodanig dat er langs die kant een vermindering van investeringen te voorzien valt.

RAPPORT**SUR LE BUDGET DE LA RÉGIE DES T.T.**

De l'exposé du Ministre des Communications, il résulte que nous atteindrons bientôt le million d'appareils. Le service spécial qui a été organisé en vue de l'Exposition de 1958 ne sera pas très rentable pour la Régie des T.T., car il comporte l'investissement de capitaux considérables qui ne seront guère productifs.

Il n'y aura que quatre mille abonnés environ.

Les câbles souterrains coûteront des dizaines de millions; après l'Exposition, il ne sera pas possible de les remployer.

L'automatisation nous a obligés à adapter les tarifs. Précédemment, une communication locale se payait fr. 1,70. Le prix actuel est de 2 francs. Dans un rayon de 20 km., on payait auparavant fr. 2,50; ces communications sont maintenant tarifées à 2 francs la minute.

Dans un rayon de 20 à 40 km., on payait fr. 4,50 pour 3 minutes; à présent, 2 francs la minute. De 40 à 60 km., le tarif est passé de fr. 7,50 pour trois minutes à 3 francs la minute et dans un rayon de plus de 60 km., de 10 francs pour 3 minutes à 3 francs la minute.

Les recettes prévues subiraient donc une augmentation d'environ 250 millions.

En ce qui concerne le trafic, on constate une intensification des communications internationales, qui est vraisemblablement due à la facilité accrue des communications directes avec Paris et Luxembourg.

Il est devenu absolument nécessaire de créer une centrale de communications télex; cette centrale sera installée dans le nouvel immeuble de la rue Cardinal Mercier.

Si le choix du siège du Marché européen se fait en faveur de Bruxelles, il est certain que cette centrale connaîtra un développement plus considérable encore.

Le chiffre d'affaires de la Régie pour 1957 atteint 3.386 millions, ce qui représente une augmentation de 27,5 p. c. par rapport à 1953.

La Commission de Rationalisation de la R.T.T. fonctionne de façon très satisfaisante et celles de ses suggestions auxquelles il est donné suite permettent souvent de réaliser diverses économies.

Par ailleurs, la Régie se trouve dans la nécessité d'opérer des investissements très importants. En effet, à partir de 1958, nous devons adopter le système des centrales semi-électroniques, pour passer ensuite à l'emploi d'installations électroniques complètes.

Peut-être le matériel sera-t-il plus onéreux, étant donné que tous les contacts devront être en or pur, mais en revanche on pourra se contenter de bâtiments moins vastes, de sorte qu'on peut prévoir de ce chef une diminution des investissements.

Principes van het moderniseringsplan.

De modernisering van de zones, zonecentra en tarifieringssectoren zal, volgens de ramingen, in 1962 voltooid zijn. Bij de uitvoering zijn voor de investeringen sedert 1954 op de begroting grosso modo uitgetrokken: twee derde voor uitbreiding en hernieuwing van de aansluitingen der abonne's en één derde voor de modernisering, rekening gehouden met de spoedprioriteiten en de mogelijkheid om de financiële en industriële lasten te dragen. Bij de modernisering komen achtereenvolgens aan de beurt: gebouwen, plaatselijke kabels, verbindingskabels en plaatselijke automatische apparatuur, verder interinstallaties in de zonecentra.

De programma's 1955-1956 werden vastgesteld en uitgevoerd op grond van dat plan.

Het programma voor 1955 werd zelfs met ongeveer 550 miljoen verhoogd met het oog op de werkverschaffing.

Toestand einde 1956:

Abonnenten:

650.000, d.i. een verhoging met 35.000.

Indeling:

507.000 automatische of 78 %;

143.000 met de hand bediende of 22 %.

Centrale bureau's:

628, waarvan 241 automatische of 38 %;

387 met de hand bediende of 62 %.

Interlokaal verkeer:

geheel automatisch 60 %;

half automatisch 29 %;

met de hand bediend 11 %.

Internationaal verkeer: de automatische verbindingen Brussel-Parijs en Brussel-Rijsel vertegenwoordigen circa 12 % van het totale internationale verkeer.

De mobiele radio is tot West- en Oost-Vlaanderen uitgebreid.

* *

Begrotingsramingen voor 1957 (vastgesteld in de loop van het eerste halfjaar 1956).

Aanvankelijk: 2.400 miljoen waarvan ongeveer 800 miljoen voor de modernisering en ongeveer 1.600 miljoen voor de uitbreiding.

Een lening van 1 milliard was in het vooruitzicht gesteld.

Ingevolge van de opgelegde beperkingen is de lening met de helft of 500 miljoen verminderd.

Bepaalde betalingen moesten uitgesteld worden.

Om de latere leningen te beperken, is het programma tot 2.000 miljoen verminderd, waarvan ongeveer 400 miljoen voor de modernisering en ongeveer 1.600 miljoen voor de uitbreiding.

Principes du plan de modernisation.

L'achèvement de la modernisation des zones, des centres de zones et des secteurs tarifeurs est prévu pour 1962. Les crédits inscrits au budget depuis 1954 pour les investissements en vue de la réalisation de ce programme étaient destinés, grosso modo, pour deux tiers aux extensions et aux renouvellements des raccordements des abonnés, et pour un tiers aux modernisations, compte tenu des priorités d'urgence et des possibilités financières et industrielles. Les phases successives de la modernisation sont: la construction de bâtiments, la pose de câbles locaux et de câbles de jonction et l'installation d'appareillage automatique local et interurbain dans les centres de zones.

Les programmes 1955-1956 ont été établis et réalisés sur les bases de ce plan.

Celui de 1955 a même été majoré de quelque 550 millions en vue de contribuer à la résorption du chômage.

Situation à la fin de 1956:

Abonnés:

650.000, soit un accroissement de 35.000.

Répartition:

automatiques 507.000, soit 78 %;

manuels 143.000, soit 22 %.

Bureaux centraux:

628, dont automatiques 241, soit 38 %;

manuels 387, soit 62 %.

Trafic interurbain:

intégralement automatique 60 %;

semi-automatique 29 %;

manuel 11 %.

Trafic international: les communications automatiques Bruxelles-Paris et Bruxelles-Lille représentent environ 12 % du trafic international total.

La radio mobile est étendue aux deux Flandres.

* *

Prévisions budgétaires pour 1957 (établies au cours du premier semestre de 1956).

Les prévisions initiales s'élevaient à 2.400 millions, dont $\pm$ 800 millions pour les modernisations et $\pm$ 1.600 millions pour les extensions.

Un emprunt de 1 milliard était prévu.

Par suite des restrictions imposées, l'emprunt a été réduit de moitié soit 500 millions.

En outre, certains paiements ont dû être différés.

Dans le but de limiter les emprunts subséquents, on a réduit le programme à 2.000 millions dont $\pm$ 400 millions seront affectés aux modernisations et $\pm$ 1.600 millions aux extensions.

Vastleggingen voor modernisering in 1957 :

18 gebouwen voor een bedrag van 62 miljoen, 9 apparaturen voor een bedrag van 203 miljoen waarvan twee zonecentra, namelijk Nijvel en Aarlen met een totaal van 10.000 lijnen, en de automatische apparatuur van het zonecentrum te Verviers.

Vastlegging voor uitbreiding en vernieuwing :

49.000 lijnen voor een bedrag van 370 miljoen en apparaturen voor het internationaal verkeer ten bedrage van 90 miljoen.

Verwezenlijkingen in 1957 (ingevolge vroegere vastleggingen) :

2 zonecentra, te weten Dendermonde en Waver.

Er blijven dus vijftien zonecentra te moderniseren evenals negentien centrale bureau's, waarvan Sint-Niklaas met 3.500 lijnen of een totaal van 20.400 lijnen.

Het automatisch telefoonverkeer tussen België en Luxemburg vertegenwoordigt ongeveer 6 pct. van het totale internationale verkeer.

Ramingen voor 1958 (vastgesteld in de loop van het eerste halfjaar 1957, dus vóór de inkrimping) : aanvankelijk was men van plan de modernisering voort te zetten. Er was een bedrag van 2.700 miljoen uitgetrokken, waarvan één derde, d.i. ongeveer 900 miljoen, voor de modernisering.

Een lening van 1.700 miljoen zou uitgeschreven worden om te voldoen aan kasgeldverplichtingen ten belope van 2.300 miljoen en 600 miljoen voor de autofinanciering.

Ten gevolge van besnoeiingen is de lening tot 850 miljoen teruggebracht, vandaar :

1^o noodzakelijkheid nieuwe inkomsten te vinden door tariefverhoging die volgens de ramingen 250 miljoen zou opleveren;

2^o verhoging van het grensbedrag van het reservefonds, dat van 250 op 750 miljoen frank gebracht wordt;

3^o uitgestelde betalingen ten belope van 1.700 — (850 + 250 miljoen) = 600 miljoen;

4^o herziening van het programma om de leningen van 1959 en 1960 te verminderen.

Van elke modernisering zal worden afgezien; alleen de uitbreidingen voor een totaal van 1.831 miljoen blijven behouden.

*Vastleggingen voor de modernisering : geen.**Vastleggingen voor de uitbreiding na de hernieuwing : 42.350 lijnen voor een bedrag van 340 miljoen.*

Automatisch interlocaal verkeer : 156 miljoen.

Verwezenlijkingen in 1958.

Met de vastlegging voor 1956 en het eerste kwartaal 1957 zullen een zonecentrum te Veurne met 1.000 lijnen en 17 centrale bureau's opgericht worden, w.o. Sint-Truiden en Tweebeeck met

Engagements de modernisation en 1957 :

18 bâtiments pour une somme de 62 millions, 9 appareillages pour une somme de 203 millions, dont 2 centres de zones, à savoir Nivelles et Arlon avec un total de 10.000 lignes, et l'appareillage automatique du centre de zone de Verviers.

Engagement d'extension et renouvellement :

49.000 lignes pour la somme de 370 millions et appareillage pour les communications interurbaines pour la somme de 90 millions.

Réalisations de 1957 (suite aux engagements antérieurs).

2 centres de zone, à savoir : Termonde et Wavre.

Il reste donc à moderniser 15 centres de zone et 19 bureaux centraux, dont Saint-Nicolas avec 3.500 lignes, soit un total de 20.400 lignes.

Trafic international : les communications automatiques Belgique-Luxembourg et vice-versa représentent $\pm$ 6 p. c. du trafic international total.

Prévisions pour 1958 (élaborées au cours du premier semestre de 1957, donc avant les restrictions) : Initialement, on envisageait la poursuite des modernisations et on prévoyait 2.700 millions, dont 1/3 soit $\pm$ 900 millions destinés à la modernisation.

Un emprunt de 1.700 millions serait lancé pour faire face à des engagements de trésorerie de 2.300 millions et 600 millions d'autofinancement.

A cause des restrictions, l'emprunt a été réduit à 850 millions, d'où :

1^o nécessité de trouver des ressources nouvelles par l'augmentation des tarifs; celles-ci sont estimées à 250 millions;

2^o relèvement du plafond du Fonds de réserve, qui est porté de 250 à 750 millions de francs;

3^o paiements différés jusqu'à concurrence de 1.700 — (850 + 250 millions) ou 600 millions;

4^o révision du programme en vue de réduire les emprunts de 1959 à 1960.

Tous les travaux de modernisations sont suspendus et seules sont maintenues au programme des extensions pour un total de 1.831 millions.

*Engagements de modernisation : néant.**Engagements d'extension et renouvellement : 42.350 lignes pour une somme de 340 millions.*

Communications interurbaines automatiques : 156 millions.

Réalisations en 1958.

A l'aide des engagements de 1956 et du premier trimestre de 1957, il sera réalisé un centre de zone, celui de Furnes avec 1.000 lignes, et 17 bureaux centraux, dont Saint-Trond et Tubize avec 4.200

4.200 lijnen. In totaal staan 17.600 lijnen op het programma.

De verwezenlijkingen voor 1959 zullen weinig belangrijk zijn.

Internationaal verkeer : Er zijn plannen om :

Brussel met Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Breda te verbinden evenals Antwerpen met Parijs en Nederland.

Met Duitsland en Zwitserland zullen proefnemingen plaats hebben om het impulsiesysteem te bepalen.

De hoop wordt gekoesterd dat het programma na 1958, waarschijnlijk omstreeks 1960, voortgezet en omstreeks 1964 of 1965 voltooid zal kunnen worden.

Telegraaf : De modernisering is praktisch beëindigd sedert 1956.

De automatische overschakeling tussen centrale telegraafbureau's en telexabonnenten neemt uitbreiding.

Het openbaar telegraafverkeer is ongewijzigd.

Wat de telexabonné's betreft, deze nemen met ongeveer 200 per jaar toe.

Telexverkeer : dit neemt vooral uitbreiding met het buitenland; de jaarlijkse verhoging bedraagt ongeveer 1,3 miljoen minuten.

Sociale dienst.

In de tehuizen is een kinesitherapeutische dienst voor kinderen van personeelsleden ingericht.

Deze dienst wordt verzekerd door specialisten; de behandeling is kosteloos en wordt na het verblijf voortgezet.

VRAAG 1.

Waarom vermeldt artikel 11 der ontvangsten « Krediet toegestaan door leveranciers », slechts 312 miljoen, dan wanneer voorzien wordt dat er op de leveranciers beroep zal moeten gedaan worden voor het toestaan van een krediet van 600 miljoen met het oog op het financieren van het programma der werken.

ANTWOORD :

De door de Regie in 1958 te verrichten vereffeningen op de programma's van aanleg belopen :

op artikel 4, Aankoopvoorraden	347 miljoen
op artikel 12, Uitgaven privaatsnijverheid van programma's van aanleg	1.622 miljoen
op artikel 13, Uitgaven privaatsnijverheid — Programma van 1955 — tot bestrijding der werkloosheid	50 miljoen
	2.019 miljoen

lignes. Au total, le programme prévoit 17.600 lignes.

Les réalisations pour 1959 seront réduites à leur expression la plus simple.

Trafic international : les automatisations prévues sont les suivantes :

entre Bruxelles, d'une part, Amsterdam, Rotterdam, La Haye et Breda, de l'autre; entre Anvers, d'une part, Paris et la Hollande, de l'autre.

Des essais seront entrepris avec l'Allemagne et la Suisse pour définir le système des impulsions.

On formule l'espoir que le programme pourra être repris après 1958, vraisemblablement vers 1960, et qu'il sera possible de le terminer vers 1964 ou 1965.

Télégraphe : La modernisation est pratiquement terminée depuis 1956.

La commutation automatique entre bureaux centraux télégraphiques et abonnés du telex est en voie de développement.

Le volume du trafic télégraphe public est stationnaire.

En ce qui concerne les abonnés du telex, on constate un accroissement de ± 200 abonnés par an.

