

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1958-1959.

VERGADERING VAN 2 JUNI 1959.

Ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1959. (Kredieten : Verkeerswezen).

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR VERKEERSWEZEN (1) UITGEBRACHT DOOR DE HEREN DE GRAUW, DELPORT, DE MARNEFFE EN VANDEPUTTE.

INHOUDSTAFEL.

	blz.
A. Algemeen gedeelte (Verslaggever : de h. Vandeputte)	2
I. Uiteenzetting van de Minister	2
II. Bespreking	8
B. Begroting van het Nationaal Bureau voor de Voltooiing van de Noord-Zuidverbinding (Verslaggever : de heer De Marneffe)	24
C. Begroting van de Regie van Telegraaf en Telefoon (Verslaggever : de heer Delpont)	40
D. Kredieten betreffende de Regie der Luchtwegen (Verslaggever : de heer De Grauw)	50
E. Stemmingen	53
Bijlage. Schriftelijke vragen nopens de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen	54

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

De hh. Delpont, voorzitter-verslaggever; Claeys Emiel, Cuvelier, Debaise, De Block, Dekeyzer, Donse, Feron, Feryn, Goossens, Hambye, Neels, Pontus, Stubbe, Uselding, Van den Storme, Versieren en De Grauw, De Marneffe, Vandeputte, verslaggevers.

R. A 5701.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

5.XVI (Zitting 1958-1959) : Ontwerp overgenomen door de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1958-1959.

SÉANCE DU 2 JUIN 1959.

Projet de loi contenant le budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1959. (Crédits : Communications).

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES COMMUNICATIONS (1) PAR MM. DE GRAUW, DELPORT, DE MARNEFFE ET VANDEPUTTE.

TABLE DES MATIERES.

	page
A. Partie générale (Rapporteur : M. Vandeputte)	2
I. Exposé du Ministre	2
II. Discussion	8
B. Budget de l'Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi (Rapporteur : M. De Marneffe)	24
C. Budget de la Régie des Télégraphes et des Téléphones (Rapporteur : M. Delpont)	40
D. Crédits relatifs à la Régie des Voies Aériennes (Rapporteur : M. De Grauw)	50
E. Votes	53
Annexe. Questions écrites se rapportant à la Société Nationale des Chemins de Fer Belges.	54

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

MM. Delpont, président-rapporteur; Claeys Emiel, Cuvelier, Debaise, De Block, Dekeyzer, Donse, Feron, Feryn, Goossens, Hambye, Neels, Pontus, Stubbe, Uselding, Van den Storme, Versieren et De Grauw, De Marneffe et Vandeputte, rapporteurs.

R. A 5701.

Voir :

Document du Sénat :

5.XVI (Session de 1958-1959) : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

DAMES EN HEREN,

Gezien het uitgestrekte terrein waarop de begroting van Verkeerswezen zich beweegt, heeft uw Commissie geoordeeld dat het beter was het opmaken van het verslag aan vier verslaggevers toe te vertrouwen. Volgende werkverdeling werd aanvaard :

- A. Algemeen gedeelte (vervoer, posterijen, toerisme, enz.).
- B. Begroting van het Nationaal Bureau voor de Voltooiing van de Noord-Zuidverbinding.
- C. Begroting van de Regie van Telegraaf en Telefoon.
- D. Kredieten betreffende de Regie der Luchtwegen.

* * *

A. ALGEMEEN GEDEELTE.

Het bedrag van ongeveer 5 miljard dat op de buitengewone begroting staat ingeschreven, kan niet als een zuivere uitgave ten laste van de gemeenschap worden aangezien, vermits het hier gaat om belangrijke investeringen die het patrimonium van de Natie verhogen.

Tegenover het bedrag van ongeveer 8 miljard, dat op de gewone begroting ingeschreven staat, moet ook een bedrag van 3,117 miljard als inkomen gezien worden, zodat de werkelijke uitgave voor de gewone begroting in feite ongeveer 5 miljard bedraagt.

Anderzijds bedragen de voorzieningen 18,5 miljard voor de gezamenlijke begrotingen van de verschillende parastatale instellingen die bij het Departement behoren.

De sommen bestemd voor Radio en Televisie worden hier buiten beschouwing gelaten. Dit deel van de begroting is in een afzonderlijke vergadering van uw Commissie voor Culturele aangelegenheden behandeld geworden, waarvan een afzonderlijk verslag is opgemaakt.

I. UITEENZETTING VAN DE MINISTER.

Bestuur der Posterijen.

Dank zij een verhoging der inkomsten met ongeveer 200 miljoen — ingevolge aanpassing der posttarieven — wordt dit jaar een kleiner deficit voorzien dan het vorige. Toch verwacht het Bestuur der Posterijen voor 1959 nog een tekort van 479 miljoen waarbij nog 448 miljoen dienen gevoegd te worden voor de pensioenlast zodat het totaal tekort 927 miljoen bedraagt.

Onmiddellijk moet hieraan toegevoegd dat het Bestuur hiervoor niet verantwoordelijk kan gesteld worden. Vele diensten die het Bestuur der Posterijen

MESDAMES, MESSIEURS,

Vu l'étendue du champs d'activité couvert par le budget des Communications, votre Commission a estimé qu'il était souhaitable de désigner quatre rapporteurs. Le travail a été réparti de la façon suivante :

- A. Partie générale (transports, postes, tourisme, etc.).
- B. Budget de l'Office national pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi.
- C. Budget de la Régie des Téléphones et des Télégraphes.
- D. Crédits relatifs à la Régie des Voies aériennes.

* * *

A. PARTIE GENERALE.

Le montant d'environ 5 milliards qui figure au budget extraordinaire, ne peut être considéré comme une dépense tombant intégralement à charge de la communauté, puisqu'il s'agit d'investissements importants qui enrichissent le patrimoine de la nation.

Quant au montant d'environ 8 milliards inscrit au budget ordinaire, il importe de tenir compte du fait qu'un montant de 3,117 milliards est prévu en recettes. La dépense réelle à charge du budget ordinaire ne s'élèvera en fait qu'à 5 milliards environ.

D'autre part, les crédits prévus pour l'ensemble des budgets des divers organismes parastataux qui relèvent du Département atteignent 18,5 milliards.

Les sommes destinées à la radio et à la télévision n'ont pas été prises en considération. En effet, cette partie du budget a été examinée au cours d'une réunion spéciale de votre Commission des Affaires Culturelles et elle fera l'objet d'un rapport distinct.

I. EXPOSE DU MINISTRE.

Administration des Postes.

Grâce à une augmentation des recettes d'environ 200 millions, résultant de l'adaptation des tarifs postaux, le déficit prévu sera inférieur à celui de l'année précédente. L'Administration des Postes s'attend, néanmoins, pour l'exercice 1957, à un déficit de 479 millions, auquel viennent s'ajouter les 448 millions pour la charge des pensions, ce qui porte le déficit total à 927 millions.

Ajoutons aussitôt que l'Administration n'est nullement responsable de cet état de choses. De nombreux services, que l'Administration des Postes

moet vervullen voor andere Departementen of parastatale diensten, worden niet of onvoldoende vergoed. Moest hier een behoorlijke vergoeding betaald worden, dan zou het deficit wellicht in een boni kunnen omgezet worden.

Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

De financiële moeilijkheden voor dewelke de Maatschappij thans staat, komen voort uit de noodzakelijkheid der vernieuwing van het materiaal en de verhoging van de sociale standing van het personeel. Er is reeds een zeer grote aanpassing geweest en de Maatschappij heeft zeer grote diensten bewezen aan de gemeenschap. De cliënteel van de Maatschappij is in 1958 met 1,5 pct. toegenomen. Dit is natuurlijk grotendeels te danken aan het Expo-jaar en wij moeten de uitslag van 1959 afwachten om te weten in welke mate de toename van de cliënteel bestendig is.

Wij moeten er in ieder geval rekening mee houden dat een stijging van de levensstandaard en de verbetering van het wegnnet normaal aanleiding geven tot vermindering van het gemeenschappelijk vervoer en tot toenemend gebruik van individuele vervoermiddelen. Daarom moeten de diensten voor gemeenschappelijk vervoer bestendig inspanningen doen voor modernisering en verbetering.

De Maatschappij van Buurtspoorwegen heeft dit gedaan. 1.059 km. van haar lijnen zijn geëlectriceerd. 614 km. worden nog met stoomtractie of autorail uitgebaat.

Een belangrijk deel van de uitbating werd overgeschakeld naar de autobus. De Maatschappij van Buurtspoorwegen is in zekere mate een autobus-maatschappij geworden.

Het personeel van de Maatschappij heeft zijn inkomen met 5 pct. zien verhogen.

Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.

De heer Minister heeft aan al de commissieleden een nota gezonden houdende het plan tot hervorming en gezondmaking van de financiële toestand van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Aangezien dit vraagstuk reeds meerdere keren en op verschillende plaatsen in het openbaar is behandeld geworden, leek het ons niet aangewezen de nota in dit verslag op te nemen. Verschillende belangrijke punten uit dit saneringsplan worden trouwens behandeld in de bespreking.

Het vervoer langs de baan.

Het vervoervraagstuk in ons land is traditioneel te uitsluitend behandeld geworden als een vraagstuk van de N.M.B.S. Het dient onderlijnd dat dit

doit assurer pour d'autres Départements ou organismes para-étatiques, ne sont pas rémunérés ou le sont insuffisamment. S'il en était autrement, le déficit pourrait peut-être se transformer en boni.

Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux.

Les difficultés financières actuelles de la Société découlent de la nécessité de renouveler le matériel et de relever le standing social du personnel. L'amélioration déjà acquise est sérieuse et l'on peut dire que la Société a rendu de très grands services à la communauté. La clientèle a augmenté de 1,5 p. c. en 1958. Ce résultat est dû en grande partie à l'Exposition et il faudra attendre le résultat de 1959 pour savoir dans quelle mesure l'accroissement de la clientèle peut être considéré comme permanent.

Il faut, en tout cas, tenir compte du fait qu'un relèvement du niveau de vie et une amélioration du réseau routier entraînent normalement une réduction des transports en commun et une utilisation accrue des moyens de locomotion individuels. C'est la raison pour laquelle les services des transports en commun sont obligés de poursuivre sans relâche leurs efforts de modernisation et d'amélioration.

C'est ce qu'a fait la Société Nationale des chemins de fer vicinaux. Elle a procédé à l'électrification de 1.059 km. de ses lignes. La traction à vapeur ou l'autorail ne sont plus utilisés que sur un ensemble de 614 km.

Désormais, l'exploitation repose pour une grande part sur l'utilisation d'autobus. La Société des Chemins de fer vicinaux est devenue dans une certaine mesure une société d'autobus.

Le personnel de la Société a vu ses revenus augmenter de 5 p. c.

Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

Le Ministre a fait parvenir à tous les membres de la Commission une note contenant un plan de réforme et d'assainissement de la situation financière de la Société Nationale des Chemins de fer Belges.

Comme ce problème a été traité en public, à plusieurs reprises et à des endroits différents, il ne nous a pas paru opportun de reproduire cette note *in extenso* dans le rapport. Plusieurs points importants de ce plan d'assainissement seront d'ailleurs examinés au cours de la discussion.

Le trafic routier.

Dans notre pays, on a considéré trop longtemps le problème des transports comme une question ne touchant guère que la S.N.C.B. Il faudra désor-

vraagstuk meer dan ooit als een geheel moet beschouwd worden met verschillende aspecten waarvan het vervoer langs het spoor er slechts één is. Meer en meer neemt het vervoer langs de baan hierin een belangrijk aandeel. Achtereenvolgens worden hier behandeld :

- de trammaatschappijen;
- het personenvervoer langs de baan;
- het goederenvervoer langs de baan;
- het probleem der verkeersveiligheid.

1^o De trammaatschappijen.

Er bestaan zeven maatschappijen voor stedelijk vervoer namelijk die voor Brussel, Antwerpen, Gent, Luik, Charleroi, Luik-Seraing en Verviers.

De Maatschappij voor het Intercommunaal Gemeenschappelijk Vervoer van Brussel alleen heeft meer reizigers en een groter inkomen dan de zes andere maatschappijen samen.

Het statuut volgens hetwelk deze trammaatschappij gedurende zes jaren gewerkt heeft, geeft vol-doening. Er is financieel evenwicht en er is een belangrijke vernieuwing van materiaal doorgevoerd. Brussel is de enige hoofdstad waar de maatschappij voor gemeenschappelijk vervoer geen verlies lijdt. In praktisch alle andere landen moet de Staat financieel tussenbeide komen.

Voor de andere trammaatschappijen is de bestaande concessie ofwel reeds vervallen (Antwerpen en Gent) ofwel zal zij eerstdaags ten einde lopen.