Le trafic télex se développe, surtout vers l'étranger; l'accroissement annuel est de $\pm 1,3$ million de minutes.

Service social.

Un service de kinésithérapie pour les enfants des agents a été créé dans les homes.

Le service est assuré par des spécialistes; le traitement, qui est gratuit, est poursuivi après le séjour.

QUESTION 1.

Pourquoi le montant des recettes prévues à l'article 11, « Crédit consenti par des fournisseurs », ne s'élève-t-il qu'à 312 millions alors qu'on prévoit qu'il faudra obtenir des fournisseurs des crédits totalisant 600 millions en vue de financer le programme des travaux ?

RÉPONSE :

Les liquidations à effectuer par la Régie en 1958 sur les programmes d'investissement, se décomposent comme suit :

à l'article 4, Achats d'approvisionnement	347 millions
à l'article 12, Dépenses industrie privée des programmes d'investissement	1.622 millions
à l'article 13, Dépenses industrie privée. Programme 1955 de résorption du chômage	50 millions
	2.019 millions

Daar in 1958 slechts tot een bedrag van 850 miljoen mag worden geleend, is de financiering van het besproken dienstjaar als volgt gepland :

Autofinanciering door de Regie (reserves der Fondsen en verhoging der telefoontarieven)	857 miljoen
Opbrengst nieuwe lening 1958	850 miljoen
Toevlucht tot kredietverlening door leveranciers	312 miljoen
	2.019 miljoen

Er zij aangestipt dat einde 1957 niet aangezuiverde schuldvorderingen zullen overblijven voor een vermoedelijk bedrag van $\pm$ 300 miljoen, om reden dat de lening van 800 miljoen, welke in de begroting voor 1957 voorzien was, slechts tot een bedrag van 450 miljoen kon verwezenlijkt worden.

Op te merken valt dat deze schuld betrekking heeft op vorderingen waarvoor de vereffeningskredieten werden afgenomen van de begroting 1957; zij moet dus niet meer voorkomen in de begroting van 1958.

* * *

Het leverancierskrediet van 600 miljoen waarvan gewag gemaakt wordt is een grensbedrag vooropgezet tijdens de inleidende besprekingen; het zal niet worden bereikt in 1958.

Het passief van 1957 zal namelijk aangezuiverd worden in de loop van het dienstjaar 1958, zodra de Regie beschikt over de opbrengst van de lening.

Overigens zal de Regie de voor in 1958 voorziene nieuwe verbintenissen slechts in overweging kunnen nemen, wanneer zij werkelijk in het bezit van de opbrengst van de lening zal zijn.

* * *

VRAAG 2.

Welke zijn de vooruitzichten met het oog op de modernisering van de telefooncentrale Tienen ?

ANTWOORD.

Wat dit punt betreft, voorzag het programma :

- Gebouw : vastlegging in 1957. Deze vastlegging is geschied.
- Apparatuur : vastlegging in 1958. De beperkingen hebben niet toegelaten deze vastlegging nog te voorzien.

Alles hangt dus af van de staat der geldmarkt in 59 of 1960.

VRAAG 3.

Hoeverl bel aagt de meeropbrengst van de verhoging der telegraftarieven ?

Le recours possible à l'emprunt ayant été limité à 850 millions pour 1958, le financement de l'exercice sous revue a été envisagé comme suit :

Autofinancement par la Régie (réserves des Fonds et augmentation des tarifs téléphoniques)	857 millions
Produit de l'emprunt nouveau de 1958	850 millions
Recours au crédit consenti par des fournisseurs	312 millions
	2.019 millions

Il y a lieu de noter que, fin 1957, il restera des créances non apurées pour un montant probable de $\pm$ 300 millions, du fait que l'emprunt de 800 millions qui était prévu au budget de 1957, n'a pu être réalisé que jusqu'à concurrence de 450 millions.

Il est à remarquer que cette dette se rapporte à des créances dont les crédits de liquidation ont été prélevés sur le budget de 1957; elle ne doit donc plus apparaître au budget de 1958.

* * *

Le crédit fournisseurs de 600 millions auquel il a été fait allusion constitue un plafond fixé lors des pourparlers préliminaires; il ne sera pas atteint en 1958.

En effet, le passif de 1957 sera résorbé dans le courant de l'exercice 1958, dès que le produit de l'emprunt sera à la disposition de la Régie.

Par ailleurs, la Régie ne pourra envisager les nouveaux engagements prévus pour 1958 que lorsqu'elle disposera effectivement du produit de l'emprunt.

* * *

QUESTION 2.

Quelles sont les prévisions de modernisation du bureau central téléphonique de Tirlemont ?

RÉPONSE.

Au programme de modernisation figuraient :

- Bâtiment : engagement en 1957. Cet engagement a eu lieu.
- Appareillage : engagement en 1958. Les restrictions n'ont pas permis de prévoir cet engagement.

Tout dépend donc de l'état du marché des capitaux en 1959 ou en 1960.

QUESTION 3.

Quel est le montant de la plus-value des recettes résultant du relèvement des tarifs télégraphiques ?

ANTWOORD.

De opvoering van het telegraaf-tarief geeft een jaarlijkse vermeerdering der ontvangsten van 21.000.000 frank.

Bij dit cijfer dient een bedrag gevoegd van 4.400.000 frank dat het aandeel van de Regie vertegenwoordigt in de opbrengst van de verhoging van de bijzondere taks die op de liefdadigheidstelegrammen toegepast wordt.

VRAAG 4.

Hoe zien de onlangs verhoogde telefoontarieven er uit in vergelijking met die in het buitenland?

ANTWOORD.

Alleen in België bestaat de tarifeur die op de voor de abonné bestemde fiches de duur en de prijs aangeeft van elk interlokaal gesprek.

Overal elders wordt de telling gedaan door een aan de teller gegeven impuls of op een met de hand bijgehouden fiche.

Vergelijkende tabel.

De bedragen zijn in Belgisch geld uitgedrukt.

De buitenlandse valuta zijn omgerekend tegen de koers die gold toen de buitenlandse tarieven werden vastgesteld, te weten:

Mark	= B. F. 12,—.
Frans frank	= B. F. 0,12.
Pond sterling	= B. F. 140,—.
Guld.	= B. F. 12,50.
Zwitserse frank	= B. F. 11,50.

1. Jaarabonnementen.

RÉPONSE.

Le relèvement du tarif télégraphique produira une recette supplémentaire annuelle de 21 millions de francs.

A ce chiffre, il convient d'ajouter une somme de 4.400.000 francs représentant la quote-part de la Régie dans le produit de l'augmentation de la taxe spéciale appliquée aux télégrammes de philanthropie.

QUESTION 4.

Après le récent relèvement des tarifs téléphoniques, quelle est la situation de ces derniers vis-à-vis de ceux qui sont appliqués à l'étranger?

RÉPONSE.

Ce n'est qu'en Belgique qu'il existe un tarifeur qui inscrit sur des fiches destinées à l'abonné, la durée et le prix de chacune des communications interurbaines.

Partout ailleurs, le comptage se fait par impulsion sur le compteur ou par fiche manuelle.

Tarifs comparés.

Les sommes sont exprimées en francs belges.

Les taux de conversion sont ceux qui étaient en vigueur lors de l'établissement des tarifs étrangers, c'est-à-dire:

Mark	= fr. b. 12,—.
Franc français	= fr. b. 0,12.
Livre sterling	= fr. b. 140,—.
Florin	= fr. b. 12,50.
Franc suisse	= fr. b. 11,50.

1. Abonnements annuels.

	België Belgique	Frankrijk France	Nederland Pays-Bas	Duitsland Allemagne	Engeland Angleterre	Zwitserland Suisse
Aansluitingskosten <i>Frais de raccordement</i>	300 fr.	2.920 fr.	981 fr.	600 fr.	—	— Gans de binneninstallatie wordt uitgevoerd door de privaatsnijverheid op kosten van de abonné. — <i>Toute l'installation intérieure est réalisée par l'industrie privée aux frais de l'abonné.</i>
Jaarabonnem. <i>Redevance annuelle d'abonnement</i>	1.080 fr. (handappart) (manuels) 1.200 fr. (automatisch) (automatiques)	1.440 fr. (kleine netten) (petits réseaux) 1.920 fr. (grote netten) (grands réseaux)	942 fr.	1.284 fr.	van/de 1.260 fr. tot/à 1.680 fr. Naargelang de categories van abonn s en naargelang de belangrijkheid van het net. <i>Suivant catégories d'abonnés et suivant importance du réseau.</i>	van/de 685 fr. tot/à 1.028 fr. Naargelang de belangrijkheid van het net. <i>Suivant l'importance du réseau</i>

2. Regionale gesprekken :

België (maximum 35 km.) . . . fr.	2,—
Frankrijk	2,40
Groot-Brittannië : tot 8 km. . . .	1,45
8 tot 12 km.	2,90
12 tot 20 km.	4,40
20 tot 24 km.	5,85
Nederland	0,52
Zwitserland	1,14

2. Communications régionales :

Belgique (maximum 35 km.) . . . fr.	2,—
France	2,40
Angleterre : jusque 8 km.	1,45
8 à 12 km.	2,90
12 à 20 km.	4,40
20 à 24 km.	5,85
Pays-Bas	0,52
Suisse	1,14

3. Intercommunale gesprekken.

3. Communications interurbaines.

KM.	PER MINUUT — PAR MINUTE			PER 3 MINUTEN — PAR 3 MINUTES		
	België Belgique	Duitsland Allemagne (*)	Nederland Pays-Bas	Frankrijk France	Gr. Br. G. B.	Zwitserland Suisse
0		1,30	0,52		2,90	2,28
10	1,00	1,90				
15		2,50	1,04		4,40	3,42
20						
25	2,00	3,80	1,04 fr. voor de eerste twaalf seconden +0,52 fr. voor elke bijkomende periode van 12 seconden	12,00	5,84	5,70
30					8,16	
40	3,00	5,70			10,50	
50					12,84	8,00
60						
80		7,60	1,04 fr. pour les 12 premières sec. +0,52 fr. pour chaque période supplémentaire 12 secondes.		15,75	
100						
120	3,50	9,50		17,00	21,00	
200		11,40		24,00		11,40
300		13,30		31,00	26,25	
500				38,5		

(*) De tarificatie wordt rechtstreeks gedaan op de teller door impuls van 1,90 fr. en dit op veranderlijke tussenpozen die zoveel te korter zijn als de afstand groot is. — La tarification s'opère directement sur le compteur par impulsion de 1,90 fr. à intervalles variables d'autant plus courts que la distance est grande.

VRAAG 5.

Hoe is de toestand der vastleggingen en der vereffeningen van de Regie op einde October 1957 ?

QUESTION 5.

Quelle est la situation des engagements et des liquidations de la Régie fin octobre 1957 ?

ANTWOORD.

De toestand der vastleggingen en der vereffeningen met betrekking op de programma's van aanleg der Regie T.T., doet zich op 31 October 1957 als volgt voor (in millioenen) :

	Vastleggingen	Vereffeningen van 1-1-57 tot 31-10-57
Vastleggingen in uitvoering op 31 December 1956 .	2.241 M.	1.207 M.
Vastleggingen van 1957 nopens contracten afgesloten van 1 Januari 1957 tot 31 October 1957 . . .	1.785 M.	346 M.
	4.026 M.	1.553 M.

VRAAG 6.

Wat behelzen de interesten der beleggingen ?

ANTWOORD.

Artikel 4 der « Ontvangsten » geeft nadere bijzonderheden over de financiële inkomsten.

Wat littera 2 betreft, komen de interesten voort van de beleggingen in schatkistcertificaten, alsook van de coupons gehecht aan de door de Regie, met het oog op de jaarlijkse aflossing van haar leningen, wederingekochte obligaties.

VRAAG 7.

Welk is het bedrag der schatkistcertificaten door de Regie in 1957 verworven en hoeveel werden er verhandeld ?

ANTWOORD.

Op 31 December 1956, had de Regie nog voor 630 miljoen schatkistcertificaten in haar bezit, voortkomende van de in 1956 uitgeschreven lening van 1.200 miljoen. Van de opbrengst der lening van 1957 werd een bedrag van 275 miljoen aan certificaten besteed.

Totaal bedrag aan certificaten : 905 miljoen.

Bedrag der verhandelde certificaten tot einde October 1957 : 730 miljoen.

Vermoedelijk zal het saldo der certificaten vóór einde 1957 worden verhandeld.

VRAAG 8.

a) Wat behelst het krediet van 550 miljoen onder artikel 12 der Ontvangsten opgenomen als « Verwezenlijking van de verrichte tussentijdse beleggingen » ?

RÉPONSE.

La situation des engagements et des liquidations relatifs aux programmes d'investissement de la Régie des Télégraphes et des Téléphones au 31 octobre 1957 se présente comme suit (en millions) :

	Engagements	Liquidations du 1-1-57 au 31-10-57
Engagements en cours au 31 décembre 1956 . .	2.241	1.207
Engagements de 1957 contractés du 1 ^{er} janvier 1957 au 31 octobre 1957 . . .	1.785	346
	4.026	1.533

QUESTION 6.

Que comportent les intérêts des placements ?

RÉPONSE.

L'article 4 des « Recettes » donne le détail des revenus financiers.

En ce qui concerne le littéra 2, les intérêts proviennent des placements en certificats de trésorerie ainsi que des coupons attachés aux obligations rachetées par la Régie en vue de l'amortissement annuel de ses emprunts.

QUESTION 7.

Quel est le montant des certificats de trésorerie acquis par la Régie en 1957 ? Combien en a-t-on négocié ?

RÉPONSE.

Au 31 décembre 1956, la Régie détenait encore 630 millions de certificats de trésorerie provenant de l'emprunt de 1.200 millions contracté en 1956. Sur le produit de l'emprunt de 1957, il a été souscrit 275 millions de certificats.

Valeur totale des certificats : 905 millions.

Les certificats négociés jusqu'à fin octobre 1957 s'élèvent à 730 millions.

Il est probable que le solde des certificats sera négocié avant la fin de 1957.

QUESTION 8.

a) Que comporte le crédit de 550 millions inscrit à l'article 12 des Recettes au titre de « Réalisation des placements intermédiaires effectués » ?

b) Hoe heeft men in 1957 voor 1.300 miljoen tussentijdse beleggingen kunnen verwezenlijken, zoals aangeduid op bladzijde 47 van het begroting 1958 terwijl de lening van 1957 slechts 450 miljoen beliep in plaats van 800 miljoen zoals voorzien was?

c) De vergelijking tussen de ontvangsten van het budget van 1958 en die van de begroting 1957, zou dus berusten op onjuiste gegevens?