Dit zal de aanleiding zijn om een nieuw statuut uit te werken dat in een kaderwet zou dienen vastgelegd te worden en dat hetzelfde zou kunnen zijn voor al de maatschappijen. Volgende hoofdlijnen zouden als grondslag hiervoor kunnen dienen :

1. De autoriteit en verantwoordelijkheid van de overheid der gemeente of agglomeratie dient geëerbiedigd te worden bij de organisatie van het gemeenschappelijk stedelijk vervoer.
2. Een inniger samenwerking tussen intercommunaal en stedelijk vervoer moet nagestreefd worden. In het voordeel van de gebruikers kan dit leiden tot eenvormigheid van tarieven en algemene geldigheid van de biljetten.
3. De 350 miljoen privé-kapitaal die in de trammaatschappijen belegd zijn, kunnen voorlopig niet worden uitbetaald, maar deze uitbetaling moet worden nagestreefd zodat deze maatschappijen ten volle hun karakter van openbare dienst verwerven.

2^o Het personenvervoer langs de baan.

In algemene regel heeft de N.M.B.S. de lijnen waar de treinverbinding afgeschaft werd, tegen vergoeding overgedragen aan de Buurtspoorwegen of aan privé-autobusuitbaters. Deze uitbatingsmethode heeft geleid tot het voordeel dat aldus ook niet-renderende lijnen worden bediend.

mais considérer le problème dans son ensemble, dont le transport par voie ferrée n'est qu'un des aspects. Le trafic routier prend une place de plus en plus importante. Nous passerons successivement en revue :

- les sociétés de tramways;
- le transport routier de personnes;
- le transport routier de marchandises;
- le problème de la sécurité routière.

1^o Les sociétés de tramways.

Il y a sept sociétés de transports urbains : celles de Bruxelles, Anvers, Gand, Liège, Charleroi, Liège-Seraing et Verviers.

La Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles enregistre plus de voyageurs et encaisse plus de recettes que les six autres sociétés réunies.

Le statut qui a régi pendant six ans l'activité de cette société de tramways, donne satisfaction. L'équilibre financier a été rétabli et le matériel a été en grande partie renouvelé. Bruxelles est la seule capitale dont la société des transports en commun ne soit pas déficitaire. Dans presque tous les autres pays, l'État doit intervenir financièrement pour combler le déficit des transports en commun de la capitale.

En ce qui concerne les autres sociétés de tramways, leur concession est arrivée à expiration (Anvers et Gand) ou est sur le point de l'être.

A cette occasion, on pourra élaborer un nouveau statut, qui devait être défini dans une loi de cadre et qui devrait être le même pour toutes les sociétés. Ce statut pourrait être basé sur les principes suivants :

1. Il faudra, dans ce plan d'organisation des transports en commun urbains, respecter les prérogatives et la responsabilité des autorités de la commune ou de l'agglomération.
2. Il faut, d'autre part, tendre à une collaboration plus étroite entre les transports intercommunaux et urbains, ce qui permettrait d'unifier les tarifs et de généraliser la validité des billets et ce dans l'intérêt des usagers.
3. Il est impossible, actuellement, de rembourser les 350 millions de capitaux privés investis dans les sociétés de tramways, mais il faudra s'efforcer de le faire, afin que ces sociétés puissent acquérir pleinement le caractère de service public qui doit être le leur.

2^o Le transport routier de personnes.

En règle générale, la S.N.C.B.F. a cédé, moyennant indemnité, aux chemins de fer vicinaux ou à des exploitants d'autobus privés, celles de ses lignes où elle a supprimé la liaison par fer. Ce mode d'exploitation permet de maintenir même les lignes non rentables.

3° *Het goederenvervoer langs de baan.*

Hier moeten diepgaande wijzigingen aangebracht worden. De negatieve coördinatie die hier tot nog toe werd toegepast, moet in een positieve worden omgezet. Er zal een wetsontwerp worden ingediend dat een einde moet maken aan het zelfstandig bestaan van het Bureau voor het Wegvervoer. De reglementering, die veel soepeler moet worden, zou rechtstreeks komen onder de verantwoordelijkheid van de Minister. De gedachten die aan het ontwerp ten grondslag liggen, zijn de volgende :

- het vervoer van goederen voor eigen rekening zou volkomen vrij blijven;
- het vervoer voor rekening van derden zou veel vrijer worden maar toch nog aan enkele normale beperkingen onderworpen zijn, o.a. door het bepalen van minimum- en maximumtarieven die op basis van de kostprijs zouden berekend worden. Verder zou een soort vestigingsreglementering de toegang tot dit beroep regelen in dezer voege : wie gedurende vijf jaar in lokale kring goederen vervoerd heeft voor rekening van derden, zou op eenvoudig verzoek een algemene vergunning bekomen voor vervoer van alle goederen over het ganse Belgische grondgebied; wie aldus gedurende vijftien jaren goederen vervoerd heeft, zou op eenvoudig verzoek vrije uitbreiding aan zijn onderneming kunnen geven en meerdere voertuigen kunnen aanwenden.

Sommigen vrezen dat deze regeling tot een zware concurrentie met de N.M.B.S. zou kunnen aanleiding geven. De concurrentie heeft hier reeds haar werk gedaan en het is onbetwistbaar dat het goederenvervoer langs de baan door zijn doeltreffendheid reeds een deel van het goederenvervoer aan de N.M.B.S. ontnomen heeft. Eerder moet verwacht worden dat het vervoer voor eigen rekening zal verminderen en dat vele industriëlen het vervoer van hun goederen aan beroepsmensen zullen toevertrouwen.

De meerderheid van het goederenvervoer geschiedt thans voor eigen rekening. Er zijn slechts 5.195 vervoerders voor derden die 9.745 camions tellen. Hierbij dient onderlijnd dat een verbetering van de uitrusting voor de baanvervoerders dringend noodzakelijk is, willen zij de concurrentie kunnen opvangen in het kader van Benelux en de Euro-markt.

4° De toename van het vervoer langs de baan heeft een vraagstuk opgeroepen dat meer en meer de aandacht moet weerhouden van de openbare machten en de weggebruikers zelf, nl. *de verkeersveiligheid*.

Er werden terzake enkele beslissingen genomen (— nog andere maatregelen worden voorbereid) die door het steeds stijgend aantal ongevallen noodzakelijk bleken :

1. opleiding van de weggebruikers door het verspreiden van een brochure waarin uitleg verstrekt wordt over de Wegcode, en ondersteunen van de actie van Via Secura;

3° *Le transport routier de marchandises.*

La situation présente réclame des modifications profondes. Il faut passer de la coordination négative, poursuivie jusqu'à présent, à une coordination positive. Le Gouvernement déposera un projet de loi visant à mettre fin à l'existence autonome de l'Office des Transports. La réglementation, qu'il faudra assouplir, sera placée sous la responsabilité directe du Ministre. Voici les idées qui sont à la base de ce projet :

- le transport de marchandises pour compte propre resterait entièrement libre;
- le transport pour compte de tiers serait assoupli mais resterait néanmoins soumis à certaines restrictions normales, notamment l'application de tarifs minimums et maximums calculés sur la base du prix de revient. D'autre part, l'accès à cette profession serait réglementé : par exemple, celui qui, durant cinq années, aura transporté des marchandises sur le plan local pour compte de tiers, pourrait obtenir, sur simple demande, une autorisation générale pour le transport de marchandises de tout genre sur l'ensemble du territoire belge; celui qui aura transporté des marchandises, dans les mêmes conditions, pendant une période de quinze ans, pourrait, sur simple demande, agrandir librement son entreprise et utiliser plusieurs véhicules à cet effet.

D'aucuns craignent que cette réglementation n'entraîne une concurrence sévère pour la S.N.C.B. Or, la concurrence a déjà produit ses effets dans ce domaine, et il est incontestable que, grâce à son efficacité, le transport de marchandises par route a conquis une partie des transports de marchandises confié précédemment à la S.N.C.B. On doit plutôt s'attendre à une réduction des transports pour compte propre, du fait que bon nombre d'industriels confieront le transport de leurs marchandises à des professionnels.

La majeure partie des transports de marchandises se fait actuellement pour compte propre. Il n'y a que 5.195 transporteurs pour compte de tiers, qui utilisent 9.745 camions. Il convient de souligner la nécessité, pour les transporteurs routiers, d'améliorer leur équipement s'ils veulent faire face à la concurrence, tant dans le cadre du Benelux que dans celui du Marché Commun.

4° L'augmentation du trafic par route pose un problème qui devra retenir toujours davantage l'attention des pouvoirs publics et des usagers de la route eux-mêmes; c'est celui de la *sécurité routière*.

Eu égard au nombre croissant d'accidents, certaines décisions ont été prises dans ce domaine, tandis que d'autres mesures sont à l'étude :

1. éducation des usagers par la diffusion d'une brochure contenant des explications sur le code de la route et aide accordée à l'action menée par Via Secura;

2. verplichtend onderwijs over de wegcode in de scholen;
3. de beperking van de snelheid der autovoertuigen in de agglomeraties en langs de openbare weg tijdens het week-end; deze maatregel werd genomen bij wijze van proef en men wacht thans op de uitslagen hiervan om besluiten te trekken;
4. het aanleggen van ondergrondse oversteekplaatsen voor voetgangers;
5. verplichte technische controle voor oude voertuigen;
6. versterking van het politietoezicht op de wegen.

Besprekingen zijn aan de gang, respectievelijk met het Departement van Binnenlandse Zaken, Justitie en Volksgezondheid betreffende volgende punten :

- onmiddellijke inning van de boete bij overtreding van het verkeersreglement;
- zwaardere sancties;
- beteugeling van de dronkenschap;
- invoering bij de wet van een rij-brevet;
- dringende hulpverlening aan gewonden.

Het vervoer te water.

1^o Koopvaardijvloot.

Onze koopvaardijvloot kent de laatste jaren een gestadige uitbreiding, zodat op 1 mei jl. de toestand de volgende was : 97 schepen in de vaart met een globale tonnemaat van 626.295. Er zijn nog 22 schepen in bestelling met een tonnemaat van 367.145.

2^o Kustvaart.

Ingevolge de al te zwaar geworden buitenlandse concurrentie voor de Belgische kustvaartvloot — vooral vanwege Nederland — ligt de laatste tijd een gedeelte van onze kustvaartvloot af. Het uitblijven van maatregelen van overheidswege zou er onvermijdelijk toe leiden zelfs de bestaanszekerheid van deze tak van onze economie in het gedrang te brengen met al de daaraan verbonden nadelige gevolgen. Daarom werd door de Regering beslist aan de koopvaardijvloot een onrechtstreekse steun te verlenen onder de vorm van leningen aan goedkope intrest, nl. 1 pct. De schepen boven de 2.000 B.R.T. en zelfs de kleinere die op een vaste lijn of onder vast time-charter-verdrag varen, kunnen echter van deze gunstvoorwaarden niet genieten.

3^o Zeevaartonderwijs.

De eventuele vervanging van het 27 jaar oude « schoolschip Mercator » doet een dubbel probleem rijzen nl. te weten of het schip moet vervangen worden door een zeilschip dan wel door een motorschip en ten tweede in welke zin de vooropleiding van onze toekomstige zeeofficieren moet opgevat worden in het kader van ons zeevaartonderwijs. Een beslissing zal dringend moeten getroffen worden.

2. enseignement obligatoire du code de la route dans les écoles;
3. limitation de la vitesse des véhicules automobiles dans les agglomérations et sur la voie publique au cours des week-ends; cette mesure a été prise à titre d'essai et on attend les résultats pour en tirer des conclusions;
4. construction de passages souterrains pour piétons;
5. contrôle technique obligatoire pour les véhicules usagés;
6. renforcement du contrôle policier sur les routes.

Des pourparlers sont en cours avec les Départements de l'Intérieur, de la Justice et de la Santé Publique concernant les points suivants :

- perception immédiate de l'amende en cas d'infraction au Code de la route;
- aggravation des sanctions;
- répression de l'ivresse;
- instauration, par la loi, du permis de conduire;
- assistance urgente aux blessés.

Transports par eau.

1^o Flotte marchande.

Notre flotte marchande s'est agrandie constamment au cours des dernières années; la situation au 1^{er} mai 1959 se présentait comme suit : 97 navires en ligne avec un tonnage global de 626.295 tonnes. 22 navires avec un tonnage de 367.145 tonnes sont en commande.

2^o Cabotage.

Par suite de la concurrence accrue de l'étranger et notamment des Pays-Bas, une grande partie de notre flotte côtière est réduite à l'inactivité. La carence des autorités dans ce domaine risquerait de compromettre la sécurité d'existence de cette branche de notre économie, avec toutes les conséquences fâcheuses qui en résulteraient. C'est pourquoi le Gouvernement a décidé d'accorder à la flotte marchande une aide indirecte sous forme de prêts à taux réduit, soit 1 p. c. Les navires d'un tonnage supérieur à 2.000 tonnes et même ceux d'un tonnage inférieur mais naviguant sur une ligne régulière ou sous un contrat fixe dit « time-charter », seront toutefois exclus de ces avantages.

3^o Enseignement maritime.

Le remplacement éventuel du navire-école Mercator, vieux de 27 ans, pose un double problème : 1^o le navire doit-il être remplacé par un voilier ou par un bateau à moteur ? 2^o dans quel sens faut-il orienter le préapprentissage de nos futurs officiers de marine, dans le cadre de notre enseignement maritime ? Une solution s'impose d'urgence.

4° *Maalboten Oostende-Dover.*

Hier is een gestadige vooruitgang, zowel wat het vervoer van reizigers als vooral wat het vervoer van autovoertuigen betreft. In dat verband kunnen wij meedelen dat de rekordcijfers van het Expo-jaar 1958 volgens de eerste vooruitzichten in 1959 nog zullen kunnen verbeterd worden — zeker wat betreft het vervoer van auto-voertuigen.

5° *Binnenscheepvaart.*

Waar in het verleden vooral het vraagstuk werd gesteld van de motorisatie der schepen, staan wij thans voor het vraagstuk van de modernisering.

In het kader daarvan werd het ministerieel besluit genomen van 15 september 1958 waarbij een financiële tegemoetkoming in de rentevoet wordt toegestaan voor in België gebouwde binnenvaartuigen.

Wat de vervoermogelijkheden van onze binnenvloot betreft, stelt zich een probleem ingevolge de dispariteit tussen de tarieven in binnenverkeer en die in internationaal verkeer.

Het vervoer binnen de grenzen is onderworpen aan de geregementeerde tarieven van de D.R.B. terwijl op internationaal gebied volledige vrijheid bestaat en de tarieven de invloed ondergaan van vraag en aanbod.

Binnenlands moet een vermindering van de tarieven nagestreefd worden gecompenseerd voor onze binnenschippers door meer vervoermogelijkheid, terwijl op internationaal plan moet gestreefd worden naar het harmoniseren van de tarieven voor het vervoer te water.

Het toerisme.

Over het algemeen geeft men zich onvoldoende rekenschap van de omvang en het belang van het toerisme voor het geheel van onze economie.

Ook hier is een bestendige aanpassing noodzakelijk, zowel van ons hotelwezen als wat betreft de uitrusting van onze toeristische centra.

Het is onbetwistbaar dat de democratisering van het toerisme toeneemt; de Expo heeft ons een nieuwe buitenlandse cliënteel aangebracht en er is een aangroei geweest van de cliënteel uit de nabuurlanden.

De grote vraag is of deze cliënteel dit jaar en de volgende jaren nog zal terugkomen. In de jongste weken hebben wij een aangroei van de toeristen uit Duitsland, Frankrijk en Nederland kunnen waarnemen.

De Expo heeft ons echter een moeilijkheid bijgebracht in verband met de verdere uitbreiding van ons toerisme, n.l. de reputatie een duur land te zijn.

Er zal derhalve ook wel een bestendige inspanning inzake publiciteit nodig zijn.

4° *Malles Ostende-Douvres.*

Cette ligne est en progrès constant, tant en ce qui concerne le transport des voyageurs que celui des véhicules automobiles. A ce propos, nous pouvons affirmer que, d'après les premières prévisions, les chiffres records de l'année Expo 58 seront largement dépassés en 1959, du moins en ce qui concerne le transport des automobiles.

5° *Navigation intérieure.*

Alors que, dans le passé, nous avons été essentiellement confrontés avec le problème de la motorisation des péniches, c'est celui de leur modernisation qui se pose actuellement.

C'est pour y faire face qu'un arrêté ministériel du 15 septembre 1958 prévoit une intervention financière dans le taux d'intérêt, pour autant que les péniches soient construites en Belgique.

Quant aux possibilités de transport de la batellerie belge, une difficulté se présente du fait de la disparité entre les tarifs de navigation intérieure et internationale.

Le transport à l'intérieur de nos frontières est soumis aux tarifs imposés par l'O.R.N.I., tandis que, dans le trafic international, la liberté est complète et les tarifs ne sont régis que par la loi de l'offre et de la demande.

Si, à l'intérieur, il faut aboutir à une réduction des tarifs, compensée par des possibilités de transport accrues pour nos bateliers, sur le plan international par contre, il faut poursuivre l'harmonisation des tarifs applicables aux transports par eau.

Le tourisme.

En général, on ne se rend pas suffisamment compte de l'ampleur du tourisme et de l'intérêt qu'il présente pour l'ensemble de notre économie.

Une réadaptation progressive s'impose, tant de notre hôtellerie que de l'équipement de nos centres touristiques.

Il ne fait pas de doute que le tourisme ne cesse de se démocratiser; l'Exposition nous a amené une nouvelle clientèle étrangère. Celle des pays voisins a augmenté en 1958.

On peut se demander si cette clientèle nous reviendra cette année et les années suivantes. Au cours des dernières semaines, on a pu enregistrer un nombre croissant de touristes venant d'Allemagne, de France et des Pays-Bas.

Cependant, l'Exposition a suscité aussi une difficulté qui menace le développement de notre tourisme : elle nous a donné la réputation d'être un pays cher.

Il sera donc indispensable de faire un effort particulier pour intensifier notre propagande.

Een publiciteitscampagne is kostelijk en wil zij doeltreffend werken, dan mag er geen versnippering zijn. Zo komt het dat de publiciteit in 1959-1960 vooral gericht wordt op de kuststreek en de provincie Luxemburg. Deze publiciteit wordt vooral gevoerd in de nabuurlanden. Naderhand zou de aandacht vooral kunnen gevestigd worden op de Vlaamse kunststeden en de provincie Namen. Intussen moet ook de inspanning om het sociaal toerisme te bevorderen onverminderd voortgezet worden. Het is met dat doel dat een bedrag van 32 miljoen voorzien is in de begroting. Hiermee wordt o.a. de politiek voortgezet van hulp voor oprichting van de vacantie-inrichtingen voor de arbeiders en hun families. Alle aanvragen die tijdig werden ingediend, konden gunstig beantwoord worden.

II. BESPREKING.

De bespreking werd in Uw Commissie geordend op de wijze waarop de Minister de verschillende sectoren van zijn Departement behandeld heeft tijdens zijn algemene uiteenzetting.

Om niet in herhalingen te vervallen werden de vragen en antwoorden gegroepeerd volgens de behandelde onderwerpen.

Bestuur der Posterijen.

VRAAG N^o 1.

Het deficit van het Bestuur der Posterijen is te wijten aan de afwezigheid van of onvoldoende vergoeding voor bewezen diensten. Wat kan er gedaan worden om hieraan te verhelpen?

ANTWOORD.

Het deficit bij het Bestuur der Posterijen is fictief gelet op verrichtingen die gedaan worden voor rekening van andere besturen en departementen. Ik citeer o.a. :

- portvrijdom;
- verkoop van fiscale waarden;
- dienst der Postchecks.

Ook de diensten die het Bestuur der Posterijen bewijst aan de Algemene Spaar- en Lijfrentekas, worden onvoldoende vergoed. De berekening der onkosten wordt herzien op basis van de algemene onkosten der A.S.L.K. zelf.

VRAAG N^o 2.

Dringt er zich geen reorganisatie en rationalisatie op bij het Bestuur der Posterijen door gebruik van nieuwe machines die bij onze Belgische constructeurs zouden kunnen gebouwd worden? Het gebruik van de elektronische machines, voor de sortering van brieven, is een belangrijke vooruitgang geweest; ook de verkoop van postzegels met zelfbedieningsmachines.

Or, toute campagne de publicité coûte très cher et, si l'on veut qu'elle soit efficace, il faut éviter de la fractionner. C'est pourquoi, en 1959-1960, elle portera avant tout sur la région côtière et la province de Luxembourg. Elle s'adressera principalement aux pays voisins. Plus tard, on pourrait alors attirer l'attention des touristes sur les trésors artistiques des villes flamandes et sur les beautés de la province de Namur. Puis, il y a aussi le tourisme social qu'il faut chercher à développer sans cesse. Un crédit de 32 millions a été prévu à cette fin. Ce montant permettra de poursuivre la politique tendant à encourager la construction de homes de vacances pour les travailleurs et leurs familles. Il a été possible de réserver une suite favorable à toutes les demandes introduites en temps utile.

II. DISCUSSION.

La discussion au sein de votre Commission a été organisée en fonction de l'ordre suivi par le Ministre dans son exposé relatif à l'activité des divers secteurs de son Département.

Afin d'éviter les redites, les questions et réponses ont été groupées d'après les objets traités.

Administration des Postes.

QUESTION N^o 1.

Le déficit de l'Administration des Postes est imputable à l'absence de toute indemnité pour les services assurés ou à l'insuffisance de l'indemnité accordée. Comment y remédier ?

RÉPONSE.

Le déficit de l'Administration des Postes est fictif si l'on tient compte des opérations faites pour compte d'autres administrations et départements. Je citerai notamment :

- la franchise postale;
- la vente de valeurs fiscales;
- le service des chèques postaux.

L'indemnité versée à l'Administration des Postes pour les services qu'elle rend à la Caisse d'Epargne et de Retraite est, elle aussi, insuffisante. Le calcul des frais est revu sur la base des frais généraux de la Caisse d'Epargne et de Retraite même.

QUESTION N^o 2.

Ne faut-il pas réorganiser et rationaliser certains services de l'Administration des Postes en utilisant des machines qui pourraient être commandées chez nos constructeurs belges? La mise en service de machines électroniques pour le tri des lettres constitue un progrès important, tout comme la vente de timbres postaux par des distributeurs automatiques.

Moet er niet gedacht worden aan de oprichting van een Regie voor de Posterijen in navolging van wat er gebeurd is voor Telegraaf en Telefoon?

ANTWOORD.

De mechanisatie van de postdiensten wordt onverminderd voortgezet. Het is de goede weg. De cliënteel stijgt met 3 à 5 pct. Het kan gerust bevestigd dat de Post één van de best georganiseerde diensten is; hetzelfde kan gezegd van het postcheckambt. De decentralisatie van de diensten gaat voort wat onvermijdelijk meer werk meebrengt want de bestaande kernen blijven bestaan. Er wordt eveneens een grote inspanning gedaan om de vacatiegangers en vacatiecentra een onberispelijke bediening te verzekeren. Vooraleer een beslissing te kunnen nemen inzake de oprichting van een Regie voor de Posterijen moet de studie betreffende de administratieve hervorming in haar geheel eerst doorgevoerd worden alsmede deze betreffende de comptabiliteit van de Staat.

VRAAG N° 3.

Is het niet aangewezen dat het Bestuur der Posterijen zelf een staatsdrukkerij zou uitbaten?

ANTWOORD.

Het voorstel van de staatsdrukkerij kan overwogen worden op voorwaarde dat de drukkerij voor de postzegels hierin niet opgenomen wordt.

VRAAG N° 4.

Hoever staat het met het aanschaffen van het nieuwe uniform voor de postmannen?

ANTWOORD.

Dit jaar zullen 5.800 postmannen het nieuwe uniform krijgen. Aangezien de kredieten beperkt werden, kon dit jaar niet meer gedaan worden.

VRAAG N° 5.

Hoe is het gesteld met het gebruik van auto's of moto's voor en door de postmannen?

ANTWOORD.

Inzake de motorisatie van de postmannen zijn de proeven volop aan gang. De eerste indruk is dat zulks zeker leiden moet tot vermindering van de onkosten, en een betere bediening voor de cliënteel. Onbetwistbaar is het ook sociaal gezien een belangrijke verbetering voor de postmannen zelf.

Ne convient-il pas d'envisager la création d'une Régie des Postes, à l'instar de ce qui a été fait pour les télégraphes et les téléphones?

RÉPONSE.

La mécanisation des services postaux se poursuit sans relâche. Nous sommes dans la bonne voie. La clientèle a augmenté de 3 à 5 p. c. On peut dire que la Poste est un des services les mieux organisés; c'est d'ailleurs également vrai pour l'Office des chèques postaux. La décentralisation des services est poursuivie, ce qui entraîne un surcroît de travail, car les noyaux existants sont maintenus. L'administration fait un effort exceptionnel pour assurer un service impeccable aux estivants et aux centres de vacances. Avant de pouvoir prendre une décision en ce qui concerne la création d'une Régie des Postes, il faut attendre que l'étude de la réforme administrative dans son ensemble ainsi que celle de la comptabilité de l'Etat soient terminées.

QUESTION N° 3.

N'est-il pas indiqué que l'Administration des Postes exploite elle-même une imprimerie officielle?

RÉPONSE.

La proposition relative à la création d'une imprimerie officielle pourrait être retenue à condition qu'elle ne comprenne pas l'imprimerie des timbres postaux.

QUESTION N° 4.

Où en est-on en ce qui concerne l'acquisition du nouvel uniforme des postiers?

RÉPONSE.

Cette année, 5.800 postiers recevront leur nouvel uniforme. Les crédits étant limités, on ne pourra faire davantage cette année.

QUESTION N° 5.

Où en est la question de l'utilisation de voitures automobiles ou de motos pour ou par les postiers?

RÉPONSE.