ANTWOORD :

a) Zoals aangeduid in de toelichtingsnota's, behelst het krediet van 550 miljoen, opgenomen onder artikel 12 der ontvangsten, de verwezenlijking van de in 1958 door middel van de opbrengst der lening aan te schaffen certificaten, alsook de aanwending der titels door de Regie aangekocht voor de aflossing van haar leningen (zie eveneens de toelichting bij artikel 18 der uitgaven «Tussentijdse belegging der beschikbare gelden »).

b) Het bedrag van 1.300 miljoen geeft de *begrotingsramingen* voor 1957 weer.

De rechtvaardiging van die post komt voor op bladzijde 96 van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen van 1957. Zij is als volgt opgesteld :

« De beleggingen in Schatkistcertificaten, voorzien in artikel 18 van de uitgaven, bedragen 800 miljoen voortkomende van de lening in 1957 aan te gaan.

» Rekening gehouden met de op het einde van 1956 niet te gelde gemaakte beleggingen, worden de verwezenlijkingen van certificaten in 1957 op 1.300 miljoen geraamd. »

In feite bezat de Regie einde 1956 certificaten voor een bedrag van	630 miljoen
In 1957 heeft zij slechts een lening van 450 miljoen in plaats van de voorziene 800 miljoen kunnen uitschrijven; hierdoor bleven de beleggingen in schatkistcertificaten beperkt tot	275 miljoen
	905 miljoen

De tegeldmaking van certificaten in 1957 zal vermoedelijk hetzelfde bedrag bereiken.

c) Het opschrift der kolommen geeft duidelijk aan dat de voor het dienstjaar 1957 vermelde bedragen de ontvangsten vertegenwoordigen, voorzien in de begroting voor 1957, door de Wetgevende Kamers goedgekeurd.

De definitieve verwezenlijkingen van 1957 kunnen slechts aangegeven worden na afsluiting van het dienstjaar 1957.

Hetzelfde geldt ten andere voor de rubrieken der « Uitgaven ».

b) Comment a-t-on pu effectuer 1.300 millions de réalisations de placements intermédiaires en 1957, comme il est indiqué à la page 47 du budget de 1958, alors que l'emprunt de 1957 n'a porté que sur 450 millions au lieu des 800 millions prévus?

c) La comparaison entre les recettes du budget de 1958 et celles du budget de 1957 reposerait-elle donc sur des données inexactes?

RÉPONSE :

a) Ainsi qu'il est indiqué dans les notes justificatives, le crédit de 550 millions inscrit à l'article 12 des recettes comporte la réalisation des certificats à acquérir en 1958 au moyen du produit de l'emprunt ainsi que l'affectation des titres rachetés par la Régie pour l'amortissement de ses emprunts (voir également justification de l'article 18 des dépenses « Placements intermédiaires de fonds disponibles »).

b) Le montant de 1.300 millions représente les *prévisions budgétaires* de l'exercice 1957.

La justification de ce poste figure à la page 96 du budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1957. Elle est libellée comme suit :

« Les placements en certificats de Trésorerie prévus à l'article 18 des dépenses s'élèvent à 800 millions de francs provenant de l'emprunt à contracter en 1957.

» Compte tenu des placements en cours à fin 1956, les réalisations de certificats sont estimées à 1.300 millions en 1957. »

En fait, fin 1956, la Régie détenait des certificats pour un montant de	630 millions
En 1957, elle n'a pu émettre qu'un emprunt de 450 millions au lieu des 800 millions prévus au budget; de ce fait, les placements en certificats de Trésorerie n'ont été que	275 millions
	905 millions

Le montant probable des réalisations de certificats en 1957 sera du même import.

c) L'en-tête des colonnes indique clairement que les chiffres mentionnés pour l'exercice 1957 représentent le montant des recettes prévues au budget de 1957, budget qui a été approuvé par les Chambres Législatives.

Les réalisations définitives de l'exercice 1957 ne pourront être connues qu'à la clôture de cet exercice.

Il en est d'ailleurs de même pour ce qui concerne les rubriques des « Dépenses ».

VRAAG 9.

Is de R.T.T. bezorgd om de bevordering van de nationale nijverheid in zake telegraafapparatuur ?

ANTWOORD.

In België worden geen verreschrijvers vervaardigd. De concurrentie is beperkt tot twee vreemde merken: Lorenz (ingevoerd door de B.T.M.) en Siemens.

Wat betreft de nieuwe gemoderniseerde schakelaarapparatuur die zal moeten besteld worden, deze zal opgesteld worden in het nieuw telegraafgebouw dat wordt opgetrokken aan de Keizerinlaan. Deze studie is aan de gang. Bij de verwezenlijking zullen Belgische firma's betrokken worden.

VRAAG 10.

Zou het niet passen wijziging te brengen in artikel 13 van de wet van 19 Juli 1930, dat de voeding van het reservefonds vaststelt ?

De jaarlijkse winst zou als volgt verdeeld kunnen worden :

5 pct. aan het personeel.

50 pct. van de vorming van een onbegrensde reserve

45 pct. aan de Openbare Schatkist.

ANTWOORD.

Deze suggestie zou erop neerkomen aan de Staat een deel der winsten van de Regie te storten, zelfs alvorens het reservefonds het grensbedrag van 750 miljoen bereikt heeft, welk bedrag nodig geoordeeld wordt om haar te onttrekken aan de risico's van een daling der ontvangsten veroorzaakt door een minder gunstige conjunctuur.

Anderzijds, op het ogenblik dat de Regie T.T. de zware financiële en industriële lasten moet dragen welke voortspruiten uit de belangrijke kapitalen die tijdens de 5 komende jaren dienen te worden belegd (10 milliard) in de werken voor de integrale automatisatie van de telefoon en voor de uitbreiding van de gehele uitrusting om aan de verhoging van het aantal abonnees en de aangroei van het verkeer te voldoen, is het normaal dat zij, zoals de basisnijverheden, welke nieuwe technieken toepassen, haar winsten aan de autofinanciering kan besteden.

Het overdragen der winsten naar het reservefonds maakt deze autofinanciering mogelijk, gelet op de bepaling welke jaarlijks in de begroting wordt ingelast om de beschikbare gelden van haar fondsen voor de financiering van haar programma van aanleg te gebruiken.

Er zij aan herinnerd dat de Regie zichzelf moet bedruipen en dat haar eventuele bedrijfsverliezen niet ten laste komen van de Staat.

QUESTION 9.

La R.T.T. se préoccupe-t-elle de favoriser l'industrie nationale en matière d'appareillage télégraphique ?

RÉPONSE.

Il n'est pas fabriqué d'appareils télétypes en Belgique. La concurrence se limite à deux marques étrangères: Lorenz (appareils importés par B.T.M.) et Siemens.

Quant au nouvel appareillage de commutation modernisé dont il faudra passer commande, il sera installé dans le nouveau bâtiment des télégraphes en construction à front du boulevard de l'Impératrice. Cette étude est en cours; elle prévoit l'intervention de firmes belges pour sa réalisation.

QUESTION 10.

Ne conviendrait-il pas de modifier l'article 13 de la loi du 19 juillet 1930 fixant l'alimentation du Fonds de Réserve ?

Les bénéfices annuels pourraient être répartis comme suit :

5 % au personnel;

50 % pour la formation d'une réserve illimitée;

45 % au Trésor public.

RÉPONSE.

La suggestion émise reviendrait à verser à l'Etat une partie des bénéfices de la Régie avant même que le Fonds de Réserve ait atteint le plafond de 750 millions jugé nécessaire pour la soustraire aux risques d'une chute des recettes qui résulterait d'une conjoncture moins favorable.

D'autre part, au moment où la Régie des T.T. doit assumer les lourdes charges financières et industrielles afférentes aux importants capitaux (10 milliards) à investir au cours des cinq prochaines années dans les travaux d'automatisation intégrale du téléphone et de développement de tout l'équipement en vue de faire face à l'augmentation du nombre d'abonnements et à l'accroissement du trafic, il est normal qu'à l'instar des industries de base appliquant des techniques nouvelles, elle puisse consacrer ses bénéfices à l'autofinancement.

Le transfert des bénéfices au Fonds de Réserve permet cet autofinancement, compte tenu de la disposition insérée chaque année dans le budget et autorisant la Régie à affecter les disponibilités de ses fonds au financement de son programme d'aménagement.

Il convient de rappeler que la Régie doit se suffire à elle-même et que ses pertes éventuelles d'exploitation ne sont pas à la charge de l'Etat.

Alleen de oorlogstekorten werden door de Staat gedekt en zoals de Verslaggever van de Senaat, de h. Doutrepont, zegde, — Gedr. St., Senaat n° 96, zitting 1944-1945 — werd de Régie op grond van indirecte oorlogsschade vergoed voor deze aan haar eigen beheer vreemde verliezen.

De Régie betaalt aan de Staat een eeuwigdurende rente — thans berekend tegen 4,5 pct. — op het belegde kapitaal, dit maakt 77 miljoen per jaar.

Indien men bedenkt dat de door de Staat belegde schuld niet wordt afgelost en dat de vergoeding op deze schuld, welke de Régie T.T. aan de Staat betaalt, het karakter heeft van een vast verhaalbaar dividend, blijkt het niet aangewezen jaarlijks aan de Staat 45 pct. toe te kennen van de winsten der Régie, zelfs alvorens haar reservefonds volledig gevormd is.

De Verslaggever,
G. GOOSSENS.

De Voorzitter,
A. DE BLOCK.

Seuls les déficits de guerre ont été comblés par l'Etat et, comme le disait le rapporteur du Sénat, M. Doutrepont — Document Sénat, n° 96, session de 1944-1945 — c'est à titre de dommages de guerre indirects que la Régie a été indemnisée de ces pertes, étrangères à sa propre gestion.

La Régie paie à l'Etat, sur le capital investi, une rente perpétuelle dont le taux actuel est de 4,5 %, soit 77 millions par an.

Si l'on considère que la dette investie par l'Etat ne fait pas l'objet d'un amortissement et que l'indemnisation que la Régie paie à l'Etat en raison de cette dette, constitue un dividende fixe récupérable, il ne paraît pas indiqué d'attribuer annuellement à l'Etat 45 % des bénéfices de la Régie avant même que son Fonds de Réserve ne soit complètement constitué.

Le Rapporteur,
G. GOOSSENS.

Le Président,
A. DE BLOCK.

BUDGET DE LA REGIE DES VOIES AERIENNES.

Le projet de budget de la Régie des Voies Aériennes pour l'exercice 1958 prévoit des recettes de l'ordre de 914.061.000 francs et des dépenses se chiffrant à 920.282.000 francs. L'équilibre du budget est pratiquement assuré, compte tenu de l'étalement normal du planning des décaissements par rapport aux prévisions initiales.

Personnel.

Les rémunérations du personnel de cadre s'élèvent à 98.945.000 francs dont 97.619.000 francs pour le personnel statutaire et 1.326.000 francs pour le personnel recruté à titre temporaire. A cette occasion, deux remarques s'imposent, premièrement la nécessité de doter le personnel d'un statut légal permettant de régulariser la situation des des agents temporaires; deuxièmement, la mise en service prochaine des quadriréacteurs, dont la vitesse de croisière est de 850 km/h, impliquera la formation adéquate du personnel qualifié, notamment celui qui devra assumer la responsabilité de la navigation aérienne dans la zone de Bruxelles.

Charge de pensions.

Les charges de pensions pour 1958 sont en progression sur celles de 1957 et passent de 725.000 fr. à 1.100.000 francs.

Service social.

Ce poste est inchangé par rapport au budget de 1957 et s'élève à 510.000 francs.

Véhicules.

Evaluation : 7.500.000 francs.

Cette prévision de dépense est motivée par l'achat constant de véhicules pour assurer un parc permanent de plus de 100 voitures automobiles diverses, compte tenu de leur amortissement tous les quatre ou cinq ans.

Participation à l'Exposition Internationale de Bruxelles de 1958.

La dépense de 6.150.000 francs représente la troisième tranche d'un montant total de 11 millions 100.000 francs pour frais de participation de la Régie des Voies Aériennes à l'Exposition Internationale de Bruxelles de 1958 (érection d'un stand, centre de contrôle, maquettes, etc.). Cette dépense est compensée par une subvention supplémentaire à charge de l'Etat d'un montant de 5.100.000 francs. En 1956, les dépenses se sont élevées à 4.950.000 fr.

BEGROTING VAN DE REGIE DER LUCHTWEGEN.

Het ontwerp van begroting van de Regie der Luchtwegen voor het dienstjaar 1958 voorziet in ontvangsten ten belope van 914.061.000 frank en uitgaven voor een bedrag van 920.282.000 frank. Het evenwicht van de begroting is zo goed als verzekerd, met inachtneming van de normale spreiding van de uitgaven ten aanzien van de aanvankelijke ramingen.

Personeel.

De bezoldigingen van het kaderpersoneel belopen 98.945.000 frank, waarvan 97.619.000 frank voor het personeel in statutair verband en 1.326.000 fr. voor het tijdelijk personeel. Hier passen twee opmerkingen : ten eerste, dat het noodzakelijk is aan het personeel een wettelijk statuut te geven, zodat de toestand van de tijdelijke personeelsleden geregulariseerd kan worden; ten tweede, dat het in dienst stellen van viermotorige straalvliegtuigen, waarvan de kruissnelheid 850 km per uur bedraagt, de opleiding van geschoold personeel veronderstelt, met name voor het luchtverkeer in de zone van Brussel.

Pensioenlast.

De pensioenlast voor 1958 is zwaarder dan in 1957 en stijgt van 725.000 tot 1.100.000 frank.

Sociale dienst.

Deze post, die, vergeleken met de begroting voor 1957, ongewijzigd blijft, bedraagt 510.000 frank.

Voertuigen.

Raming : 7.500.000 frank.

Deze uitgavenraming is gegrond op de aankoop van de nodige voertuigen om steeds over een park van meer dan 100 verschillende wagens te beschikken, rekening gehouden met hun afschrijving om de vier of vijf jaren.

Deelneming aan de Internationale Tentoonstelling te Brussel in 1958.

De uitgave van 6.150.000 frank vertegenwoordigt het derde deel van het totaal bedrag van 11.100.000 frank als deelnemingskosten van de Regie der Luchtwegen aan de Internationale Tentoonstelling te Brussel in 1958 (bouw van een stand, controlecentrum, maquettes, enz.). Deze uitgave wordt gecompenseerd door een aanvullende rijksbijdrage van 5.100.000 frank. In 1956 beliepen de uitgaven 4.950.000 frank.

Entretien des aérodromes et de leurs installations.

Evaluation de 13.000.000 de francs contre 5.000.000 de francs en 1957, comportant notamment l'entretien du radar à 3 dimensions. Il s'est produit une interversion, le poste afférent au remplacement des pavés de la partie centrale de la piste par du béton asphaltique à l'aérodrome de Gosselies (2.200.000 francs) par la construction de taxiways à l'aérodrome d'Ostende (3.000.000 de francs).

Frais de bureau généralement quelconques.

Evaluation : 4.200.000 francs. Reste inchangée par rapport à 1957.

Immeubles, matériel, installations techniques.

Ce chapitre est largement détaillé dans le développement du budget (Doc. 5-XVI, pp. 186 et 187) et n'appelle pas de commentaires spéciaux.

Nous avons ainsi mentionné les principaux postes figurant au projet de budget de la R.V.A. pour 1958, en ce qui concerne les dépenses prévues.

* * *

A la réunion tenue le 13 novembre 1957 par la Commission des Communications et qui fut consacrée à l'examen du projet de budget pour l'année 1958 le Ministre a fait un large exposé sur les différentes questions rentrant dans les attributions de la Régie des Voies Aériennes. Il commente les nouveaux accords aériens conclus avec la Bulgarie, la Tchécoslovaquie, la Turquie, la Yougoslavie et la Syrie, en vue de l'établissement de lignes régulières. Des pourparlers sont en cours avec le Canada, les Etats-Unis, et le Liban pour améliorer le trafic existant avec le Brésil, le Japon, le Maroc, l'Inde, le Pakistan, l'Iran et l'Irak. Des pourparlers seront entamés avec l'Italie et avec les pays de l'Amérique latine, notamment le Venezuela, en vue d'étendre le nombre de lignes existantes entre la Belgique et le reste du monde.

En vue de l'Exposition, de nouvelles lignes relieront Bruxelles à New-York et à Israël. L'enseignement et la propagande aéronautiques recevront une particulière attention, notamment par l'augmentation substantielle du budget initial de 14 millions qui passe à 21 millions. Afin de favoriser la formation de pilotes, il sera créé deux sessions et des bâtiments scolaires adéquats seront édifiés. Le Ministre souligne le fait que c'est la Sabena qui en assurera l'achat et l'entretien; mais le Département interviendra pour une participation de l'ordre de 62 %. Le Ministre a dressé le bilan de l'exploitation de la Sabena et commenté les résultats de

Onderhoud van de vliegvelden en de installaties.

Geraamd op 13 miljoen frank tegen 5 miljoen frank in 1957, o.m. voor onderhoud van de driedimensionale radar. De post « vervanging der straatstenen van het centraal gedeelte der startbaan door geasfalteerd beton op het vliegveld van Gosselies (2.200.000 fr.) » maakt plaats voor de aanleg van taxiways op het vliegveld te Costende (3.000.000 frank).

Allerhande kantoorkosten.

Raming : 4.200.000 frank. Geen wijzigingen sedert 1957.

Onroerende goederen, materieel, technische installaties.

Dit hoofdstuk is grondig behandeld in het verantwoordingsprogramma (Gedr. St. 5-XVI, blz. 186 en 187), zodat verdere commentaar overbodig is.

Hiermede hebben wij de voornaamste posten vermeld die, in het ontwerp van begroting van de Regie der Luchtwezen 1958 voorkomen, wat de verwachte uitgaven betreft.

* * *

Tijdens de vergadering van de Commissie van Verkeerswezen op 13 November 1957, die aan de bespreking van het ontwerp van begroting voor 1958 was gewijd, heeft de Minister een uitvoerige uiteenzetting gehouden over de verschillende kwesties welke tot de bevoegdheid van de Regie der Luchtwezen behoren. Hij lichtte o.m. de nieuwe luchtvaartovereenkomsten toe welke met Bulgarije, Tsjechoslovakië, Turkije, Joegoslavië en Syrië zijn afgesloten, met het oog op het inleggen van geregelde lijnen. Met Canada, de Verenigde Staten en de Libanon zijn onderhandelingen aan de gang om het luchtvaartverkeer te verbeteren. Dit geldt ook voor Japan, Marokko, Indië, Pakistan, Iran en Irak. Met Italië en met de landen van Zuid-Amerika, o.m. met Venezuela, zullen besprekingen worden gevoerd om het aantal lijnen tussen België en de rest van de wereld uit te breiden.

In de vooruitzicht van de Tentoonstelling zullen nieuwe lijnen België met New York en Israël verbinden. Aan de opleiding en de propaganda voor de luchtvaart zal bijzondere aandacht worden besteed, met name door een aanzienlijke verhoging van de aanvankelijke begroting, die van 14 op 21 miljoen wordt gebracht. Om de vorming van piloten in de hand te werken, zullen twee zittingen worden ingesteld en zullen de vereiste schoolgebouwen worden opgetrokken. De Minister legt de nadruk op het feit dat de Sabena voor de aankoop en het onderhoud zal instaan; maar het Departement zal ongeveer 62 pct. bijdragen. De

recettes brutes de l'ordre de 160 millions, en 1957, avec un boni de 77 millions et la perspective d'un boni plus important en 1958.

Concernant la taxe d'embarquement, le Ministre souligne que la France et la Grande-Bretagne ont déjà appliqué ce système. Commentant le programme d'action future en matière de navigation aérienne, résumée dans l'annexe 3, le Ministre a mis en relief la prochaine mise en service des avions à réaction sur les lignes régulières commerciales et souligné que la Belgique a été le premier pays à commander un radar à trois dimensions. Le progrès technique impliquera l'application d'un équipement électronique à Melsbroek. La nouvelle aérogare, commencée en 1957 sera terminée en mai-juin 1958. De nouveaux tarmacs, des pistes nouvelles, des taxiways et une nouvelle grande piste de 3.500 mètres construite en béton précontraint pouvant supporter la charge d'avions de 140 tonnes doteront l'aéroport national de Bruxelles des derniers perfectionnements de la technique moderne. Les services de réception des passagers, du fret et du courrier seront ultramodernes. L'aérogare sera un modèle du genre.

L'amélioration des aérodromes de Deurne et d'Ostende a été évoquée. Une délégation parlementaire composée des membres des Commissions des Communications des deux Chambres a effectué une visite détaillée de l'aérogare, en construction à l'Aéroport National.

L'exposé du Ministre n'a été suivi d'aucune demande d'explication de la part des membres de la Commission. Qu'il soit permis à son rapporteur de rappeler que la R.V.A. consacrera une somme de 732 millions de francs à l'aménagement des aéroports, dont 479 millions seront consacrés aux travaux de l'Aéroport National, c'est dire leur importance.

Il serait souhaitable qu'en prévision de la mise en service des avions quadri-réacteurs envisagée pour fin 1959, début 1960, des dispositions soient prises pour assurer un fonctionnement normal et régulier de l'Aéroport National. L'achèvement de la grande piste de 3.500 mètres est à cet égard indispensable, au plus tard, à fin 1959. Le trafic aérien s'amplifie chaque année, le nombre d'atterrissages et de décollages est en progression constante, dès lors, le problème de la sécurité aérienne se pose avec acuité. La formation des contrôleurs et la rémunération de leurs services devraient faire l'objet d'un examen attentif des services compétents.

Votre rapporteur regrette l'adoption de la taxe d'embarquement en Belgique. S'il est exact que certains pays l'appliquent — la France et la Grande-Bretagne notamment — celle-ci est inexistante chez nos principaux concurrents, les Pays-Bas et la Suisse. Par ailleurs, elle est combattue avec énergie par les compagnies aériennes et reste impopulaire auprès des usagers. Il est également souhaitable que les formalités douanières et du contrôle

Minister heeft de balans opgemaakt van de exploitatie van de Sabena en de uitkomsten toegelicht van de bruto-ontvangsten die in 1957 ongeveer 160 miljoen bedragen, met een batig saldo van 77 miljoen; dit saldo zal in 1958 waarschijnlijk nog groter zijn.

Met betrekking tot het inschepingsgeld onderstreept de Minister dat Frankrijk en Groot-Brittannië dit stelsel reeds toepassen. In zijn commentaar over het toekomstige programma inzake luchtverkeer dat in bijlage 3 beknopt is weergegeven, heeft de Minister vooral gewezen op het feit dat eerlang straalvliegtuigen in dienst gesteld zullen worden op de geregelde handelslijnen en dat België het eerste land is dat een driedimensionale radar heeft besteld. De technische vooruitgang sluit in dat Melsbroek een elektronische uitrusting krijgt. Het nieuwe luchthavenstation, waarvan de aanleg in 1957 begonnen is, zal in Mei-Juni 1958 voltooid zijn. Met zijn nieuwe tarmacs zijn nieuwe startbanen, zijn taxiways en een nieuwe grote startbaan van 3.500 meter in spanbeton, waarop vliegtuigen van 140 ton kunnen starten, zal de nationale luchthaven van Brussel over de laatste verbeteringen der moderne techniek beschikken. De diensten voor de ontvangst van passagiers, vracht en post zullen ultramodern zijn. Het luchthavenstation wordt een model in zijn soort.

De verbetering van de vliegvelden te Deurne en Oostende kwam ter sprake. Een afvaardiging van Parlementsleden, bestaande uit leden van de Commissies van Verkeerswezen van beide Kamers, heeft het in aanbouw zijnde station op de Nationale Luchthaven bezichtigd.

Na de uiteenzetting van de Minister hebben de Commissieleden geen vragen meer gesteld. Toch wenst uw verslaggever er op te wijzen dat de Regie der Luchtwezen een som van 732 miljoen fr. zal besteden aan de geschiktmaking van de luchthavens, waarvan 479 miljoen voor de werken in de Nationale Luchthaven. Dit toont hun omvang aan.

Het ware wenselijk dat, in het vooruitzicht van de indienstneming van viermotorige straalvliegtuigen (einde 1959 of begin 1960), maatregelen genomen worden met het oog op de normale en geregelde werking van de Nationale Luchthaven. Daarvoor moet de startbaan van 3.500 meter uiterlijk tegen het einde van 1959 klaar zijn. Het luchtverkeer neemt ieder jaar toe, het aantal landingen en opstijgingen wordt steeds groter, zodat het vraagstuk van de veiligheid in de lucht scherper vormen aanneemt. De vorming van de controleurs en hun bezoldiging zou door de bevoegde diensten aandachtig onderzocht moeten worden.

Uw verslaggever betreurt het instellen van het inschepingsgeld in België. Weliswaar passen sommige landen — met name Frankrijk en Engeland — deze taxe toe, maar zij bestaat niet bij onze voornaamste concurrenten, nl. Nederland en Zwitserland. Zij wordt overigens krachtadig door de luchtvaartmaatschappijen bestreden en is niet populair bij de passagiers. Ook de douaneformaliteiten en de controle van de Veiligheid zouden vereen-

par la Sûreté, des passagers soient revisées dans le sens de la simplification, de la célérité et si possible par la suppression du contrôle de la Sûreté qui est plus vexatoire qu'efficace. Le long de la route qui conduira au rond-point de Saventhem vers la nouvelle aérogare se trouvent différents centres de vidange des services techniques de la Sabena. Puissent-ils être déplacés avant la mise en service de la nouvelle aérogare! L'attention des services compétents devra être vigilante en ce qui concerne les aires de parcage prévues qui pourront permettre le stationnement d'environ 16 à 18 avions alors qu'il faudrait prévoir 22 à 24 stationnements.

Le Rapporteur,
J. DE GRAUW.

Le Président,
A. DE BLOCK.

voudigd en bespoedigd moeten worden; de contrôle door de Veiligheid, die eerder tergend dan doelmatig is, zou zo mogelijk afgeschaft moeten worden. Langs de weg die van het ronde plein van Zaventem naar de nieuwe luchthavenstation zal leiden, bevinden zich verscheidene stapelplaatsen van de technische diensten van de Sabena. Het ware best dat die vóór de opening van het nieuwe luchthavenstation werden verplaatst. De bevoegde diensten zullen hun aandacht moeten wijden aan de parkeerterreinen, die slechts ruimte zullen bieden voor zowat 16 tot 18 vliegtuigen, terwijl er 22 tot 24 zouden moeten kunnen stationneren.

De Verslaggever,
J. DE GRAUW.

De Voorzitter,
A. DE BLOCK.

ANNEXE I.

BIJLAGE I.

REGIE DES VOIES AÉRIENNES.

REGIE DER LUCHTWEGEN.

1. PROGRAMME.

- a) pour 1958 : absorber clientèle Expo ;
faire face à augmentation nombre
de passagers et nombre de mou-
vements d'avions.
- b) pour 1959 : arrivée et départ des Boeings,
donc : agrandir installations actuelles, vétustes
et insuffisantes.

2. TRAVAUX.

- a) Construction d'une aérogare moderne à grande
capacité ;
- b) Construction et amélioration réseau des pistes
et de taxi-ways (4 pistes au total) ;
- c) Etendre et améliorer les aides à la navigation :
radio-phares, ILS balisage, Radars de surveillance
et d'atterrissage ;
- d) Liaison Centre-Melsbroek par rail et route.

3. TRAFIC.

Melsbroek.

1. PROGRAMMA.

- a) voor 1958 : de klanten van de Tentoonstelling
aantrekken ;
het hoofd bieden aan het toegenomen
aantal reizigers en het gestegen
vliegtuigenverkeer.
- b) voor 1959 : aankomst en vertrek van Boeings,
dus : de huidige verouderde en te kleine installa-
ties vergroten.

2. WERKEN.

- a) Een groot modern luchthavenstation bouwen ;
- b) Het net van startbanen en taxiways uit-
breiden en verbeteren (4 startbanen in totaal) ;
- c) De navigatiehulpdiensten : radio-phares,
ILS-bebakening, controle- en landingsradar uit-
breiden en verbeteren ;
- d) Verbinding Centrum-Melsbroek per spoor en
over de weg.

3. VERKEER.

Melsbroek.

ANNÉE. — JAAR	Nombre de mouvements — <i>Aantal bewegingen</i>	Dont % aux instruments — <i>Waarvan % op instrumenten</i>	Moyenne journalière — <i>Gemiddelde per dag</i>	Nombre de passages contrôlés au-dessus des radio-phares — <i>Aantal reizigers die boven de radio-phares zijn gecontroleerd</i>
1953	49.933	22 %	137	—
1954	48.600	19 %	133	169.487
1955	51.469	23 %	141	213.519
1956	65.930	26 %	180	252.611
1957 (9 mois /maanden) . .	57.308	14,9 %	209	244.147
1957 (évaluation /schatting) .	73.500	—	201	

Nombre de mouvements. — *Aantal bewegingen* :Comparaison 1953-1957. — *Vergelijking 1953-1957* : + 49 %.Comparaison 1956-1957. — *Vergelijking 1956-1957* : + 11 %.

ANNEXE II.

BIJLAGE II.

TRAFIC.

VERKEER.