Les expériences en vue de la motorisation des postiers sont en cours. A première vue, ils doivent entraîner une réduction des frais et assurer un meilleur service à la clientèle. Il est incontestable qu'au point de vue social, il s'agit là d'une amélioration importante du sort des postiers.

VRAAG N° 6.

In hoeverre heeft de afschaffing van de zondag-besteldienst een besparing teweeggebracht voor het Bestuur der Posterijen?

ANTWOORD.

De besparing voortvloeiend uit de afschaffing van de zondagdienst, mag geschat worden op 60 miljoen frank.

**Nationale Maatschappij
der Belgische Spoorwegen.**

VRAAG N° 1.

De jongste verhoging der reizigerstarieven in de N.M.B.S. die tot 15 pct. gaat in sommige gevallen, heeft vooral de categorie der bedienden getroffen. Heeft deze tariefverhoging werkelijk grotere inkomsten gebracht?

Het is algemeen bekend dat vele bedienden met lagere inkomsten naar een lagere klasse overgaan ingevolge tariefverhoging. Daarenboven had de Minister ons in een vorige uiteenzetting zijn inzicht meegedeeld, met de werkgevers contact te nemen bij een eventuele tariefverhoging.

ANTWOORD.

Er is kennelijk een misverstand gerezen betreffende het beloofde contact met de werkgevers vooraleer een eventuele tariefverhoging door te voeren.

De doorgevoerde tariefverhoging was reeds in december 1957 door de Beheerraad der N.M.B.S. en de voorganger van de huidige Minister aangevraagd. Het is niet de bedoeling geweest van de Minister hieromtrent met de werkgevers te onderhandelen; wel voor een eventuele volgende verhoging. De Minister blijft de mening toegedaan dat de industrie hier moet tussenkomen. Bij een nieuwe verhoging zou eveneens het plafond voor het werkabonnement van de bedienden moeten herzien worden.

De Schatkist moet jaarlijks een bedrag van 1.400 miljoen betalen om het verschil tussen de werkelijke kostprijs nl. fr. 0,56 per reiziger/km en de werkelijke gemiddelde ontvangst — nu fr. 0,14 tegenover fr. 0,125 vóór de verhoging — bij te passen. Door tussenkomst van de industrie zou de gemiddelde ontvangst tot op fr. 0,25 moeten kunnen gebracht worden. Dan zou ook een eenvormig tarief met dat van de buurtspoorwegen en de autobussen kunnen onderzocht worden.

VRAAG N° 2.

Is het wel aangewezen de stoomtractie algemeen door dieseltractie te vervangen? Zou de elektrificatie niet beter zijn? Zij lijkt beter afgestemd op

QUESTION N° 6.

Quelle est l'importance des économies résultant pour l'Administration des Postes de la suppression de la distribution dominicale?

RÉPONSE.

L'économie réalisée par la suppression du service dominical peut être estimée à 60 millions de francs.

**Société Nationale
des Chemins de Fer Belges.**

QUESTION N° 1.

La récente augmentation des tarifs-voyageurs à la S.N.C.B., qui atteint 15 p. c. dans certains cas, a touché principalement la catégorie des employés. A-t-elle effectivement permis d'augmenter les recettes?

On n'ignore pas que l'augmentation des tarifs amène de nombreux employés aux revenus modestes à voyager dans une classe inférieure. De plus, au cours d'un exposé qu'il avait fait précédemment, le Ministre nous avait fait connaître son intention de prendre contact avec les employeurs en cas d'augmentation des tarifs.

RÉPONSE.

Il y a manifestement malentendu quant à la promesse qu'aurait faite le Ministre, de prendre contact avec les employeurs avant de mettre en vigueur une augmentation éventuelle des tarifs.

La récente augmentation avait été sollicitée dès décembre 1957 par le Conseil d'Administration de la S.N.C.B. et par le prédécesseur du Ministre actuel. Ce n'est pas à ce sujet que le Ministre a eu l'intention de négocier avec les employeurs, mais en vue d'une nouvelle augmentation éventuelle. Le Ministre persiste à croire que l'industrie doit intervenir en l'occurrence. En cas de nouvelle augmentation, il y aurait également lieu de modifier le plafond des abonnements de travail des employés.

Le Trésor doit déboursier annuellement un montant de 1.400 millions pour couvrir la différence entre le prix de revient réel, qui est de fr. 0,56 par voyageur/km, et la recette moyenne effective, qui est actuellement de fr. 0,14 contre fr. 0,125 avant l'augmentation. L'intervention de l'industrie devrait permettre de porter la recette moyenne à fr. 0,25. On pourrait alors étudier également l'unification des tarifs de la S.N.C.B. avec ceux des chemins de fer vicinaux et des autobus.

QUESTION N° 2.

Est-il indiqué de remplacer partout la traction à vapeur par la traction diesel? Ne serait-il pas préférable de procéder à l'électrification? Celle-ci

onze economie. Door hoger verbruik zou de kostprijs van de electriciteit algemeen verlagen. Daarenboven beschikken wij voor het voortbrengen van electriciteit over eigen grondstof en werkkrachten.

Wanneer gezegd wordt dat de electrificatie zoveel kostelijker is, is het dan niet omdat men over het algemeen de electrificatie van de signalisatie doet gepaard gaan met die van de lijnen? Was dit wel nodig?

Het is gebleken dat het opvoeren van de snelheid een belangrijk element is in de drukking van de kostprijs. Is het dan verantwoord bij de bouw van nieuwe locomotieven de snelheidscapaciteit te beperken?

ANTWOORD.

Nog nooit werden zulke grote sommen voor nieuwe investeringen in de Maatschappij aangewend. Van Staatswege zijn hiervoor 4,100 miljard ter beschikking gesteld. Iedereen is akkoord om zo spoedig mogelijk de stoomtractie uit te schakelen.

De vraag wordt gesteld of de stoomtractie door Diesel dan wel door electrificatie moet vervangen worden? Geen enkele van de twee wordt uitgesloten. De electrificatie wordt voortgezet.

De lijnen Brussel-Bergen-Quévy en Landen-Hasselt en de ontubbeling van de lijn Brussel-Gent staan op het programma. Het is technisch, economisch en algemeen politiek verantwoord. Daarenboven wordt ons electrificatieplan ongetwijfeld beïnvloed door het plan desbetreffend van onze nabuurlanden, en door de ontwikkeling van de trafiek in het kader van de Euromarkt. Indien zij naar onze grenzen toe elektrifiëren, zullen wij het ook moeten doen in hun richting: de internationale lijn Parijs-Amsterdam over Brussel is hiervan een voorbeeld.

De eventuele electrificatie van de lijn Luik-Verviers-Herbesthal wordt hierdoor beïnvloed. In ieder geval moet de lijn Luik-Verviers verbeterd worden en de studie ter zake is aan de gang.

De electrificatie vraagt in ieder geval grote investeringsuitgaven. De eigenlijke electrificatie van de lijnen alleen is reeds zeer kostelijk.

Anderzijds is zeker dat er heel wat argumenten voor de Dieseltractie kunnen aangevoerd worden. De investering is niet zo duur en de exploitatiekosten voor de Dieseltractie liggen zelfs enigszins lager, althans voor het slepen van reizigerstreinen.

Indien de electrificatie van een lijn naderhand noodzakelijk blijkt, kunnen de Diesel locomotieven op andere lijnen worden gebruikt terwijl de uitgaven voor de electrificatie niet kunnen ongedaan gemaakt worden.

Wij hebben nu nog 1.400 stoomlocomotieven in dienst. Het zal zeker tien jaar duren vooraleer zij allemaal kunnen uitgeschakeld worden. Over 4 à 5 jaren zullen wij nog kunnen aanpassen en op dat

conviendrait mieux, semble-t-il, à la structure de notre économie. L'augmentation de la consommation aurait pour effet de provoquer une baisse générale du prix de revient de l'électricité. Qui plus est, la Belgique dispose des matières premières et de la main-d'œuvre nécessaires à la production de l'électricité.

Lorsqu'on affirme que l'électrification est beaucoup plus onéreuse, n'est-ce pas parce qu'en général, la signalisation est électrifiée en même temps que les lignes? Est-ce vraiment nécessaire?

Il est apparu que l'augmentation de la vitesse constituait un élément important dans la réduction du prix de revient. S'il en est ainsi, pourquoi alors limiter la puissance des nouvelles locomotives?

RÉPONSE.

Jamais encore, la Société n'avait consacré des sommes aussi importantes à des investissements nouveaux. Pour sa part, l'Etat a mis à sa disposition 4,100 milliards dans ce but. Tout le monde est d'accord pour supprimer le plus tôt possible la traction à vapeur.

On demande si la traction à vapeur doit être remplacée par la traction diesel ou par l'électrification. Aucun de ces deux procédés n'est exclu. L'électrification se poursuit.

Les lignes Bruxelles-Mons-Quévy et Landen-Hasselt ainsi que le dédoublement de la ligne Bruxelles-Gand figurent au programme, ce qui se justifie tant au point de vue technique ou économique que sous l'angle de la politique générale. En outre, notre programme d'électrification est certainement influencé par les projets correspondants des Etats voisins et par le développement du trafic dans le cadre du Marché commun. Si ces pays électrifient leurs voies jusqu'à nos frontières, nous serons obligés de faire de même en direction de celles-ci: la ligne internationale Paris-Amsterdam via Bruxelles en est un exemple.

Tout ceci n'est pas sans répercussions sur l'électrification éventuelle de la ligne Liège-Verviers-Herbesthal. Quoiqu'il en soit, il est nécessaire d'améliorer la ligne Liège-Verviers et l'étude relative à cet objet est en cours.

De toute manière, l'électrification réclame de grosses dépenses d'investissement. L'électrification proprement dite des lignes est déjà très onéreuse.

D'autre part, il n'est pas douteux que de nombreux arguments plaident en faveur de la traction diesel. Les investissements sont moins élevés et les frais d'exploitation sont même légèrement inférieurs, du moins en ce qui concerne les trains de voyageurs.

Pour le cas où, plus tard, l'électrification d'une ligne s'avérerait nécessaire, les locomotives diesel pourront toujours être mises en service sur d'autres lignes, tandis que la rentabilité des dépenses afférentes à l'électrification ne pourrait pas être assurée.

A l'heure actuelle, nous disposons encore de 1.400 locomotives à vapeur. Il faudra certainement dix années pour les supprimer entièrement. D'ici quatre à cinq ans, nous aurons encore la possibilité

ogenblik zal de aangebrachte argumentatie voor de electrificatie moeten overwogen worden.

De beperking van de snelheid is doorgaans het gevolg van de verdeling der lijnen in secties. Daarenboven moet rekening gehouden worden met het feit dat de opvoering van de snelheid ook een rol speelt in de verhoging van de kostprijs.

Er zullen vijf electrische lokomotieven worden aangekocht met een snelheid van 160 km/u. en zes andere van 140 km/u. Indien de snelheid van de overige aan te kopen locomotieven beperkt wordt tot 125 km/u., dan is het omdat de N.M.B.S. moet rekening houden met het feit dat deze zowel reizigersdiensten als goederendiensten zullen moeten verzekeren. Een verhoging van de maximumsnelheid zou in belangrijke mate schaden aan de tractie-capaciteit in goederendienst.

* * *

VRAAG N° 3.

De uitschakeling van de houten wagens gaat veel te traag. Reeds 25 jaar wordt daarover gesproken. Deze wagens lopen precies op de secundaire lijnen waar een grote massa arbeiders gebruik moeten van maken.

Waar zullen de nieuwe wagens gebouwd worden ?

Men spreekt van regionale economie, goed; maar blijkbaar gebeurt dit ten nadele van de werkhuizen der N.M.B.S. te Mechelen die nochtans een grote dienst aan de Maatschappij hebben bewezen, naar aanleiding van vroegere bestellingen, aangezien zij bijgedragen hebben tot een ernstige prijsverlaging.

ANTWOORD.

De risico's verbonden aan het gebruik van de houten rijtuigen, moeten zo spoedig mogelijk worden uitgeschakeld. Het is gedeeltelijk een kwestie van de nodige financies.

In aansluiting met de voorgaande bestelling van 450 rijtuigen is een nieuwe bestelling van 170 rijtuigen reeds op het einde van 1958 geplaatst bij de Belgische nijverheid.

De constructie van 100 internationale rijtuigen — waarvan er reeds 40 werden besteld — zal het bovendien mogelijk maken de houten rijtuigen veel vlugger te doen verdwijnen zodat mag gezegd dat over enkele jaren het laatste houten rijtuig uit de regelmatige dienst zal verwijderd zijn.

De bouw van de nieuwe wagens werd inderdaad aan de nijverheid toevertrouwd. Dit was verantwoord om onze bijzonderste constructiewerkhuizen van spoorwegmaterieel werkgelegenheid te verschaffen en omdat bovendien door de voortzetting van de constructieketting der 450 rijtuigen zeer interessante prijzen konden worden verkregen.