*Melsbroek.**Melsbroek.*

ANNÉE — JAAR	Nombre de vols — <i>Aantal vluchten</i>	Nombre de passagers — <i>Aantal passagiers</i>	Fret — <i>Vracht</i>	Bagages — <i>Bagage</i>	Poste — <i>Post</i>
1953.	39.100	403.000	9.796 T.	5.886 T.	2.393 T.
1954.	40.189	401.000	9.627 T.	5.785 T.	2.112 T.
1955.	43.437	471.000	10.997 T.	7.008 T.	2.478 T.
1956.	51.975	530.000	12.438 T.	7.550 T.	2.340 T.
1957 (9 mois /maanden)	46.138	526.671	10.869 T.	7.617 T.	2.016 T.
1957 (évaluation / <i>schatting</i>)	59.400	663.000	15.500 T.	9.956 T.	2.840 T.

Nombre de passagers. — *Aantal passagiers* :Comparaison 1953-1957. — *Vergelijking* 1953-1957 : + 64 %.Comparaison 1956-1957. — *Vergelijking* 1956-1957 : + 25 %.

TRAFIC.

VERKEER.

*Ostende.**Oostende.*

ANNÉE. — JAAR	Vols — <i>Vluchten</i>	Passagers — <i>Passagiers</i>	Frêt — <i>Vracht</i>
1953	30.252	12.049	1.215 T.
1954	10.334	18.276	1.218 T.
1955	3.633	31.497	1.762 T.
1956	5.466	52.175	3.661 T.
1957 (9 mois /maanden) . . .	7.483	78.958	4.511 T.
1957 (évaluation / <i>schatting</i>) . .	8.235	80.500	4.900 T.

Passagers. — *Passagiers* :Comparaison 1953-1957. — *Vergelijking* 1953-1957 : + 568 %.Comparaison 1956-1957. — *Vergelijking* 1956-1957 : + 54 %.(1) Y compris vols militaires (cela se voit dans les passagers). — *Militaire vluchten inbegrepen (dit blijkt uit het aantal passagiers)*.

TRAFIC.

Anvers.

VERKEER.

Antwerpen.

ANNÉE. — JAAR	Vols — <i>Vluchten</i>	Passagers — <i>Passagiers</i>	Frêt — <i>Vracht</i>
1953	8.281	26.249	304 T.
1954	8.692	39.580	845 T.
1955	8.230	31.844	248 T.
1956	7.586	35.088	259 T.
1957 (9 mois/ <i>maanden</i>) . . .	6.823	37.847	335 T.
1957 (évaluation/ <i>schatting</i>) . .	7.500	45.400	469 T.

Passagers. — *Passagiers* :Comparaison 1953-1957. — *Vergelijking* 1953-1957 : + 72 %.Comparaison 1956-1957. — *Vergelijking* 1956-1957 : + 29 %.

4. PERSONNEL.

1953 (31 décembre)	879
1954 (31 décembre)	884
1955 (31 décembre)	877
1956 (31 décembre)	876
1957 (30 septembre)	885

4. PERSONEEL.

1953 (31 December)	879
1954 (31 December)	884
1955 (31 December)	877
1956 (31 December)	876
1957 (30 September)	885

RAPPORT SUR LE BUDGET DE L'OFFICE NATIONAL POUR L'ACHEVEMENT DE LA JONCTION NORD-MIDI.

Exécution du budget de 1957.

Le programme de travail de l'O.N.J. résultant du compte de prévision de 1957, conduisait à une dépense évaluée à 495.765.000 francs.

Compte tenu des recettes propres de l'O.N.J. (estimées à 103.961.000 fr.) et d'un solde disponible estimé à 371.804.000 francs, il fut sollicité un crédit de 20 millions.

En exécution des décisions financières adoptées par le Conseil de Cabinet du 30 novembre 1956, le programme de décaissements de l'O.N.J. pour l'exercice 1957 a été arrêté à 405.665.000 francs.

Par lettre du 30 juillet 1957, le Ministre des Communications invita l'O.N.J. à faire le point de l'exécution de son programme d'investissements pour l'exercice 1957.

La documentation remise par l'O.N.J. à Monsieur le Ministre peut se résumer comme suit :

Dépenses (en millions de francs).

Travaux	522.529
Expropriations . .	23.102
Frais de Gestion . .	14.000

559.631 559.631 millions

Recettes.

Disponible au C.C.P. au 1 ^{er} janvier 1957 . .	1.500
Disponible au budget pour ordre au 1 ^{er} janvier 1957	8.500

Recettes propres de l'O.N.J. (estimation).	96.000
Crédit budgétaire de 1956	360.000
Crédit budgétaire de 1957	20.000

486.000 — 486.000 millions

Encours au 1^{er} janvier 1958 : 73,6 millions

Il est sollicité un crédit de 73,6 millions dans les prévisions budgétaires de 1958, destiné à financer cet encours au 1^{er} janvier 1958.

**

Par ailleurs le compte provisoire d'exécution du budget, arrêté au 30 septembre 1957, se présente comme suit :

VERSLAG BETREFFENDE DE BEGROTING VAN HET NATIONAAL BUREAU VOOR DE VOLTOOIING VAN DE NOORD-ZUID-VERBINDING.

Uitvoering van de begroting 1957.

Het werkprogramma van het N.B.V. voortvloeiende uit de ramingen voor 1957, leidde tot een geschatte uitgave van 495.765.000 frank.

Rekening gehouden met de eigen ontvangsten van het N.B.V. (geraamd op 103.961.000 fr.) en met een beschikbaar saldo geraamd op 371.804.000 frank, werd een krediet van 20 miljoen aangevraagd

Ter uitvoering van de in de Kabinetsraad van 30 November 1956 genomen financiële beslissingen, werd het programma van de uitgaven van het N.B.V. voor het dienstjaar 1957 vastgesteld op 405.665.000 fr.

De Minister van Verkeerswezen heeft bij schrijven van 30 Juli 1957, het N.B.V. verzocht na te gaan hoever het staat met zijn investeringsprogramma voor het dienstjaar 1957.

De door het N.B.V. aan de Minister gezonden documentatie kan worden samengevat als volgt :

Uitgaven (in miljoenen frank).

Werken	522.529
Onteigeningen . .	23.102
Beheerskosten . .	14.000

559.631 559.631 miljoen

Ontvangsten.

Beschikbaar op P.C.R. op 1 Januari 1957 . .	1.500
Beschikbaar op de begroting voor order, op 1 Januari 1957 . .	8.500

Eigen ontvangsten van het N.B.V. (raming)	96.000
Begrotingskrediet 1956	360.000
Begrotingskrediet 1957	20.000

486.000 — 486.000 miljoen

In uitvoering zijnde werken op 1 Januari 1958 : 73,6 miljoen

In de ramingen voor 1958 komt een krediet van 73,6 miljoen voor dat wordt aangevraagd om die op 1 Januari 1958 in uitvoering zijnde werken te financieren.

**

Aan de andere kant, ziet de op 30 September 1957 afgesloten voorlopige rekening van de uitvoering van de begroting er uit als volgt :

a) *Dépenses.*

Il a été dépensé 255.263.251 francs, contre une prévision de 559,631 millions.

Ce décalage résulte, en ordre principal,

— du retard intervenu dans l'exécution de certaines entreprises, notamment celle relative à la construction du viaduc de la Place de la Justice;

— du retard intervenu dans la comptabilité très complexe de certaines entreprises, notamment celle relative à la fourniture des équipements électromécaniques du Tri-Postal de Bruxelles-Midi;

— du manque de moyens de trésorerie, qui s'est manifesté à partir du 1^{er} août 1957.

b) *Recettes.*

Au 30 septembre 1957, l'O.N.J. avait réalisé des recettes propres à concurrence de F. 16.038.213,75, contre une prévision de 96 millions.

Le décalage provient du fait que les produits de certaines ventes réalisées au cours de l'année 1957, n'avaient pas encore été versés ou mis à la disposition de l'O.N.J. au 30 septembre 1957, par exemple le prix d'un terrain de 98 ares 42 centiares, vendu à l'Etat Belge pour l'érection de la Cité Administrative (F.33.526.500). Il est à noter cependant que cette recette a été réalisée le 25 octobre 1957.

De même, la cession envisagée à la Ville de Bruxelles d'un terrain de 34 ares 48 ca n'a pu être réalisée en raison de la situation difficile des finances communales (40 millions).

I. Travaux réalisés en 1957.*Etat d'avancement des entreprises.***A. TRAVAUX GERES PAR L'O.N.J.***Aménagement de l'espace situé devant la nouvelle gare de Bruxelles Nord.*

Les terrains devenus disponibles ont été concédés à titre précaire en vue de l'aménagement et l'exploitation d'un parking pendant la durée de l'Exposition. L'O.N.J. a fait planter des rideaux d'arbres et peindre les pignons des arrières-bâtiments en vue d'améliorer l'aspect de ce vaste espace.

Parachèvement des passages inférieurs des rues de Brabant et des Plantes.

Les piles et culées du passage inférieur de la rue des Plantes et les locaux à usage de magasins aménagés dans les culées du pont de la rue de Brabant ont été parachévés.

La mise en location de ces magasins pourra être réalisée dans les premiers mois de 1958.

a) *Uitgaven.*

De uitgaven bedroegen 255.263.251 frank, terwijl zij geraamd waren op 559,631 miljoen.

Dit verschil vloeit hoofdzakelijk voort uit :

— de vertraging in de uitvoering van sommige aannemingscontracten, inzonderheid die voor het bouwen van de viaduct aan de Gerechtsplaats;

— de vertraging in de verificatie van de zeer ingewikkelde boekhouding van sommige aannemers, inzonderheid die betreffende het leveren van de electromechanische uitrustingen voor de Sorteerdienst van Brussel-Zuid;

— het tekort aan kasmiddelen, dat zich vanaf 1 Augustus 1957 heeft doen gevoelen.

b) *Ontvangsten.*

Op 30 September 1957 had het N.B.V. eigen ontvangsten gemaakt ten bedrage van fr. 16.038.213,75, terwijl deze ontvangsten geraamd waren op 96 miljoen.

Dit verschil is te wijten aan het feit, dat de opbrengst van sommige in de loop van het jaar 1957 verrichte verkopen op 30 September 1957 nog niet aan het N.B.V. afgedragen of te zijner beschikking gesteld was; dit was onder meer het geval met de prijs van een stuk grond van 98 aren 42 centiares dat aan de Belgische Staat is verkocht voor het oprichten van de administratieve wijk (33.526.500 frank). Op te merken valt evenwel, dat die ontvangst op 25 October 1957 geboekt werd.

De voorgenomen overdracht aan de Stad Brussel van een stuk grond van 34 aren 48 centiares is evenmin kunnen geschieden wegens de moeilijke toestand van de gemeentelijke financiën (40 miljoen).

I. Werken uitgevoerd in 1957.*Stand van de werken.***A. WERKEN BEHEERD DOOR HET N.B.V.***Inrichting van de ruimte vóór het nieuwe Noordstation.*

De beschikbaar geworden gronden zijn voorlopig afgestaan met het oog op het aanleggen en exploiteren van een parkeerterrein tijdens de duur van de Tentoonstelling. Het N.B.V. heeft rijen bomen doen planten en de zijgevels van de achtergebouwen doen schilderen, ten einde die grote ruimte te verfraaien.

Afwerking van de doorgangen onder de Brabant- en de Plantenstraat.

De pijlers en hoofden van de doorgang onder de Plantenstraat en de voor winkels bestemde lokalen in de hoofden van de brug over de Brabantstraat werden afgewerkt.

Die winkels zullen in de eerste maanden van 1958 verhuurd kunnen worden.

Construction d'une artère nouvelle dans le Jardin botanique.

L'O.N.J. a étudié et réalisé pour le compte du Fonds des Routes les ouvrages d'art nécessaires à la création d'une voirie longeant le Boulevard du Jardin Botanique, depuis la rue Royale jusqu'à la rue Gineste. Ces ouvrages ont été achevés fin août 1957, dans les délais prescrits.

Tunnel pour véhicules à l'avenue Fonsny.

Cet ouvrage compris entre la rue d'Angleterre et l'Avenue de la Porte de Hal, a été achevé en avril 1957, et inauguré par Mr. le Ministre des Communications le 17 juin 1957.

Elargissement de l'avenue Fonsny.

La mise en site propre des tramways le long du trottoir, côté chemin de fer et l'élargissement de cette Avenue ont été réalisés en phases successives à cause de la présence de chantiers empiétant sur la voirie (Bâtiment du Tri-Postal — Bâtiments Administratifs de la S.N.C.B.). Le profil définitif de cette artère sera réalisé pour la fin 1957.

Tunnel pour tramways à Bruxelles-Midi.

Cet ouvrage destiné à supprimer le recoupement à niveau du trafic des lignes N - S des tramways avec la circulation automobile aux carrefours du boulevard extérieur et de la rue d'Argonne sera mis en service en décembre 1957.

L'ensemble comporte un tunnel d'environ 300 m de longueur, ainsi que 4 rampes d'accès situées respectivement au Boulevard Lemonnier, au Boulevard du Midi, au Boulevard Jamar et près de la gare de Bruxelles-Midi.

Le gros-œuvre a été achevé le 15 juillet 1957 et la voirie aux abords des chantiers a été rétablie à la même époque.

Voies nouvelles à Bruxelles-Midi.

Au cours du dernier trimestre de 1957, les travaux ci-après étaient en cours d'exécution :

1° réalisation de l'artère nouvelle, de 50 m de largeur, reliant la rue de France à la place Bara;

2° aménagement de la gare des vicinaux au boulevard Jamar et de la voirie aux abords.

En même temps, la S.N.C.V. et la S.T.I.B. procèdent à la pose des voies nouvelles des tramways et vicinaux dont les tracés ont dû s'adapter à la mise en souterrain de certaines lignes.

Ces travaux seront achevés pour fin 1957.

Aanleg van een nieuwe verkeersader in de Kruidtuin.

Het N.B.V. heeft, voor rekening van het Wegenfonds, de kunstwerken bestudeerd en uitgevoerd welke nodig waren voor het aanleggen van een weg die vanaf de Koninklijke straat tot aan de Ginestestraat naast de Kruidtuinlaan loopt. Die werken waren einde Augustus 1957, binnen de voorgeschreven termijnen, voltooid.

Tunnel voor voertuigen in de Fonsnylaan.

Dit kunstwerk gelegen tussen de Engelandstraat en de Hallepoortlaan was voltooid in April 1957 en is door de Minister van Verkeerswezen ingewijd op 17 Juni 1957.

Verbreiding van de Fonsnylaan.

Het op eigen bedding leggen van de tramlijnen langs het trottoir, kant spoorweg, en de verbreding van die laan werden uitgevoerd in achtereenvolgende fasen wegens het feit, dat een deel van de weg in beslag was genomen door bouwplaatsen (Gebouw van de Sorteedienst — Administratieve gebouwen van de N.M.B.S.). Deze verkeersader zal onder definitief profiel gebracht zijn tegen einde 1957.

Tramtunnel te Brussel-Zuid.

Dit werk, dat bestemd is om te voorkomen dat het verkeer van de tramlijnen N - Z en het autoverkeer op de kruispunten van de buitenlaan en de Argonnestraat elkander nog op hetzelfde niveau snijden, zal in December 1957 voor het verkeer worden opengesteld.

Het geheel bestaat uit een tunnel van ongeveer 300 meter lengte, alsmede uit 4 toegangshellingen die respectievelijk gelegen zijn in de Lemonnierlaan, de Zuidlaan, de Jamarlaan en nabij het station Brussel-Zuid.

De ruwbouw was voltooid op 15 Juli 1957 en de wegen in de onmiddellijke omgeving van de werkterreinen waren op hetzelfde tijdstip opnieuw aangelegd.

Nieuwe wegen te Brussel-Zuid.

In het laatste kwartaal van 1957 waren de volgende werken in uitvoering :

1° aanleg van de nieuwe verkeersader, 50 meter breed, die de Frankrijkstraat met de Baraplaats verbindt;

2° inrichting van het buurtspoorwegstation op de Jamarlaan, en van de wegen in de onmiddellijke omgeving.

Terzelfdertijd leggen de N.M.B.S. en de M.I.V.B. nieuwe tram- en buurtspoorweglijnen aan, waarvan de tracés moesten aangepast worden aan het onder de grond leggen van sommige lijnen.

Die werken zullen tegen einde 1957 voltooid zijn.

Bâtiment pour le tri-postal à Bruxelles-Midi.

Le gros-œuvre de ce bâtiment commencé en janvier 1956 a été achevé en mai 1957, dans les délais fixés. Les travaux de parachèvement et le montage des installations de manutention mécanique du courrier sont en cours et seront achevés pour le mois de mai 1958, seuls quelques marchés relativement peu importants (parachèvement du 6^{me} étage, travaux de peinture) devaient encore être passés après fin octobre 1957.

La mise en exploitation partielle du bâtiment doit débiter dans le courant du premier semestre de 1958.

Réaménagement en parc public du Jardin Botanique.

Commencé en mars 1957, les travaux de reprofilage du terrain et des allées seront achevés à fin 1957; il en sera de même pour la majeure partie des plantations; le Jardin aura acquis son aspect définitif au printemps 1958.

Parkings et jardinets devant la halte centrale.

En prévision de l'Exposition de 1958, l'O.N.J. a réalisé un parking provisoire sur le terrain situé entre la rue de la Montagne, la rue Cardinal Mercier et le boulevard de l'Impératrice; il a également fait aménager le parking situé entre la Halte Centrale et le Marché aux Herbes, de façon à accroître sa capacité et en améliorer l'aspect, notamment au moyen de plantations.

*Réparations et restauration de l'église de la Madeleine.
Reconstruction de la façade de la chapelle St-Anne.*

Sur base des dispositions de l'article 3 de la loi du 11 juillet 1935 instituant l'O.N.J., celui-ci est devenu propriétaire de l'Eglise de la Madeleine.

Dans le cadre du plan définitif de l'aménagement des abords de la Halte Centrale, il s'indiquait de restaurer ce monument qui appartient au patrimoine artistique national. Par la même occasion, on a procédé à la réédification, contre l'Eglise de la façade de la Chapelle Sainte-Anne qui avait dû être démontée pour réaliser l'élargissement de la rue de la Montagne.

Les travaux ont commencé en février 1957, ils devront être achevés au mois d'avril 1958.

Eclairage des viaducs de la Jonction.

La construction des viaducs de la Jonction et le relèvement des installations des gares nécessite l'équipement, en éclairage public des passages inférieurs pour véhicules.

Des discussions ont surgi entre l'O.N.J. et les Administrations Communales intéressées au sujet de la prise en charge des frais d'installation et d'exploitation de cet éclairage. L'Autorité Supérieure a décidé que dans l'attente d'une solution définitive, les dépenses d'instal-

Sorteergebouw te Brussel-Zuid.

De ruwbouw werd in Januari 1956 aangevat en was in Mei 1957 binnen de gestelde termijnen voltooid. De voltooiingswerken en het monteren van de installaties voor de mechanische behandeling van de post zijn in uitvoering en zullen tegen Mei 1958 geëindigd zijn; slechts enige vrij onbelangrijke overeenkomsten (voltooiing van de 6^e verdieping, schilderwerk) moesten nog na einde October 1957 gesloten worden.

Het gebouw moet in het eerste halfjaar 1958 gedeeltelijk in bedrijf genomen worden.

Inrichting van de Kruidtuin als openbaar park.

In Maart 1957 begonnen, zullen de werken om het terrein en de lanen opnieuw onder profiel te brengen einde 1957 voltooid zijn; dit zal ook het geval zijn voor het merendeel der beplantingen; de Tuin zal zijn definitief uitzicht verkregen hebben in de lente 1958.

Parkeerplaatsen en tuintjes vóór de Centrale Halte.

Met het oog op de Tentoonstelling 1958 heeft het N.B.V. een voorlopige parkeerplaats ingericht op het terrein gelegen tussen de Bergstraat, de Kardinaal Mercierstraat en de Keizerinlaan; het heeft eveneens de parkeerplaats gelegen tussen de Centrale Halte en de Grasmarkt zodanig doen inrichten dat er meer parkeergelegenheid is en het uitzicht, dank zij de beplantingen, verbeterd is.

*Herstelling en restauratie van de St Magdalenakerk. —
Wederopbouw van de gevel der St-Annakapel.*

Op grond van het bepaalde in artikel 3 van de wet van 11 Juli 1935 tot oprichting van het N.B.V. is dit laatste eigenaar van de St-Magdalenakerk geworden.

Binnen het raam van het definitief plan tot inrichting van de onmiddellijke omgeving der Centrale Halte, was het nodig dit tot 's lands kunstpatrimonium behorend gebouw te restaureren. Deze gelegenheid werd te baat genomen om de gevel van de St-Annakapel die wegens de verbreding van de Bergstraat moest worden afgebroken, tegen de kerk op te trekken.

De werken zijn begonnen in Februari 1957, zij moeten voltooid zijn in April 1958.

Verlichting van de viaducten der Verbinding.

De bouw van de viaducten der Verbinding en het op hoger niveau brengen van de installaties der stations vereisen de nodige uitrusting, met een openbare verlichting, van de lager gelegen doorgangen voor voertuigen.

Tussen het N.B.V. en de betrokken gemeentebesturen zijn betwistingen ontstaan over het ten laste nemen van de kosten van aanleg en van exploitatie van die verlichting. De Hogere Overheid heeft beslist dat in afwachting van een definitieve oplossing, de uit-

lation seront financées entièrement par l'O.N.J., tandis que les communes assureront à leurs frais l'entretien et l'exploitation; les dépenses correspondantes sont portées en compte d'attente.

En 1957, ont été réalisées les installations d'éclairage des passages inférieurs situés sur le territoire de Schaerbeek et St-Josse-ten-Noode. Il reste à équiper, en 1958, le passage inférieur de la rue Th. Verhaegen à Bruxelles-Midi.

Modifications d'alignement et de niveaux de voirie entre l'Eglise de la Chapelle et la Place Albertine — Viaduc de la Place de la Justice.

L'adaptation du boulevard de la Jonction en vue de répondre aux nouveaux courants de circulation qui s'établiront après l'aménagement du Mont des Arts nécessite l'élargissement de la voirie dans le secteur sous rubrique et la création d'un passage supérieur évitant le recoupement à niveau du boulevard de la Jonction avec la rue de l'Hôpital.

Dans le courant de 1955, l'Administration des Routes ayant étudié la création d'une liaison entre l'Avenue Louise et le Boulevard de la Jonction, le Gouvernement s'est rallié à cette proposition et a décidé de confier l'exécution des ouvrages à l'O.N.J.

Il y a lieu de remarquer à cet égard que, l'O.N.J. avait, il y a quelques années, proposé la création de ce viaduc, mais à l'époque, sa suggestion n'avait pas été retenue.

On a profité de la modification des niveaux de voirie pour créer, sous le Boulevard de la Jonction des accès, à partir de la Place de la Justice et de la rue de l'Hôpital, aux parkings souterrains construits par l'Administration des Bâtiments sous l'esplanade du Mont des Arts.

Les travaux ont débuté fin 1956; ils seront achevés en avril 1958.

Rue nouvelle reliant le Marché aux Herbes au Cantersteen, derrière l'Eglise de la Madeleine.

Par suite de l'aménagement du Mont des Arts, il était nécessaire de créer une rue nouvelle, de 20 m. de largeur, permettant un écoulement aisé de la circulation automobile montant du centre de la Ville vers la Place Royale et au delà. Une partie de cette rue allant du Ravenstein au Cantersteen est englobée dans le complexe du Mont des Arts réalisé par le Ministère des Travaux Publics. Son prolongement vers le Marché aux Herbes est réalisé par l'O.N.J. sur des terrains lui appartenant. Par la même occasion, l'O.N.J. fait aménager des jardinets sur les excédents de terrains situés de part et d'autre de cette artère.

Les travaux ont commencé en septembre 1957 et seront achevés en mars 1958.

gaven voor aanleg geheel door het N.B.V. zullen gefinancierd worden, terwijl de gemeenten op haar kosten zullen zorgen voor het onderhoud en de exploitatie; de desbetreffende uitgaven worden in afwachting op een speciale rekening geboekt.

In 1957 werd de verlichting van de op het grondgebied van Schaerbeek en St-Joost-ten-Node gelegen onderdoorgangen aangelegd. Blijft in 1958 nog uit te rusten de onderdoorgang in de Th. Verhaegenstraat te Brussel-Zuid.

Wijziging van rooilijnen en wegniveau's tussen de Kapellekerk en het Albertinaplein. — Viaduct van de Gerechtsplaats.

Wegens het aanpassen van de Verbindingslaan aan de nieuwe verkeerstroom, die na het in orde brengen van de Kunstberg zullen ontstaan, is het nodig de wegen in de bovenvermelde sector te verbreden en een overbrugging te bouwen om te voorkomen dat de Verbindingslaan en de Gasthuisstraat elkander op hetzelfde niveau snijden.

In 1955 heeft het Bestuur der Wegen de aanleg van een verbinding tussen de Louisalaan en de Verbindingslaan bestudeerd; de Regering heeft haar instemming met dat voorstel betuigd en beslist de uitvoering van de werken aan het N.B.V. op te dragen.

Dienaangaande dient opgemerkt dat het N.B.V. vóór enige jaren had voorgesteld die viaduct te bouwen, doch zijn voorstel werd toen niet aangenomen.

De wijziging van de wegniveau's werd te baat genomen om onder de Verbindingslaan, vanaf de Gerechtsplaats en de Gasthuisstraat, toegangen aan te leggen naar de ondergrondse parkeerplaatsen die door het Bestuur der Wegen onder de esplanade van de Kunstberg gebouwd zijn.

De werken werden begonnen einde 1956, zij zullen voltooid zijn in April 1958.

Nieuwe straat tussen Grasmarkt en Kantersteen achter de St-Magdalenakerk.

Ten gevolge van de werken aan de Kunstberg was het nodig een nieuwe straat van 20 meter breedte aan te leggen om het autoverkeer van het stadscentrum naar het Koningsplein en verder gemakkelijk te kunnen afwikkelen. Een gedeelte van die straat loopt van de Ravenstein naar de Kantersteen en is opgenomen in het door het Ministerie van Openbare Werken uitgevoerd complex van de Kunstberg. De straat wordt naar de Grasmarkt verlengd door het N.B.V., op gronden die zijn eigendom zijn. Het N.B.V. neemt de gelegenheid te baat om tuintjes te doen aanleggen op de aan weerszijden van die verkeersader gelegen overschietende gronden.

De werken werden begonnen in September 1957 en zullen voltooid zijn in Maart 1958.

B. TRAVAUX GERES PAR LA S.N.C.B.

*Gare de Bruxelles-Midi.**Quais.*

Toutes les voies ont été mises définitivement en exploitation. Il reste à effectuer quelques travaux de parachèvement du quai 21-22 : parachèvement des loges sur quais, sonorisation, chauffage des loges.

Bâtiment à usages divers.

Les travaux de gros œuvre seront terminés au début de 1958. Les travaux de parachèvement sont partiellement entamés et se poursuivront en 1958.

Pavillon royal.

Les travaux de parachèvement sont en cours et seront terminés au début de 1958.

*Bruxelles-Nord.**Parachèvement du bâtiment des recettes.*

Les travaux de parachèvement ont été poursuivis en 1957 et sont entièrement terminés à l'exception du pavillon royal et de la zone située sous l'esplanade au niveau de la rue du Progrès.

Bâtiment à usages divers.

Les travaux ont été entamés le 30 septembre 1957 et se termineront fin 1958.

Pavillon royal.

Les travaux de parachèvement sont entamés et seront terminés début 1958.

II. — Programme pour 1958.

A. TRAVAUX GERES PAR L'O.N.J.

a) *Continuation d'entreprises en cours à fin 1957* (voir travaux réalisés en 1957).

Réaménagement en parc public du Jardin Botanique.

Aménagement des terrains devant la Gare du Nord.

Modifications aux voies de tramways et vicinaux à Bruxelles-Midi. — Remise en état de la voirie.

Tri-Postal à Bruxelles-Midi (parachèvement du bâtiment et équipement de manutention électromécanique).

Modifications d'alignements et de niveaux de voirie entre l'Eglise de la Chapelle et la Place Albertine. Viaduc de la Place de la Justice.

B. WERKEN BEHEERD DOOR DE N.M.B.S.

*Station Brussel-Zuid.**Perrons.*

Al de sporen zijn definitief in exploitatie. Er dienen nog enige werken uitgevoerd voor de voltooiing van perron 21-22 : voltooiing van de wachtlokalen op perrons, sonorisation, verwarming van wachtlokalen.

Gebouw voor allerlei gebruik.

De werken voor de ruwbouw zullen begin 1958 af zijn. De voltooiingswerken zijn gedeeltelijk aangevat en zullen in 1958 voortgezet worden.

Koninklijk paviljoen.

De voltooiingswerken zijn in uitvoering en zullen begin 1958 geëindigd zijn.

*Brussel-Noord.**Voltooiing van het ontvangstengebouw.*

De voltooiingswerken werden in 1957 voortgezet en zijn helemaal geëindigd, behalve het koninklijk paviljoen en de zone die onder de esplanade op het peil van de Vooruitgangstraat gelegen is.

Gebouw voor allerlei gebruik.

De werken werden op 30 September 1957 aangevat en zullen einde 1958 geëindigd zijn.

Koninklijk paviljoen.

Met de voltooiingswerken werd thans een aanvang gemaakt, zij zullen begin 1958 af zijn.