De toestand in deze sector is van die aard dat deze ondernemingen een grote inspanning zullen moeten doen voor een betere uitrusting om de concurrentie van de Euromarkt te kunnen opvangen.

de réaliser des adaptations et, à ce moment, il y aura lieu d'apprécier le bien-fondé de l'argumentation que l'on fait valoir en faveur de l'électrification.

La limitation de la vitesse s'impose généralement par suite de la division des lignes en sections. D'autre part, il faut tenir compte du fait que l'augmentation de la vitesse contribue à l'augmentation du prix de revient.

La société achètera 5 locomotives électriques avec une vitesse de pointe de 160 km/h et 6 autres pouvant atteindre 140 km/h. Si la vitesse des autres locomotives à acquérir par la S.N.C.B. est limitée à 125 km/h, c'est parce qu'elles devront être utilisées tant pour les trains de marchandises que pour les trains de voyageurs. L'augmentation de la vitesse de pointe nuirait à la capacité de traction nécessaire pour le transport des marchandises.

* * *

QUESTION N° 3.

La suppression des voitures en bois progresse beaucoup trop lentement. Il y a 25 ans qu'on en parle. Or, ces voitures sont utilisées sur les lignes secondaires où elles doivent véhiculer un grand nombre d'ouvriers.

Où compte-t-on construire les nouvelles voitures ?

Il est question d'économie régionale. Parfait; mais il semble que cette politique sera menée au détriment des ateliers de la S.N.C.B. à Malines, qui ont cependant rendu de grands services à la Société à l'occasion de commandes antérieures, puisqu'ils ont contribué à provoquer une baisse sérieuse des prix.

RÉPONSE.

Les risques inhérents à l'utilisation de voitures en bois doivent être éliminés aussi rapidement que possible. C'est, en partie, affaire de finances.

La commande précédente portait sur 450 voitures. Une nouvelle commande de 170 voitures a été placée fin 1958 auprès d'entreprises belges.

D'autre part, la construction de 100 voitures internationales — dont 40 ont été commandées — permettra de supprimer beaucoup plus rapidement les voitures en bois, de sorte qu'on peut dire que, dans quelques années, la dernière voiture en bois aura été retirée du service régulier.

La construction des nouvelles voitures a, en effet, été confiée à l'industrie nationale. Cette décision a été inspirée par le souci de fournir du travail à nos principaux ateliers de construction de matériel ferroviaire, d'autant plus que la continuation de la chaîne de construction, organisée pour les 450 voitures précédentes, a permis d'obtenir des prix très intéressants.

La situation dans ce secteur est telle que les entreprises intéressées devront fournir un gros effort d'équipement afin de faire face à la concurrence du Marché Commun.

Zij moeten daarenboven weten dat de N.M.B.S. met haar bestellingen alleen deze ondernemingen niet kan in leven houden.

Het onderhoud en de reparatie der wagens zijn belangrijker voor de centrale werkplaats der N.M.B.S. te Mechelen dan de productie. Het eerste is blijvend en het tweede slechts voorbijgaand.

Het wegvallen van de stoomtractie zal ongetwijfeld problemen stellen inzake de werkplaatsen. Een herverdeling van het werk zal hier naderhand noodzakelijk blijken. Het effectief van de Centrale Werkplaats te Mechelen bedraagt 2.437 eenheden. Het overtreft het gemiddeld effectief der laatste vijf jaren dat ongeveer 2.300 man sterk was.

* * *

VRAAG Nr 4.

In de jongste tijd kan het gebruik van de autobus zich in een algemene instemming verheugen.

Er blijven hier echter twee belangrijke bezwaren, nl. de overbelasting van de bussen op de spitsuren en het gebrek aan overdekte wachtplaatsen bij de halten. Deze plaatsen worden steeds talrijker door het afschaffen van stations en het verplaatsen van de halten van de stations naar de dorpskom.

Is het wel de goede methode, bij het afschaffen van sommige treinverbindingen, de uitbating met autobus toe te vertrouwen aan de privé-sector? Waarom baat de N.M.B.S. deze lijnen niet uit met eigen personeel in plaats van het op pensioen te stellen?

ANTWOORD.

Geleidelijk zijn de vooroordelen die tegen de autobus bestonden, verdwenen. De cliënteel is gestegen met 10 pct. alhoewel het comfort niet altijd even groot is als in sommige treinen; maar de toestand van de half-bezette treinen kan ook niet voortduren. Het komt er op aan het vervoermiddel aan te passen aan de vervoernoodwendigheden.

Het vraagstuk van de overdekte schuilplaatsen aan de bushaltes werd terecht gesteld. Het gaat hier echter niet alleen over de *oprichting* van dergelijke schuilplaatsen. Meteen stelt zich het vraagstuk van onderhoud en verlichting, alsmede van het politietoezicht. Voor zover het gaat over schuilplaatsen bij de bestaande stations kan de N.M.B.S. de verantwoordelijkheid voor het geheel op zich nemen. Dit is echter niet het geval voor de wachtplaatsen langs de weg. Hier zal afspraak moeten genomen worden met het Ministerie van Binnenlandse Zaken dat eventueel richtlijnen zal moeten verstrekken aan de gemeentebesturen.

Wat betreft de overbelasting van de bussen op de spitsuren, zullen de nodige maatregelen moeten genomen worden naargelang de feiten worden vastgesteld.

En outre, elles doivent tenir compte du fait que les commandes de la S.N.C.B. seront insuffisantes pour assurer la survie de ces entreprises.

Quant à l'atelier central de la S.N.C.B. à Malines, l'entretien et la réparation des voitures sont pour lui plus importantes que la production. Les deux premières activités ont un caractère permanent tandis que la troisième est essentiellement passagère.

La disparition de la traction à vapeur posera certainement des problèmes en ce qui concerne les ateliers. Il faudra procéder plus tard à une nouvelle répartition des tâches. L'effectif de l'Atelier central de Malines compte 2.437 unités et dépasse l'effectif moyen des cinq dernières années qui s'élevait à 2.300 personnes environ.

* * *

QUESTION N° 4.

Ces derniers temps, l'utilisation d'autobus recueille l'adhésion unanime du public.

Elle comporte toutefois deux inconvénients, à savoir la surcharge aux heures de pointe et l'absence de refuges couverts à hauteur des arrêts. Or, ces endroits sont de plus en plus nombreux, par suite de la suppression des gares et du déplacement des arrêts des gares au centre des villages.

Est-ce bien la bonne méthode, en cas de suppression de certaines communications ferroviaires, de confier l'exploitation de la ligne d'autobus au secteur privé? Pourquoi la S.N.C.B. n'exploite-t-elle pas ces lignes avec son propre personnel au lieu de le mettre à la retraite?

RÉPONSE.

Les préjugés qui existaient à l'égard des autobus ont disparu progressivement. La clientèle a augmenté de 10 p. c., quoique le confort ne soit pas toujours aussi grand que dans certains trains; mais il est évident qu'on ne peut maintenir le système des trains à moitié vides. Il importe d'adapter les moyens de transport aux nécessités mêmes de ce transport.

C'est à juste titre qu'on a soulevé la question des refuges couverts à proximité des arrêts d'autobus. Toutefois, la *construction* de ces refuges n'est pas le seul problème qui se pose. Il faut également prévoir l'entretien, l'éclairage et la police du lieu. Pour autant qu'il s'agisse de refuges construits près des gares existantes, la S.N.C.B. peut assumer la responsabilité de l'ensemble, mais cela n'est pas possible en ce qui concerne les refuges érigés le long de la route. Il faudra, à cet effet, s'entendre avec le Ministère de l'Intérieur, qui devra éventuellement donner des directives aux administrations communales.

Quant à la surcharge des autobus aux heures de pointe, des dispositions seront prises pour remédier progressivement à cet inconvénient.

Bij de vervanging van sommige treindiensten worden de lijnen in een redelijke verhouding voor de uitbating verdeeld tussen de buurtspoorwegen en de privé-sector.

* * *

VRAAG N° 5.

Sinds 1935 wordt er gesproken over de coördinatie van het vervoer maar er werden tot nogtoe weinig resultaten bereikt. Wat wordt hiervoor gedaan ?

ANTWOORD.

Het vraagstuk van de coördinatie is reeds op enkele punten tijdens de bespreking maar voren getreden. Het plan van modernisering en aanpassing der N.M.B.S. is er trouwens op afgestemd. Dat hiermee sociale problemen opgeroepen worden voor het personeel, valt niet te betwisten. Het dient onderlijnd dat de N.M.B.S. hier telkens met veel sociaal begrip is tewerk gegaan en dat zal in de toekomst ook het geval zijn.

* * *

VRAAG N° 6.

Kan de vijfdagenweek niet algemeen ingevoerd worden voor het administratief personeel der N.M.B.S. ? De dienst op zaterdagmorgen was voorlopig verantwoord maar niet blijvend.

ANTWOORD.

De invoering van de vijfdagenweek voor het spoorwegpersoneel wordt onderzocht in het kader van de algemene regeling die voorzien is voor het staatspersoneel.

* * *

VRAAG N° 7.

Aan het lager personeel wordt de faculteit gegeven zich te verplaatsen van hun woonplaats naar de werkzetel mits een vermindering van 50 pct. op de gewone tarieven.

Voor de hogere ambtenaren is een vrije reiskaart voorzien. Deze toestand schijnt mij niet logisch, vermits de hogere ambtenaren gemakkelijker hun vervoer kunnen betalen dan het lager personeel.

ANTWOORD.

Het personeel ontvangt geen vrij vervoer om zich van zijn woonplaats naar de werkzetel te begeven. Dit principe geldt voor ieder zonder onderscheid van graad. Wel wordt een tariefverlaging van 50 pct. toegestaan op de prijs der abonnementen welke tussen de woon- en standplaats aangeschaft worden door de bedienden die de toelating hebben ontvangen om zich met hun familie buiten de standplaats te vestigen.

En cas de suppression de certains trains, les lignes à exploiter sont réparties, dans une proportion raisonnable, entre les chemins de fer vicinaux et le secteur privé.

* * *

QUESTION N° 5.

La coordination des transports est à l'ordre du jour depuis 1935, mais les résultats atteints jusqu'ici ne sont guère encourageants. Que fait-on en vue de cette coordination ?

RÉPONSE.

Certains aspects de cette question ont déjà été évoqués au cours de la discussion. D'ailleurs, le plan de modernisation et d'adaptation de la S.N.C.B. est centré sur la coordination. Il est incontestable que celle-ci pose des problèmes sociaux en ce qui concerne le personnel. Il convient de souligner que, dans chaque cas, la S.N.C.B. a fait montre d'un large sens social et qu'il en sera encore de même à l'avenir.

* * *

QUESTION N° 6.

Ne serait-il pas possible d'instaurer la semaine des cinq jours pour tout le personnel administratif de la S.N.C.B. ? Le service du samedi matin se justifiait provisoirement, mais non pas à titre définitif.

RÉPONSE.

L'instauration de la semaine des cinq jours pour le personnel des chemins de fer est actuellement à l'examen dans le cadre de la solution prévue pour les agents de l'Etat.

* * *

QUESTION N° 7.

Les membres du personnel subalterne bénéficient d'une réduction de 50 p. c. sur les tarifs ordinaires, pour leurs déplacements entre leur domicile et le lieu de leur travail.

Les fonctionnaires supérieurs disposent d'un libre-parcours. Cette situation paraît illogique, étant donné que ces derniers sont mieux en mesure de payer leur transport que le personnel subalterne.

RÉPONSE.

Les membres du personnel ne bénéficient pas de la gratuité du transport pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail. Ce principe est d'application générale, sans distinction de grade. Toutefois, une réduction de 50 p. c. sur le prix des abonnements est accordée, entre leur domicile et leur lieu de travail, aux employés autorisés à s'établir avec leur famille en dehors de leur résidence administrative.

Verder beschikken de bedienden wier ambtsbezigheden zich over het ganse land uitstrekken (en in deze categorie dienen de hogere ambtenaren gerangschikt) over een algemene vrijkaart.

* * *

VRAAG N° 8.

De treinregeling tussen Brussel en Dendermonde zou moeten verbeterd worden.

Sommige semi-direkte treinen hebben een stilstand te Jette en Laken, die absoluut niet gerechtvaardigd is, tenzij om aan enkele ambtenaren de gelegenheid te geven die trein te nemen. Ik dring aan opdat deze stilstanden zouden worden afgeschaft.

ANTWOORD.

De lijn Brussel-Dendermonde wordt dagelijks bereden door 22 treinen in elke richting, waarvan 4 in de richting Dendermonde en 5 in de andere richting semi-direct zijn.

De semi-directe treinen zijn over de ganse dag op de best aangepaste uren verspreid.

Daarenboven rijden de meeste werkliedentreinen op de spitsuren afwisselend direkt op bepaalde baanvakken van de lijn, hetgeen het mogelijk maakt hun rittijd in te krimpen en tevens de cliënteel beter te verdelen over verscheidene treinen. Op één uitzondering na, stoppen alle treinen inderdaad te Jette en te Laken, dit niet alleen om de steeds talrijker wordende reizigers — ambtenaren en andere — uit deze localiteiten naar de stations van de Noord-Zuidverbinding te laten instappen, maar vooral om er de cliënteel uit de streek van Dendermonde en verder af te zetten of bij terugkeer op te nemen. Nadruk dient gelegd op het feit dat beide stations een groot gedeelte van de Brusselse agglomeratie bedienen en steeds meer aan belang winnen doordat de hoofdstad zich gestadig uitzet.

Tenslotte kan er op gewezen worden dat Jette aansluitingstation is voor de lijnen uit Aalst, Zottegem en Dendermonde en de treinen van uit gezegd station afwisselend naar het Westerringspoor, de Noord-Zuidverbinding of Schaarbeek gericht worden met gevolg dat er een belangrijke reizigersbeweging van de ene trein naar de andere plaats vindt.

* * *

VRAAG N° 9.

Is het niet aangewezen het traject Braine-le-Comte—Haine-Saint-Pierre te electrificeren ?

ANTWOORD.

Dit moet gezien worden in het kader van het probleem electrificatie-Dieseltractie.

* * *

Par ailleurs, les employés dont les fonctions s'étendent à l'ensemble du territoire (cette catégorie comprend notamment les fonctionnaires supérieurs) disposent d'un libre-parcours général.

* * *

QUESTION N° 8.

Il y aurait lieu d'améliorer les horaires des trains entre Bruxelles et Termonde.

Certains trains semi-directs s'arrêtent à Jette et à Laeken; ces arrêts n'ont aucune raison d'être, si ce n'est de prendre en charge quelques fonctionnaires. J'insiste pour que ces arrêts soient supprimés.

RÉPONSE.

Sur la ligne Bruxelles-Termonde circulent 22 trains par jour dans les deux directions, dont 9 semi-directs : 4 à destination de Termonde et 5 dans l'autre sens.

Les semi-directs sont répartis sur l'ensemble de la journée, aux heures qui conviennent le mieux.

En outre, aux heures de pointe, la plupart des trains d'ouvriers sont alternativement directs sur certains tronçons de la ligne, ce qui permet d'écourter la durée du voyage et de mieux répartir la clientèle. En effet, tous les trains, à l'exception d'un seul, s'arrêtent à Jette et à Laeken, non seulement pour permettre aux voyageurs toujours plus nombreux — fonctionnaires et autres — qui habitent ces localités, de s'embarquer pour les gares de la Jonction Nord-Midi, mais surtout pour y débarquer la clientèle de la région de Termonde et au-delà ou de la rembarquer au retour. Il est à noter que ces deux gares desservent une grande partie de l'agglomération bruxelloise et gagnent encore en importance par suite de l'extension continue de la capitale.

Soulignons enfin que Jette est la gare de correspondance pour les lignes d'Alost, Zottegem et Termonde et que les trains qui s'y arrêtent sont dirigés alternativement sur la ligne du ring de l'Ouest, la Jonction Nord-Midi ou Schaarbeek, ce qui donne lieu à un important mouvement de voyageurs d'un train à l'autre.

* * *

QUESTION N° 9.

N'est-il pas indiqué d'électrifier le trajet Braine-le-Comte—Haine-Saint-Pierre?

RÉPONSE.

L'opportunité de cette mesure doit être envisagée dans le cadre du problème électrification-dieselisation.

* * *

VRAAG N^o 10.

Is het waar dat de afschaffing van de lijn As-Maaseik en de lijn As-Eisden overwogen wordt ?
 Hebben de proefritten met autobussen op de lijn Landen-Hasselt voldoening gegeven ?

ANTWOORD.

De studie voor een eventuele afschaffing van de lijnen As-Maaseik en As-Eisden in november van dit jaar is inderdaad aan gang.

De lijn Landen-Hasselt wordt geëlectriceerd. De verbinding met autobussen zal naderhand moeten aangepast worden.

* * *

VRAAG N^o 11.

Kan de electrificatie van de lijn Brussel-Kortrijk (eventueel tot Ieper) in overweging genomen worden ?

ANTWOORD.

Voor de electrificatie van de lijn Brussel-Kortrijk (eventueel Ieper) kan niets beloofd worden.

De modernisering van deze lijn zal onderzocht worden in het algemeen kader van het vraagstuk electrificatie-Dieseltractie.

* * *

VRAAG N^o 12.

Hoe zal de lijn Oudenaarde-Avelgem na eventuele afschaffing uitgebaat worden ? Zal de N.M.B.S. het zelf doen of zal de lijn aan een privé-autobus-uitbater toevertrouwd worden ?

ANTWOORD.

De lijn Oudenaarde-Avelgem zal worden afgeschaft in de loop van de maand juli.

De N.M.B.S. zal een beslissing moeten treffen in verband met de wijze van uitbating.

* * *

VRAAG N^o 13.

Ik heb de indruk dat de verplegingsdienst in het station Brussel-Zuid niet regelmatig werkt. Bij een ongeval dat er laatst plaats had, heeft het een heel tijdje geduurd alvorens de gekwetste werd weggevoerd ?

Kan hier geen verbetering worden gebracht ?

ANTWOORD.

De hulpdiensten van de N.M.B.S. in het station Brussel-Zuid werken regelmatig en tot op heden werd geen enkele klacht geformuleerd.

Er zou derhalve dienen bepaald welk ongeval bedoeld wordt.

QUESTION N^o 10.

Est-il exact que l'on envisage la suppression de la ligne As-Maaseik et de la ligne As-Eisden ?

L'utilisation, à titre d'essai, d'autobus sur la ligne Landen-Hasselt a-t-elle donné satisfaction ?

RÉPONSE.

La suppression des lignes As-Maaseik et As-Eisden, prévue pour le mois de novembre de cette année, est en effet à l'étude.

L'électrification de la ligne Landen-Hasselt est en voie d'exécution. La liaison par autobus devra être adaptée ensuite.

* * *

QUESTION N^o 11.

L'électrification de la ligne Bruxelles-Courtrai (éventuellement jusqu'à Ypres) peut-elle être envisagée ?

RÉPONSE.

En ce qui concerne l'électrification de la ligne Bruxelles-Courtrai (éventuellement jusqu'à Ypres), on ne peut rien promettre.

La modernisation de cette ligne sera examinée dans le cadre général du problème électrification-dieselisation.

* * *

QUESTION N^o 12.

Comment sera exploitée la ligne Audenaarde-Avelgem après la suppression éventuelle de la liaison par fer ? La S.N.C.B. s'en chargera-t-elle ou confiera-t-elle la ligne à un exploitant d'autobus privé ?

RÉPONSE.

La ligne Audenaarde-Avelgem sera supprimée au cours du mois de juillet.

La S.N.C.B. devra prendre une décision concernant le mode d'exploitation.

* * *

QUESTION N^o 13.

J'ai l'impression que le service infirmier installé à la gare de Bruxelles-Midi ne fonctionne pas régulièrement. Lors d'un accident qui s'y est produit dernièrement, il a fallu tout un temps avant que le blessé ne soit évacué.

Ne peut-on améliorer l'organisation de ce service ?

RÉPONSE.

Les services de secours de la S.N.C.B. installés à la gare de Bruxelles-Midi fonctionnent régulièrement et, jusqu'à présent, aucune plainte n'a été formulée à ce sujet.

Il faudrait dès lors préciser de quel accident il s'agit.

VRAAG N° 14.

De gebruikers van de lijn 50 Oostende-Brussel-Zuid-Gent betalen voor hun vervoerkosten een afstand die groter is dan de werkelijke.

Wanneer gaat die toestand ophouden ?

ANTWOORD.

Het aanleggen van de rechtstreekse lijn Brussel-Zuid-Gent St. Pieters (Oostende) gebeurde met het doel het vervoer te versnellen.

Het werd destijds onverdedigbaar geacht, ten overstaan van de aanzienlijke kapitalen welke voor deze bouw geïnvesteerd werden en van de merkelijke verbetering van het dienstbetoon, de vroegere prijsberekening sterk te verminderen.

Nochtans werd de oorspronkelijke afstand Brussel-Zuid-Gent St. Pieters over Jette-Ternat, zijnde 64 km., niet behouden. Hij werd vervangen door de afstand van de ontdubbelde oude lijn Brussel-Noord-Gent Sint-Pieters, namelijk 58 km.

De werkelijke afstand der nieuwe lijn Brussel-Zuid-Gent St. Pieters bedraagt 53 km. De geringe besparing aan exploitatiekosten die dank zij de inkorting van het traject geboekt werd, vergoedt nochtans lang niet de financiële last van de kosten voor eerste aanleg en onderhoud van twee lijnen in de plaats van een enkele.

Het lijkt derhalve niet aangewezen de bestaande afstandsberekening te herzien, vooral daar anderszids als principe geldt dat een welkdanige afschaffing van lijnen om exploitatieredenen — die een verlenging van de door de reizigers doorlopen afstanden met zich brengt — geen prijsaanpassing mag voor gevolg hebben (er bestaan verscheidene gevallen van dit soort op het net).

VRAAG N° 15.

Het personeel van de N.M.B.S. uit de Oostkantons ondergaat nog altijd de gevolgen van de tuchtmaatregelen die genomen werden om reden van hun gedrag tijdens de annexatie (1940-1945).

Hoe onbeduidend de tuchtmaatregel ook was, de vier oorlogsjaren zijn verloren voor hun weddebevoordeling en voor de berekening van hun pensioen.

De N.M.B.S. heeft van de Bondsrepubliek Duitsland 58,8 miljoen frank ontvangen krachtens artikel 10 van het Belgisch-Duits verdrag betreffende de grenscorrecties — wet van 28 april 1958 Staatsblad n° 235 van 23 augustus 1958. Bij schrijven van 22 oktober 1958 had de Minister mij medegedeeld dat het in principe niet mogelijk was dergelijke gevallen te herzien ingevolge de herzieningsprocedure, bepaald bij het bericht 8 P 1953 van de N.M.B.S.

QUESTION N° 14.

Les voyageurs de la ligne 50 Ostende-Bruxelles-Midi paient un prix de transport supérieur à celui correspondant au parcours.

Quand mettra-t-on fin à cette situation ?

RÉPONSE.

La construction de la ligne directe Bruxelles-Midi-Gand Saint-Pierre (Ostende) avait pour but d'accélérer le trafic.

On a estimé à l'époque qu'étant donné l'importance des capitaux investis dans ces travaux et l'amélioration appréciable du service qui en résultait, il ne se justifiait pas de réduire sensiblement le prix calculé précédemment.

Néanmoins, le parcours initial de Bruxelles-Midi à Gand Saint-Pierre, par Jette-Ternat, long de 64 km, a été remplacé par celui de l'ancienne ligne dédoublée Bruxelles-Nord-Gand Saint-Pierre, qui est de 58 km seulement.

La longueur réelle de la nouvelle ligne Bruxelles-Midi-Gand Saint-Pierre est de 53 km. L'économie minime réalisée sur les frais d'exploitation grâce au raccourcissement du trajet, est cependant loin de compenser la charge résultant des frais de premier établissement et d'entretien de deux lignes au lieu d'une.

Dès lors, il ne paraît pas indiqué de revoir le calcul actuel de la distance, d'autant plus qu'il est de règle que toute suppression d'une ligne pour des motifs d'exploitation qui entraîne un allongement des distances parcourues par les voyageurs, ne peut donner lieu à une adaptation des prix (on peut citer plusieurs cas de ce genre sur le réseau).

QUESTION N° 15.

Des agents de la S.N.C.B. de la région de l'Est se trouvent toujours sous le coup des conséquences de la mesure disciplinaire infligée par suite de leur comportement au cours de la période d'annexion (1940-1945).

Si minime qu'ait été la mesure disciplinaire, les agents perdent les quatre années de guerre pour les promotions pécuniaires et pour le calcul de la pension.

La S.N.C.B. a reçu de la République fédérale allemande un montant de 58,8 millions de francs en vertu de l'article 10 de la Convention belgo-allemande de rectification des frontières — loi du 28 avril 1958 — Moniteur n° 235 du 23 août 1958. Par lettre du 22 octobre 1958, M. le Ministre avait bien voulu me dire qu'il n'était pas possible en principe de revoir les cas de l'espèce, étant donné la procédure de révision prévue par l'avis 8 P de 1953 de la S.N.C.B.

Niettemin werd de mogelijkheid onderzocht om andere maatregelen te nemen.

Moet het Nationaal Paritair Comité nog beraadslagen over deze andere maatregelen of zal de directie P een beslissing nemen?

De heer Minister gelieve mij een duidelijk antwoord te geven.

ANTWOORD.

Het personeel uit de Oostkantons werd tijdens de oorlogsjaren 1940-1945 door de Reichsbahn tewerkgesteld.

De diensten die dat personeel toen verstrekt heeft, werden dus niet vergoed door de Maatschappij; zij zijn derhalve gelijk te stellen met verlof zonder wedde, hetwelk naar luid van het personeelsstatuut moet worden afgetrokken van de rang- en dienstanciënniteit en niet in aanmerking komt bij de berekening van het pensioen.