II. Programma voor 1958.

A. WERKEN BEHEERD DOOR HET N.B.V.

a) *Voortzetting van einde 1957 in uitvoering zijnde aannemingen* (zie werken uitgevoerd in 1957).

Inrichting van de Kruidtuin als openbaar park.

Inrichting van de gronden gelegen vóór het Noordstation.

Wijzigingen aan de sporen van de tramwegen en buurtspoorwegen te Brussel-Zuid. Herstellen van de wegen.

Sorteerdienst te Brussel-Zuid (voltooiing van het gebouw en uitrusting voor electro-mechanische behandeling).

Wijzigingen aan rooilijnen en wegniveau's tussen de Kapellekerk en het Albertinaplein. Viaduct van de Gerechtsplaats.

Restauration de l'Eglise de la Madeleine.
Eclairage des viaducs de la Jonction.
Rue nouvelle reliant le Marché aux Herbes au Cantersteen derrière l'Eglise de la Madeleine.

b) Entreprises à adjudger en 1958.

Bâtiment à 2 étages entre les passages inférieurs de la rue du Brabant et de la rue de la Prairie.

La construction de ce bâtiment contigu aux installations du chemin de fer, et dont l'architecture doit s'harmoniser avec celle des deux ouvrages d'art contigus constitués par des passages inférieurs de la rue de Brabant et de la rue de la Prairie commencera en 1958 et sera achevée en 1958.

Toutefois, la partie du bâtiment devant servir de chaufferie et l'équipement de cette dernière ont été adjugés fin 1957, de façon à pouvoir mettre immédiatement cette chaufferie en service en vue d'alimenter en calories, outre le bâtiment en question, les magasins contigus de la rue de Brabant en voie de parachèvement.

Équipement du Tri-Postal de Liège-Guillemins.

Étant donné l'expérience acquise par l'O.N.J. par la réalisation du Tri-Postal de Bruxelles-Midi, le Gouvernement a décidé de confier à cet organisme la réalisation de l'équipement du Tri-Postal de Liège-Guillemins — dont l'importance est d'ailleurs limitée au regard de celui de Bruxelles-Midi — et ce, dans le cadre de l'aménagement de la nouvelle gare de Liège-Guillemins.

La construction en atelier de l'équipement de manutention commencera en 1958 et le montage sur place sera achevé en 1959.

Logement pour le personnel de la S.N.C.B. spécialisé et affecté à l'entretien des installations de sécurité des gares de Bruxelles.

La S.N.C.B. estime qu'il est indispensable de disposer à proximité des gares du Nord et du Midi, de logements pour 40 agents spécialisés, destinés à intervenir immédiatement en cas d'incident mettant en péril l'exploitation de la Jonction.

L'O.N.J. dispose d'excédents de terrains pouvant convenir pour la construction de tels logements. Les travaux commenceront fin 1958 et devront être achevés fin 1959.

Passages souterrains pour piétons aux abords de la Halle centrale.

En vue d'assurer la sécurité de la circulation des nombreux voyageurs entrant ou sortant de la Halle Centrale aux heures de pointe, il est indispensable de réaliser un système de couloirs souterrains pour pié-

Restauratie van de St-Magdalenakerk.
Verlichting van de viaducten der Verbinding.
Nieuwe straat tussen Grasmarkt en Kantersteen achter de St-Magdalenakerk.

b) In 1958 toe te wijzen aannemingen.

Gebouw van 2 verdiepingen tussen de onderdoorgangen in de Brabantstraat en de Weidestraat.

Met het optrekken van dit gebouw, gelegen naast de spoorweginstallaties en waarvan de bouwstijl moet passen bij die van de twee aanpalende kunstwerken bestaande uit onderdoorgangen in de Brabantstraat en de Weidestraat, zal in 1958 worden begonnen; het zal af zijn in 1958.

Het gedeelte van dit gebouw dat moet dienen als stookplaats en de uitrusting van deze laatste werden echter einde 1957 toegewezen, ten einde deze stookplaats onmiddellijk in gebruik te kunnen nemen en aldus, buiten het betrokken gebouw, de thans bijna afgewerkte winkels van de Brabantstraat van warmte te voorzien.

Uitrusting van het sorteercentrum te Luik-Guillemins.

Wegens de ervaring die het N.B.V. door de uitvoering van het sorteercentrum te Brussel-Zuid heeft opgedaan heeft de Regering besloten de uitrusting van het sorteercentrum te Luik-Guillemins — dat overigens minder belangrijk is dan dat te Brussel-Zuid — binnen het raam van de inrichting van het nieuwe station Luik-Guillemins aan dat organisme op te dragen.

Met het bouwen, in de werkplaatsen, van de uitrusting voor de behandeling zal in 1958 worden aangevangen en het monteren ervan ter plaatse zal in 1959 geëindigd zijn.

Woonvertrekken voor het gespecialiseerd personeel van de N.M.B.S. belast met het onderhoud van de veiligheidsinstallaties van de Brusselse stations.

De N.M.B.S. oordeelt dat het noodzakelijk is in de nabijheid van het Noord- en het Zuidstation te beschikken over woonvertrekken voor 40 gespecialiseerde personeelsleden, die ermee belast zijn onmiddellijk in te grijpen bij voorvallen die de exploitatie van de Verbinding in gevaar brengen.

Het N.V.B. beschikt over grondoverschotten die voor het bouwen van dergelijke woonvertrekken kunnen dienen. De werken zullen einde 1958 beginnen en moeten einde 1959 voltooid zijn.

Onderdoorgangen voor voetgangers in de nabijheid van de Centrale Halle.

Met het oog op de veiligheid van het verkeer van de talrijke reizigers die zich op de spitsuren naar de Centrale halte begeven of die halte verlaten, is het noodzakelijk een systeem van ondergrondse gangen

tons au droit du carrefour du Marché au Bois fortement encombré par le trafic des autos et des transports publics.

La réalisation de ces couloirs devrait s'échelonner sur les années 1958 (dernier trimestre), 1959 et 1960.

Appropriation de la voirie aux abords de la Halte Centrale.

Pour assurer un écoulement normal du trafic des autos et tramways aux abords de la Halte Centrale, il est nécessaire d'aménager le carrefour du Marché au Bois et d'élargir la rue de Loxum.

La réalisation de ces travaux devrait être entamée immédiatement après la fermeture de l'Exposition pour être achevée en 1960.

Passage souterrain pour piétons au droit du Boulevard Botanique.

Lors de la réalisation du tunnel de la Jonction, les dispositions ont été prises pour permettre la traversée souterraine du Boulevard du Jardin Botanique par les piétons.

Une partie de ce passage pour piétons est déjà réalisée et met en communication le Jardin Botanique avec le trottoir, côté Nord du Boulevard. Il reste à parachever le tronçon de couloir existant sous le Boulevard et aménager un accès à son extrémité Sud.

La réalisation de ces travaux pourrait commencer fin 1958 et s'achever en 1959.

B) TRAVAUX GERES PAR LA S.N.C.B.

a) *Gare de Bruxelles-Nord.*

1. *Bâtiments.*

Les travaux comportent l'achèvement du parachèvement du Pavillon Royal, l'achèvement du Bâtiment à Usages Divers, l'aménagement de la zone située sous l'esplanade au niveau de la rue du Progrès et de la galerie marchande et la remise en état du Pavillon Royal de la Gare de Laeken.

2. *Travaux d'éclairage et de force motrice.*

Installations d'escalators et d'ascenseurs et travaux divers d'éclairage (bâtiment à usages divers, Pavillon Royal, etc...).

3. *Travaux de télécommunications.*

Achèvement des équipements de télécommunications des bâtiments en cours de parachèvement (canalisations intérieures et placement de téléphones et horloges).

voor voetgangers tot stand te brengen aan het kruispunt van de Houtmarkt waar het autoverkeer en het openbaar vervoer zeer druk zijn.

De uitvoering van deze werken zou moeten gespreid worden over de jaren 1958 (laatste kwartaal), 1959 en 1960.

Geschiktmaking van de wegen in de nabijheid van de Centrale Halte.

Voor een normale afwikkeling van het auto- en tramverkeer in de nabijheid van de Centrale halte is het noodzakelijk het kruispunt van de Houtmarkt in te richten en de Loxumstraat te verbreden.

Met de uitvoering van deze werken zou onmiddellijk na het sluiten van de Tentoonstelling moeten worden begonnen willen ze in 1960 geëindigd zijn.

Onderdoorgang voor voetgangers aan de Kruidtuinlaan.

Tijdens de bouw van de tunnel van de Verbinding werden maatregelen genomen opdat de voetgangers onder de Kruidtuinlaan zouden kunnen doorgaan.

Een gedeelte van deze onderdoorgang voor voetgangers is reeds uitgevoerd en verbindt de Kruidtuin met het trottoir, noordkant van de laan. Blijft nog af te werken het gedeelte van de doorgang onder de laan en een toegang aan het zuidelijke uiteinde.

Deze werken zouden kunnen worden aangevangen einde 1958 en af zijn in 1959.

B. WERKEN BEHEERD DOOR DE N.M.B.S.

a) *Station Brussel-Noord.*

1. *Gebouwen.*

De werken omvatten het voltooiën van de afwerking van het Koninklijk Paviljoen, het voltooiën van het gebouw voor allerlei gebruik, het inrichten van de zone die onder de esplanade op het peil van de Vooruitgangstraat gelegen is en van de winkelgalerij en het in goede staat herstellen van het Koninklijk Paviljoen van het Station Laken.

2. *Werken voor verlichting en drijfkracht.*

Installeren van roltrappen en liften en allerlei verlichtingswerken (gebouw voor allerlei gebruik, Koninklijk Paviljoen, enz.)

3. *Televerbindingswerken.*

Voltooiën van de televerbindingsuitrustingen van de in afwerking zijnde gebouwen (binnenleidingen en plaatsen van telefoontoestellen en uurwerken).

b) *Gare de Bruxelles-Midi.*1. *Bâtiments.*

Les travaux à réaliser en 1958 concernent le parachèvement du Bâtiment à Usages Divers, la construction d'un bâtiment pour poste d'entretien, l'aménagement définitif de quelques locaux annexes du couloir transversal et l'achèvement du parachèvement du Pavillon Royal.

2. *Travaux d'éclairage et de force motrice.*

Installations d'ascenseurs et de l'éclairage dans les locaux en voie d'achèvement (Bâtiment à usages divers, Salon Royal, Bâtiment pour poste d'entretien).

3. *Travaux de télécommunications.*

Placement de canalisations intérieures et de téléphones dans le bâtiment à usages divers et l'équipement similaire du bâtiment pour poste d'entretien.

Trafic de la jonction Nord-Midi.

Nous rappelons que le 4 octobre 1952, la Jonction Nord-Midi a été mise en service sur deux voies (perlu central).

L'exploitation de la jonction à 5 voies a commencé le 5 octobre 1953 et à 6 voies au mois de mai 1954.

L'accès complémentaire à la Halte Centrale a été ouvert au public en décembre 1954.

Le quai supplémentaire de la Gare Centrale, destiné à la liaison Bruxelles-Melsbroek, a été inauguré le 15 mai 1955.

Au 1^{er} octobre 1957, le nombre de trains circulant dans la Jonction de bout en bout était de 616, dont 25 trains internationaux ne faisant pas arrêt à Bruxelles-Central.

Ces chiffres ont trait à un jour ouvrable ordinaire et ne concernent que les trains en charge; ils ne tiennent pas compte des trains saisonniers ne circulant pas pendant toute la période de validité de l'indicateur.

A la même date (1^{er} octobre 1957), le nombre de trains circulant entre la Gare Centrale et l'Aéroport était de 33 trains dans chaque sens, soit au total 66 trains par jour.

Le nombre de voyageurs, d'après un comptage effectué un jour ouvrable de septembre 1957 pour la Gare Centrale, la Halte Congrès et la Halte Chapelle, s'établit comme suit :

	A l'entrée	A la sortie	Total
Gare Centrale . .	36.181	34.112	70.293
Halte Congrès . .	2.756	3.046	5.802
Halte Chapelle . .	1.015	1.283	2.398

b) *Station Brussel-Zuid.*1. *Gebouwen.*

De in 1958 uit te voeren werken betreffen het voltooien van het gebouw voor allerhande gebruik, het optrekken van een gebouw voor onderhoudspost, het definitief inrichten van enkele aan de dwarsgang palende lokalen en het algeheel afwerken van het Koninklijk Paviljoen.

2. *Werken voor verlichting en drijfkracht.*

Installeren van liften en van de verlichting in de in afwerking zijnde lokalen (gebouw voor allerhande gebruik, Koninklijk Salon, gebouw voor onderhoudspost).

3. *Televerbindingswerken.*

Plaatsen van binnenleidingen en van telefoontocstellen in het gebouw voor allerhande gebruik alsmede in het gebouw voor onderhoudspost.

Verkeer over de Noord-Zuid-Verbinding.

Wij herinneren er aan dat de Noord-Zuid-Verbinding op 4 October 1952 voor het verkeer op twee sporen (centrale koker) opengesteld werd.

Met de exploitatie van de Verbinding op 5 sporen werd een aanvang gemaakt op 5 October 1953, en op 6 sporen, in de maand Mei 1954.

De bijkomende toegang in de Centrale Halte werd voor het publiek opengesteld in December 1954.

Het bijkomend perron in het Centraal Station, bestemd voor de verbinding Brussel-Melsbroek, werd ingewijd op 15 Mei 1955.

Op 1 October 1957 reden er door de Verbinding, van het ene uiteinde tot het andere, 616 treinen, waaronder 25 internationale treinen die niet te Brussel Centraal stoppen.

Die cijfers gelden voor een gewone werkdag en betreffen alleen de beladen treinen; zijn niet in die cijfers begrepen, de seizoentreinen die niet tijdens de gehele geldigheidsduur van de reisdagen rijden.

Op dezelfde datum (1 October 1957) reden er tussen het Centraal Station en de Luchthaven 33 treinen in alle richting, of in totaal 66 treinen per dag.

Volgens een op een werkdag van September 1957 voor het Centraal Station, de Congreshalte en de Halte Kapellekerk gehouden telling, bedraagt het aantal reizigers :

	Bij vertrek	Bij aankomst	Totaal
Centraal Station . .	36.181	34.112	70.293
Congreshalte . .	2.756	3.046	5.802
Halte Kapellekerk . .	1.015	1.283	2.398

D'autre part, le nombre de voyageurs empruntant l'Accès complémentaire de la Gare Centrale, d'après un recensement effectué en septembre 1957, s'établit comme suit :

Entrée : 6.829 Sortie : 9.150 Total : 15.979.

Le recensement du trafic, effectué au 8 octobre 1957, donne pour les autres gares de Bruxelles :

	A l'entrée	A la sortie	Total
	—	—	—
Bruxelles-Nord . . .	25.133	25.185	50.318
Bruxelles-Midi . . .	42.140	41.860	84.000
Schaerbeek	6.876	6.593	13.469
Bruxelles Quartier L.	10.400	10.900	21.300

Mise en valeur des terrains appartenant à l'O.N.J.