In afwijking hiervan werd evenwel besloten dat de oorlogsjaren voor de bedoelde ambtenaren *wier civisme gedurende de oorlog onbesproken is gebleven*, wel in aanmerking genomen zouden worden voor hun rang- en dienstanciënniteit en de berekening van hun pensioen.

Nu de Bondsrepubliek Duitsland onlangs aan de N.M.B.S. het nodige kapitaal heeft gestort voor de pensioenlast die zal voortvloeien uit de geldigverklaring van de diensten welke het personeel van de Oostkantons gedurende de oorlog aan de Reichsbahn heeft verstrekt, zal de toestand van de ambtenaren die wegens hun houding op het stuk van civisme werden gestraft, binnenkort worden geregulariseerd wat het pensioen betreft.

Maar aangezien er niets werd gestort ter compensatie voor de last van de geldigverklaring van de oorlogsjaren inzake rang- en dienstanciënniteit, blijven deze jaren afgetrokken van de loopbaan van de wegens incivisme gestrafte beampten.

Wat betreft de algemene maatregel waarop het geachte lid doelt, dit probleem is thans in onderzoek bij het Ministerie van Sociale Voorzorg.

Het vervoer langs de weg.

VRAAG N° 1.

Het statuut van de Brusselse trammaatschappij is, volgens de Minister, een gelukkige oplossing. Brussel heeft nochtans geëxploiteerd in abnormale voorwaarden. De veranderingen aan de sporen werden betaald door de openbare besturen.

In principe ben ik er mee akkoord dat al de trammaatschappijen openbare diensten moeten zijn.

Volgens de Minister kan dit niet onmiddellijk gebeuren, want zulks zou een uitgave meebrengen van 350 miljoen.

Néanmoins, la possibilité de prendre certaines autres mesures avait été envisagée.

La Commission Paritaire Nationale doit-elle encore délibérer au sujet de ces dernières mesures ou des décisions seront-elles prises par la Direction P?

Je saurais gré à M. le Ministre de bien vouloir me donner une réponse précise.

RÉPONSE.

Les agents des cantons de l'Est ont été utilisés par la Reichsbahn pendant les années de guerre 1940-1945.

Les services prestés par ces agents pendant les dites années n'ont donc pas été rémunérés par la Société et sont, dès lors, à assimiler à des congés sans solde qui, aux termes du Statut du Personnel, doivent être déduits de l'ancienneté de grade et de service et ne peuvent intervenir dans le calcul de la pension.

Par dérogation à ce principe, il a cependant été décidé de maintenir à ceux d'entre les agents précités *dont le civisme durant la guerre était resté irréprochable*, le bénéfice des années de guerre pour l'ancienneté de grade et de service et pour le calcul de la pension de retraite.

La République fédérale allemande ayant récemment versé à la S.N.C.B. les capitaux constitutifs de la charge « pension » devant résulter de la validation des services prestés durant la guerre à la Reichsbahn par les agents des cantons de l'Est, les agents *punis en raison de leur comportement civique* verront incessamment leur situation régularisée au point de vue de la pension.

Aucune somme n'ayant été versée pour compenser la charge résultant de la validation des années de guerre pour l'ancienneté de grade et de service, ces années restent déduites de la carrière des agents punis pour incivisme.

Quant à la mesure d'ordre général à laquelle l'honorable membre fait allusion, la question est actuellement à l'examen à l'intervention du Ministère de la Prévoyance Sociale.

Le transport par route.

QUESTION N° 1.

Le statut de la société bruxelloise des trams constitue, d'après le Ministre, une solution heureuse. L'exploitation a cependant dû se faire dans des conditions anormales. Les travaux de transformation aux voies ont été payés par les administrations publiques.

En principe, j'admets que toutes les sociétés de tramways doivent être des services publics.

D'après le Ministre, cela n'est pas immédiatement réalisable parce qu'il en résulterait une dépense de 350 millions.

Ik begrip niet waarom dat bedrag zou dienen uitbetaald te worden.

Veelal heeft de oude installatie slechts weinig of geen waarde meer voor de toekomst, vooral waar de trams door trolley-bussen zouden vervangen worden en daarenboven een ander traject zouden volgen.

ANTWOORD.

Er dient een onderscheid gemaakt tussen het statuut dat aan de trammaatschappij dient gegeven te worden en de uitbatingsmethode die moet worden aangewend.

De trammaatschappijen zouden uitsluitend afhankelijk moeten zijn van de openbare besturen.

Er werden hieromtrent reeds met de privé-sector besprekingen gevoerd. Aanvankelijk zou het privé-kapitaal in de maatschappijen behouden worden maar het zou geleidelijk volgens een opgemaakt delgingsplan dienen uitbetaald te worden.

Op het ogenblik dat de betaling van de annuïteiten door de gemeenten-aandeelhouders aan de buurtspoorwegen zal ophouden, zal het vraagstuk van het intercommunaal vervoer in zijn geheel opnieuw moeten onderzocht worden.

Wat de uitbatingsmethode betreft, kan gerust verklaard worden dat de tram in de middelmatige agglomeraties heeft uitgedaan en de exploitatie met bussen aangewezen is.

Voor de grote agglomeraties zal een gemengd systeem nl. tram en bus, de aangewezen methode zijn. Zonder tram zou in veel gevallen de trafiek op de spitsuren nooit kunnen opgevangen worden.

De evolutie van tram naar bus die noodzakelijk is, wordt in een zekere mate geremd door personeelsmoeilijkheden die moeten opgelost worden, nl. de herscholing van sommige personeelsleden tot chauffeur en de zwaardere eisen die het one-man-car systeem van het personeel eist.

De tram heeft ongetwijfeld nog een toekomst in de grote steden waar een traject buiten de wegen van intens verkeer kan gevolgd worden.

* * *

VRAAG N° 2.

Er zijn moeilijkheden gerezen bij de Antwerpse trammaatschappij naar aanleiding van werken die uitgevoerd worden voor de vernieuwing der sporen. Naar het schijnt bestaat betwisting aangaande de weg die moet gevolgd worden en financiële moeilijkheden blijken hieraan ten grondslag te liggen.

ANTWOORD.

De werken te Antwerpen werden stilgelegd omdat discussie was ontstaan nopens de vraag wie de onkosten moest dragen van het verleggen der sporen. Het is juist dat de Antwerpse maatschappij

Je ne comprends pas pourquoi cette somme devrait être payée.

Très souvent, la valeur des installations existantes pour l'avenir est minime ou nulle, principalement sur les lignes où les tramways seraient remplacés par des trolleybus et suivraient en outre un autre parcours.

RÉPONSE.

Il y a lieu de faire une distinction entre le statut à donner à la société des tramways et le mode d'exploitation à adopter.

Les sociétés de tramways devraient dépendre exclusivement des pouvoirs publics.

Des pourparlers ont déjà eu lieu à ce sujet avec le secteur privé. Au départ, le capital privé serait maintenu dans les sociétés. Il serait ensuite remboursé progressivement suivant un plan d'amortissement préétabli.

Lorsque les communes-actionnaires auront versé toutes les annuités dues aux vicinaux, le problème des transports intercommunaux devra être revu dans son ensemble.

Quant au mode d'exploitation, on peut affirmer sans crainte d'être contredit que, dans les agglomérations moyennes, le tramway a fait son temps et qu'il s'indique de le remplacer par des autobus.

Pour les grandes agglomérations, le mieux sera sans doute d'adopter un système mixte tramway-autobus. Dans de nombreux cas, il serait impossible, sans tramways, de faire face aux nécessités du trafic aux heures de pointe.

Le passage, indispensable, du tramway à l'autobus est freiné dans une certaine mesure par des difficultés qu'il importe de résoudre, notamment en ce qui concerne l'apprentissage du métier de chauffeur par certains membres du personnel et les exigences plus lourdes qu'impose le système du one-men-car.

Le tramway peut certes encore rendre des services dans les grandes villes, où il est possible de lui réserver un trajet en dehors des artères à circulation intense.

* * *

QUESTION N° 2.

Des difficultés se sont fait jour à la société des tramways anversoises, à l'occasion de travaux exécutés en vue du renouvellement des voies. Les divergences de vues semblent porter sur le parcours à adopter et il apparaît qu'elles trouvent leur origine dans des difficultés financières.

RÉPONSE.

Les travaux ont été arrêtés à Anvers parce qu'une contestation a surgi quant à la question de savoir à qui incomberaient les frais de déplacement des voies. Il est exact que la société des tramways

hiertoe niet over de nodige financiële middelen beschikt. Intussen is, ingevolge besprekingen met het Ministerie van Openbare Werken, een oplossing gevonden en de werken zullen voortgezet worden.

* * *

VRAAG N° 3.

Bij de hervorming van het Ministerie van Verkeerswezen, waarbij een deel van het departement werd overgedragen naar het nieuwe Ministerie voor Culturele aangelegenheden, heeft men blijkbaar geen oog gehad voor het vraagstuk van het vervoer langs de weg dat nauw verbonden is met het Ministerie van Openbare Werken. Was hier geen overhelling gewenst?

De toename van het personen- en goederenvervoer langs de weg brengt mee dat ons wegennet niet meer aangepast is aan het intens verkeer. Dit is een oorzaak voor vele ongevallen.

De verbinding Antwerpen-Brussel is onvoldoende. De vraag wordt gesteld of een derde autobaan Antwerpen-Brussel niet de prioriteit moet krijgen op de autostrade Antwerpen-Luik.

ANTWOORD.

Het vervoervraagstuk moet in zijn geheel behandeld worden. Het is duidelijk dat wij zeer vlug moeten werken aan de verdere uitbreiding en verbetering van ons wegennet. De bestendige groei van het aantal wagens stelt ons voor grote moeilijkheden. Er worden ook grote inspanningen gedaan.

De Autostrade Antwerpen-Luik moet snel afgewerkt worden willen wij de haven van Antwerpen voor het vervoer uit Duitsland behoorlijk bereikbaar stellen.

* * *

VRAAG N° 4.

Aangaande de verkeersveiligheid werden verschillende bemerkingen gemaakt.

Over het algemeen is men akkoord met de getroffen maatregelen inzake beperking van de snelheid hoewel een lid de beperking tot 80 km/u wat laag vindt.

Wel wordt de vraag gesteld of de snelheid ook niet moet beperkt worden op de autostrades en in de kleine centra waar trouwens proportioneel het meest ongevallen gebeuren. Eveneens wordt er op aangedrongen dat de grenzen van de grote agglomeraties, waar de snelheid beperkt wordt, beter zouden aangeduid worden.

Algemeen wordt geklaagd over de wijze waarop de vervoerders van vrachtwagens zich gedragen. Op smalle wegen wijken zij niet of onvoldoende uit; wat erger is, bij een inhaalmanoeuvre van een andere

anversois ne dispose pas des moyens financiers nécessaires à cette fin. Dans l'entre-temps, des pourparlers qui ont eu lieu avec le Ministère des Travaux Publics, ont permis d'aboutir à une solution et les travaux seront poursuivis.

* * *

QUESTION N° 3.

Lors de la réforme du Ministère des Communications, qui a entraîné notamment le transfert d'une partie du département au nouveau Ministère des Affaires Culturelles, on semble avoir perdu de vue le problème du transport par route, dont les liens avec le Ministère des Travaux publics sont très étroits. N'aurait-il pas été opportun d'opérer un transfert en ce domaine également?

Par suite de l'accroissement considérable des transports par route de personnes et de marchandises, notre réseau routier ne répond plus aux exigences d'un trafic intense. C'est une source de nombreux accidents.

La liaison Anvers-Bruxelles est insuffisante. On se demande si la construction d'une troisième autoroute Anvers-Bruxelles ne devrait pas avoir la priorité sur celle de l'autoroute Anvers-Liège.

RÉPONSE.

Le problème des transports doit être considéré dans son ensemble. Il ne fait pas de doute que nous devons poursuivre sans désespérer les travaux d'extension et d'amélioration de notre réseau routier. L'accroissement constant du parc automobile fait naître de grands problèmes. En fait, les efforts consentis sont importants.

L'autoroute Anvers-Liège doit être achevée rapidement, si l'on veut que le port d'Anvers soit rendu accessible au trafic venant d'Allemagne.

* * *

QUESTION N° 4.

Diverses observations ont été formulées en ce qui concerne la sécurité routière.

Les commissaires ont marqué leur accord sur les mesures qui ont été prises en matière de limitation de la vitesse, encore qu'un membre considère que la limitation à 80 km/h est exagérée.

Des membres se sont cependant demandés si la limitation de vitesse ne devrait pas être étendue aux autoroutes et aux centres de moindre importance, où le nombre d'accidents est proportionnellement le plus élevé. D'autres membres insistent pour que les limites des grandes agglomérations soient mieux indiquées, afin que les conducteurs sachent à quel moment ils entrent dans une zone de vitesse maximum.