L'O.N.J. a poursuivi en 1957, avec le concours de l'Administration des Domaines, la réalisation des terrains restant encore disponibles pour la reconstruction.

C'est ainsi que l'O.N.J. a mis en vente publique 14 terrains de diverses superficies, situés entre la rue de Quatrecht à Schaerbeek et de la Gare du Midi, parmi lesquels 11 ont effectivement été vendus, les autres n'ayant pas été adjugés faute d'offres suffisantes.

En outre, l'O.N.J. a cédé à l'Etat Belge, en vue de la réalisation de la Cité Administrative un important terrain et des immeubles sis au pied de la Colonne du Congrès entre la Banque Nationale et le Boulevard du Jardin Botanique.

Enfin l'O.N.J. a, d'accord avec Mr. le Ministre des Communications, loué la partie arrière du terrain formant l'assiette de l'ancienne Gare du Nord à la Commune de St. Josse-Ten-Noode aux termes d'un bail emphytéotique d'une durée de 49 ans et moyennant une redevance annuelle de 750.000 francs, avec l'obligation de construire une gare pour autobus et des magasins au rez-de-chaussée, et un parking de six étages.

Il est rappelé que la partie avant de ce terrain a été vendue le 8 décembre 1956 pour le prix de 37 millions de francs à une société privée.

Une recette de 50 millions est encore prévue pour 1958 du fait de la réalisation du domaine immobilier de l'O.N.J. Mais il y a lieu de faire remarquer que la réalisation de ces prévisions dépend en grande partie de l'intérêt que manifestent les amateurs qui se présentent lors des mises en vente.

Aan de andere kant was, volgens een in September 1957 verrichte telling, het aantal reizigers die van de bijkomende toegang van het Centraal Station gebruik maken :

Bij vertrek : 6.829 Bij aankomst : 9.150 Totaal : 15.979

De op 8 October 1957 verrichte telling geeft voor de andere Brusselse stations :

	Bij vertrek	Bij aankomst	Totaal
	—	—	—
Brussel-Noord . . .	25.133	25.185	50.318
Brussel-Zuid	42.140	41.860	84.000
Schaarbeek	6.876	6.593	13.469
Brussel L. W.	10.400	10.900	21.300

Tegeldemaking van de aan het N.B.V. toebehorende gronden.

In 1957 is het N.B.V., met de medewerking van het Bestuur der Domeinen verder gegaan met de tegeldemaking van de gronden die voor de heropbouw nog beschikbaar waren.

Aldus heeft het N.B.V. 14 stukken grond van verschillende oppervlakte in openbare veiling gebracht die gelegen zijn tussen de Kwatrechtstraat te Schaerbeek en het Zuidstation, waaronder 11 werkelijk werden verkocht, terwijl de andere niet werden toegewezen bij gebrek aan voldoende offerten.

Bovendien heeft het N.B.V., voor het bouwen van de Administratieve Wijk, een groot stuk grond en gebouwen, gelegen aan de voet van de Congreskolom, tussen de Nationale Bank en de Kruidtuinlaan, aan de Belgische Staat afgestaan.

Tenslotte heeft het N.B.V., met de instemming van de Minister van Verkeerswezen, het achterste gedeelte van het stuk grond waarop het vroeger Noordstation stond, aan de Gemeente St-Joost-ten-Node verhuurd met een erfpachtcontract van 49 jaar en tegen een jaarlijks huurgeld van 750.000 frank, met de verplichting een autobusstation en winkels op de begane grond en een parking van zes verdiepingen te bouwen.

Er wordt aan herinnerd dat het voorste gedeelte van die grond op 8 December 1956 voor 37 miljoen frank aan een private maatschappij werd verkocht.

Voor 1958 wordt nog een ontvangst van 50 miljoen voorzien wegens tegeldemaking van het onroerend bezit van het N.B.V. Doch er dient op gewezen dat de verwezenlijking van deze vooruitzichten grotendeels afhangt van het belang waarvan de kopers bij de veilingen blijk geven.

Crédit de 1958.

Le programme de travail de l'O.N.J. résultant du compte de prévision de 1958, conduit à une dépense estimée à 368.208 millions.

Compte tenu des recettes propres de l'O.N.J. (estimées à 53.280 millions), il est sollicité un crédit de 315 millions, à charge du budget extraordinaire.

Le Rapporteur,
BRIOT.

Le Président,
A. DE BLOCK.

**

QUESTION

Détail des travaux et des paiements de la Jonction Nord-Midi, jusqu'au 31 octobre 1957.

Les paiements exécutés du 1^{er} janvier au 31 octobre 1957, pour les diverses entreprises, figurent dans le tableau ci-dessous :

A. — TRAVAUX GÉRÉS PAR L'O.N.J.

	en millions de francs
— Elargissement de la rue du Progrès	2.768
— Parachèvement des passages inférieurs des rues du Brabant et des Plantes.	3.650
— Construction d'une artère nouvelle dans le Jardin Botanique (travaux financés par le Fonds des Routes)	—
— Tronçon d'un tunnel pour tramways à Bruxelles-Nord (1)	9.255
— Tunnel pour véhicules, avenue Fonsny	7.588
— Tunnel pour tramways à Bruxelles-Midi	28.350
— Voieries à Bruxelles-Midi	6.513
— Bâtiment pour le tri-postal à Bruxelles-Midi :	
— bâtiment proprement dit	67.450
— équipement électromécanique	42.796
— Réaménagement en parc public du Jardin Botanique	2.840
— Parkings et jardins devant Halte Centrale	2.538
— Travaux de réparation et de restauration de l'Eglise de la Madeleine	
— Restauration de la façade de la Chapelle Sainte-Anne	3.200

(1) Travaux gérés par le Fonds des Routes et financées par l'O. N. J.

Kredieten voor 1958.

Het werkprogramma van het N.B.V. voortvloeiende uit de raming voor 1958 vergt een uitgave die op 368.208 miljoen geraamd wordt.

Rekening gehouden met de eigen ontvangsten van het N.B.V. (geraamd op 53.280 miljoen) wordt ten laste van de buitengewone begroting een krediet van 315 miljoen aangevraagd.

De Verslaggever,
BRIOT.

De Voorzitter,
A. DE BLOCK.

**

VRAAG

Detailering van de werken en de betalingen van de Noord-Zuid-verbinding tot op 31 October 1957.

De betalingen van 1 Januari tot 31 October 1957 betreffende de verschillende aannemingen zijn opgenomen in volgende tabel :

A. — WERKEN BEHEERD DOOR DE N.B.V.

	in miljoenen frank
— Verbreding van de Vooruitgangstraat	2.768
— Voltooing van de onderdoorgangen van de Brabantstraat en van de Plantenstraat	3.650
— Aanleggen van een nieuwe verkeersader in de Kruidtuin (werken gefinancierd door het Wegenfonds)	—
— Tramtunnelvak te Brussel-Noord (1)	9.255
— Tunnel voor voertuigen aan de Fonsnylaan	7.588
— Tramtunnel te Brussel-Zuid	28.350
— Straatwegen te Brussel-Zuid	6.513
— Postsorteringsgebouw te Brussel-Zuid :	
— eigenlijk gebouw	67.450
— electromechanische uitrusting	42.796
— Wederinrichting van de Kruidtuin	2.840
— Parkings en tuintjes vóór de Centrale Halte	2.538
— Herstellings- en restauratiewerken van de Magdalenakerk — Heropbouw van de gevel van de Sint-Anna-kapel	3.200

(1) Werken beheerd door het Wegenfonds en gefinancierd door het N. B. V.

— Eclairage des viaducs de la Jonction	—
— Modifications des voiries entre l'Eglise de la Chapelle et la Place de l'Albertine — Viaduc de la Place de la Justice	22.978
— Rue nouvelle reliant le Marché-aux-Herbes au Cantersteen, derrière l'Eglise de la Madeleine	—
— Modifications aux voies de tram	4.968
— Modifications aux canalisations des Services Publics	1.810
— Aménagement des voiries existantes et des terrains de l'O.N.J., en vue de les rendre productifs	1.340
— Divers (solde d'entreprises terminées, travaux de démolition, travaux imprévus, etc.)	6.032
Total	214.076

— Verlichting van de viaducten van de Verbinding	—
— Wijziging van de straatwegen tussen de Kapellekerk en het Albertinaplein — Viaduct van de Gerechtsplaats	22.978
— Nieuwe straat tussen de Grasmarkt en de Kantersteen, achter de Magdalenakerk	—
— Wijzigingen aan de tramsporen	4.968
— Wijzigingen aan de leidingen van de Openbare diensten	1.810
— Gereedmaking van bestaande straatwegen en van terreinen van het N.B.V., teneinde ze productief te maken	1.340
— Diversen (saldo van voltooide werken, afbraakwerken, onvoorziene werken, enz.)	6.032
Totaal	214.076

B. — TRAVAUX GÉRÉS PAR LA S.N.C.B.

I. — *Bruxelles-Nord* :

— Bâtiments	8.488
— Ouvrages d'art	0.650
— Travaux d'éclairage et de force motrice	2.259
— Travaux de signalisation et de Télécommunications	0.489

II. — *Bruxelles-Midi* :

— Bâtiments	21.364
— Ouvrages d'art	1.269
— Travaux d'éclairage et de force motrice	2.004
— Travaux de signalisation et de Télécommunications	1.035
— Travaux d'électrification	0.057
— Equipement complémentaires (chauffage, ascenseurs, etc.)	1.100

Total 38.815

Total O.N.J. + S.N.C.B. 252.891

RENDEMENT INDUSTRIEL DE L'O.N.J.

— Total des salaires, traitements et charges sociales	6.084.498
— Total des paiements à des tiers pour études et plans	3.119.579
— Autres frais de gestion (locaux, matériel, etc.)	2.582.338
Total des frais de gestion	11.786.415

B. — WERKEN BEHEERD DOOR DE N.M.B.S.

I. — *Brussel-Noord* :

— Gebouwen	8.488
— Kunstwerken	0.650
— Werken voor verlichting en drijfkracht	2.259
— Sein- en telecommunicatiewerken	0.489

II. — *Brussel-Zuid* :

— Gebouwen	21.364
— Kunstwerken	1.269
— Werken voor verlichting en drijfkracht	2.004
— Sein- en telecommunicatiewerken	1.035
— Electrificatiewerken	0.057
— Bijkomende uitrusting (verwarming, liften, enz.)	1.100

Totaal 38.815

Totaal N.B.V. + N.M.B.S. 252.891

INDUSTRIEEL RENDEMENT VAN HET N.B.V.

— Totaal der lonen, wedden en sociale lasten	6.084.498
— Totaal der betalingen aan derden voor studies en plans	3.119.579
— Overige bedrijfskosten (lokale, materieel, enz.)	2.582.338
Totaal bedrijfskosten	11.786.415

— Montant des dépenses pour travaux (abstraction faite des paiements à des tiers pour études et plans) 249.776.876

Taux des frais de gestion :

$$\frac{11.786.415}{249.776.876} = 4,72 \%$$

Het amendement van de h. Van den Storme c. s. betreffende de tunnel te Antwerpen wordt met 11 tegen 8 stemmen verworpen.

De begroting is aangenomen met 11 tegen 8 stemmen.

De verslagen zijn eenparig goedgekeurd.

De Voorzitter-Verslaggever,
A. DE BLOCK.

— Bedrag der uitgaven voor werken :
(met uitsluiting van betalingen aan derden voor studies en plans) . . . 249.776.876

Coëfficiënt der bedrijfs kosten :

$$\frac{11.786.415}{249.776.876} = 4,72 \%$$

L'amendement de M. Van den Storme et consorts, relatif au tunnel d'Anvers, est rejeté par 11 voix contre 8.

Le budget a été adopté par 11 voix contre 8.

Les rapports ont été adoptés à l'unanimité.

Le Président-Rapporteur,
A. DE BLOCK.

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1957-1958.

VERGADERING VAN 11 DECEMBER 1957.

Verslag van de Commissie voor Verkeerswezen, belast met het onderzoek van het wetsontwerp houdende de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1958.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1957-1958.

SÉANCE DU 11 DÉCEMBRE 1957.

Rapport de la Commission des Communications chargée d'examiner le projet de loi contenant le budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1958.

Aanwezig : de hh. De BLOCK, voorzitter-verslaggever : DEBAISE, DEKEYZER, DELPORT, DEMARNEFFE, FERIJN, FERON, NEELS, PONTUS, SEGERS, STUBBE, USELDING, VAN DEN STORME, VERGEYLEN, VERSIEREN, VINOIS en BRIOT, DE GRAUW en GOOSSENS, verslaggevers.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

VERKEERSWEZEN.

I. ALGEMENE BESCHOUWINGEN.

De begroting van 1958 is de vierde die door de huidige Minister aan het Parlement wordt voorgelegd. Het lijkt ons dan ook nuttig een overzicht te geven van de veranderingen van de begroting en van het personeel die voor de verschillende grote diensten gedurende deze vier jaar zijn verwezenlijkt.

In de allereerste plaats willen wij dan nagaan hoe de totaal-cijfers der begroting zich bewegen. De tabel hieronder geeft antwoord op deze vraag.

MESDAMES, MESSIEURS,

COMMUNICATIONS.

I. — DISPOSITIONS GENERALES.

Le budget de 1958 est le quatrième que le Ministre actuel présente au Parlement. Il nous paraît donc utile de donner un aperçu des changements intervenus dans les divers services principaux au cours de ces quatre années, tant en ce qui concerne le budget que le personnel.

Examinons d'abord l'évolution des chiffres globaux du budget. Le tableau ci-dessous reflète cette évolution.

Jaar. — Année	Cijfers gewone begroting Chiffres du budget ordinaire (1)	Cijfers buitengewone begroting Chiffres du budget extraordinaire (1)
1954	4.863.016.268	1.436.468.357
1955	5.236.710.614	1.666.310.000
1956	5.975.750.124	(a) 1.101.588.000 (b) 999.215.000
1957	6.450.028.000	(a) 1.818.270.000 (b) 3.423.082.000
1958	6.760.798.000	(a) 2.769.244.000 (b) 3.144.860.000

(1) Inbegrepen verminderingen en bijkredieten (waaronder degene voor vorige dienstjaren). — *Compte tenu des réductions et des crédits supplémentaires (y compris ceux relatifs aux exercices antérieurs).*

(a) Vastleggingskredieten. — *Crédits d'engagement.*

(b) Betalingskredieten. — *Crédits de paiement.*

Ter vervanging van blz. 1 van het Gedr. St. n° 72 (zitting 1957-1958).

En remplacement de la page 1 du Doc. n° 72 (session de 1957-1958).