On se plaint généralement du comportement des chauffeurs de camions. Sur des routes étroites, ils cèdent à peine ou pas du tout le passage; ce qui est plus grave encore, ils accélèrent quand un

weggebruiker verhogen zij hun snelheid. De weggebruikers worden hierbij veelal misleid door de snelheidsplaten die achter aan op de vrachtwagens aangebracht zijn.

Uit onderzoeken is gebleken dat heel wat ongevallen gebeurd zijn — zowel met bussen als vrachtwagens — ingevolge de grote vermoeidheid van de chauffeur die een ongewoon groot aantal uren achter het stuur had gezeten.

Uw Commissie is algemeen van oordeel dat het persoonlijk rijbewijs dient ingevoerd te worden, waarbij de persoonlijke verantwoordelijkheid van de chauffeur wordt ingesteld. De bedoeling is niet zozeer dat een technisch examen zou worden afgenomen dan wel dat de overtredingen, bv. op het rijbewijs, zouden kunnen worden ingeschreven en dat het bij belangrijke en herhaalde overtredingen zou kunnen worden afgenomen, meer bepaald ook bij dronken autobestuurders.

Het eisen van de onmiddellijke betaling der boete bij een overtreding zou eveneens ongetwijfeld een gunstig psychologisch effect bereiken.

De opleiding van de weggebruiker en vooral bij de schoolbevolking inzake kennis van de Wegcode is hoogstddringend. Proportioneel komen het meest ongevallen voor met kinderen. In de kleine centra is een beter politie-toezicht nodig op de uren van het begin en het einde van de klassen.

Wanneer in de bioscopen korte films gegeven worden betreffende de verkeersveiligheid, verdient het aanbeveling niet zozeer de fouten te tonen die bedreven worden, dan wel positief de regels van de Wegcode te illustreren.

ANTWOORD.

Zoals bij de algemene inleidende uiteenzetting is gezegd, werden op het einde van 1958 verschillende maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid te verzekeren.

De snelheidsbeperking is een proef. Het is nog te vroeg om algemene besluiten te trekken. Wel kan nu reeds vastgesteld worden dat het aantal ongevallen ongeveer gelijk gebleven is, maar het aantal doden en zwaar gekwetsten ingevolge ongevallen is verminderd.

De gemeentelijke overheden kunnen de snelheid op hun grondgebied beperken, maar het is juist dat een gebrek aan samenwerking terzake tussen de gemeentebesturen of de vaststelling van een snelheidsgrens die te laag ligt, normaal leidt tot het niet volgen van de voorschriften.

Het zwakke punt inzake de verkeersveiligheid is dat wij over onvoldoende personeel beschikken om met een gespecialiseerde baanpolitie de eenheid van controle op de baan te verzekeren.

autre usager de la route, se fiant à la plaque de vitesse apposée à l'arrière du camion, entame une manœuvre de dépassement.

Des enquêtes qui ont été faites il résulte que de nombreux accidents occasionnés tant par des autobus que par des camions, sont dus à l'extrême fatigue du chauffeur, qui s'était trouvé au volant pendant de longues heures sans interruption.

Votre Commission est unanimement d'avis qu'il importe d'instituer le permis de conduire individuel, qui engagerait la responsabilité personnelle du chauffeur. Le but serait moins d'imposer un examen technique que de créer la possibilité d'inscrire les infractions sur le permis de conduire, et de pouvoir retirer celui-ci en cas de répétition d'infractions majeures, plus particulièrement quand il s'agirait de chauffeurs conduisant en état d'ivresse.

La perception immédiate de l'amende infligée en cas d'infraction aurait sans aucun doute un effet psychologique.

La formation de l'usager de la route et surtout de la jeunesse en matière de connaissance du Code de la route s'impose de toute urgence. Proportionnellement, le plus grand nombre d'accidents concerne des enfants. Dans les petits centres, la police devrait accentuer la surveillance qu'elle exerce aux heures d'entrée et de sortie des classes.

A l'occasion de la projection dans les cinémas de films de court métrage sur la sécurité routière, il importe moins de faire état des fautes commises que d'illustrer positivement les règles du Code de la route.

RÉPONSE.

Comme il a été dit dans l'exposé introductif, plusieurs mesures de sécurité en matière de circulation routière ont été prises à la fin de l'année 1958.

La limitation de la vitesse a été décrétée à titre d'essai. Il serait prématuré de vouloir en tirer des conclusions générales. Toutefois, on peut déjà affirmer que si le nombre d'accidents est resté à peu près le même, le chiffre des morts et des blessés graves par suite d'accidents a diminué.

Les autorités communales peuvent imposer une limitation de vitesse sur leur territoire, mais il est évident que le manque de collaboration en la matière entre les diverses communes ainsi que la limitation exagérée de la vitesse entraînent normalement la non-observance des prescriptions.

La sécurité routière est surtout compromise par le fait que nous ne disposons pas d'un personnel suffisant permettant d'assurer l'unité de contrôle à l'aide d'une police spécialisée de la route.

VRAAG N° 5.

Het goederenvervoer langs het spoor daalt en dat langs de baan stijgt. Er is hier kennelijk een ongelijke concurrentie. De N.M.B.S. heeft bepaalde verplichtingen die niet wegen op het privé-vervoer langs de weg. Het baanvervoer mag niet volledig vrijgegeven worden. Wanneer het Bureau voor het Wegvervoer afgeschaft wordt, zou in geen geval een nieuw parastataal organisme mogen opgericht worden. Het is goed dat de Minister dan zijn volle verantwoordelijkheid opneemt. Zal de N.M.B.S. eveneens baanvervoer mogen doen wanneer de privé-sector grotere vrijheid verwerft? Zullen de baanvervoerders aan sommige verplichtingen onderworpen worden, bv. inzake lonen en werkvoorwaarden van het personeel, het verzorgen van statistische gegevens?

In ieder geval dringt zich eveneens een coördinatie op van het baanvervoer op Europees plan. Een bepaalde tariefregeling zal moeten opgelegd worden.

ANTWOORD.

De criteria waarop het Bureau van het Wegvervoer moet steunen om een V-machtiging af te leveren, zijn soms nog al vaag. Andere redenen nog pleiten voor de afschaffing van dit Bureau.

Vanzelfsprekend zullen de baanvervoerders nog aan zekere vestigingsvoorwaarden onderworpen zijn.

Naar aanleiding van de nieuwe wettelijke regeling die zal voorgesteld worden, zal eveneens naar een formule worden gezocht om de N.M.B.S. te interesseren in het baanvervoer derwijze dat zij in aansluiting met haar vervoer langs het spoor, het vervoer langs de baan zou kunnen verzekeren.

Dit zal vooral nodig zijn om het hoofd te kunnen bieden aan de internationale concurrentie.

Zo wij een samenwerking tussen de N.M.B.S. en de ondernemers van goederenvervoer voor rekening van derden konden zien tot stand komen, dan zou eveneens in de toekomst de concurrentie eerder op het vlak van de « service » dan op het vlak van de « prijs » kunnen gevoerd worden.

* *

VRAAG N° 6.

De toename van het baanvervoer heeft het probleem gesteld van de overwegen. Soms moeten meer dan honderd mensen minutenlang wachten voor een gesloten overweg, waar een trein met tien à vijftien reizigers moet voorbij komen. Is deze prioriteit nog verantwoord? Moet de signalisatie en de uurregeling van de treinen niet worden aangepast zodat de overwegen niet zo lang gesloten blijven?

QUESTION N° 5.

Le transport des marchandises par voie ferrée est en régression, tandis que celui par route est en augmentation. Il est évident que la concurrence est inégale. La S.N.C.B. est soumise à certaines obligations qui ne grèvent pas le transport privé par route. Il serait impossible d'accorder une liberté complète au transport routier. En cas de suppression de l'Office des Transports, celui-ci ne pourrait en aucun cas être remplacé par un nouvel organisme parastatal. Il serait souhaitable que le Ministre assume toute sa responsabilité. La S.N.C.B. serait-elle autorisée à faire du transport par route, lorsque le secteur privé aura obtenu une plus grande liberté? Les transporteurs par route seront-ils soumis à certaines obligations, par exemple en ce qui concerne les salaires et les conditions de travail du personnel et la communication de statistiques?

En tout état de cause, une coordination des transports par route est nécessaire également sur le plan européen. Il faudra imposer des tarifs déterminés.

RÉPONSE.

Les critères sur lesquels doit se baser l'Office des Transports pour la délivrance des autorisations V, sont parfois assez vagues. D'autres raisons encore plaident en faveur de la suppression de cet Office.

Il va de soi que les transporteurs routiers seront encore soumis à certaines conditions d'établissement.

A l'occasion de la nouvelle réglementation qui sera proposée, on recherchera une formule permettant d'intéresser la S.N.C.B. au transport routier. Celle-ci pourrait combiner ainsi le transport par rail avec le transport routier.

Cette solution s'impose surtout en vue d'affronter la concurrence internationale.

Si l'on parvenait à réaliser une collaboration entre la S.N.C.B. et les entrepreneurs de transports de marchandises pour compte de tiers, la concurrence pourrait sur le plan du « service » plutôt que sur celui des prix.

* * *

QUESTION N° 6.

Le développement du transport par route pose le problème des passages à niveau. Il arrive qu'une centaine de personnes doivent attendre plusieurs minutes devant un passage à niveau fermé pour livrer passage à un train ne transportant qu'une quinzaine de voyageurs. Cette priorité se justifie-t-elle encore? Ne faut-il pas adapter la signalisation et l'horaire des trains de façon à réduire la durée de fermeture des passages à niveau?

ANTWOORD.

Het sneller verkeer mag onze zorg voor de veiligheid niet laten verminderen.

De beste oplossing is natuurlijk de overwegen afschaffen door het bouwen van een kunstwerk.

Jaarlijks worden kredieten voorzien om de toestand aan de overwegen te verbeteren en in sommige gevallen moeten schikkingen getroffen worden — in afspraak met het Ministerie van Openbare Werken — om het doorgaand verkeer om te leiden.

Anderzijds zou er ook moeten gewaakt worden dat de overwegen dicht bij de stations niet langer dan nodig gesloten zouden blijven.

Het Vervoer te Water.

De Dienst voor Regeling van de Binnenscheepvaart verricht noodzakelijk werk maar zijn invloed kan slechts op nationaal plan inwerken. Er dient gestreefd naar een internationale regeling. Anderzijds, kan de D.R.B. niet afgeschaft worden zonder dat het gevaar bestaat dat een dodende concurrentie ontstaat onder de schippers. Wel zou de bestaande tariefregeling kunnen soepeler gemaakt worden.

Op de vraag hoe het gesteld is met de Ferry-Boats, antwoordt de Minister dat zij winst maken ingevolge de verbetering van hun materiaal en de goede voorwaarden van aanleg in de haven te Zeebrugge.

Aangaande het lossen en laden van de Maalboten te Oostende wordt de vraag gesteld of dit werk niet kan voorbehouden worden aan de havenarbeiders aangezien daar werkloosheid heerst. Handlangers doen er het werk tegen een lager loon.

Er wordt op geantwoord dat er niet zoveel zware goederen moeten verhandeld worden en dat de handlangers onmogelijk en het statuut van de dokwerkers en de voordelen van het Staatspersoneel kunnen combineren.

In verband met het onderwijs der schipperskinderen wordt gewezen op de noodzakelijkheid de technische opleiding te richten op de motorisatie. Eveneens wordt de wens uitgedrukt dat het leerkontraat op bredere basis voor schipperskinderen zou worden uitgebouwd zodat zij in grote rederijen hun praktische opleiding zouden kunnen krijgen.

Toerisme.**VRAAG.**

Een commissielid heeft in overweging gegeven een Fonds voor Toeristische uitrusting in te stellen, dat o.m. hulp zou verstrekken aan de gemeenten en de verenigingen tot bevordering van het vreemdelingenverkeer die niet over de nodige geldmiddelen beschikken om deel te nemen aan de financiering van investeringen tot bevordering van het toerisme.

RÉPONSE.

On ne peut sacrifier la sécurité aux impératifs d'une circulation accélérée.

La meilleure solution consisterait évidemment à supprimer les passages à niveau en construisant sur place un ouvrage d'art.

Chaque année, des crédits sont prévus pour l'amélioration de la situation créée par l'existence des passages à niveau et, dans certains cas, il faut même, en collaboration avec le Ministère des Travaux Publics, prendre des dispositions pour détourner la circulation de transit.

D'autre part, il faudrait veiller à ce que les passages à niveau situés à proximité des gares, ne restent pas fermés au-delà du temps strictement indispensable.

Le Transport par eau.

L'action de l'Office régulateur de la navigation intérieure répond à une nécessité, mais son influence se limite au territoire national. Il faut tendre à l'élaboration d'une réglementation internationale. D'autre part, l'Office ne peut être supprimé si l'on veut éviter que les bateliers ne se livrent une concurrence mortelle. On pourrait toutefois assouplir les tarifs existants.

Une question lui ayant été posée au sujet de la situation actuelle des ferry-boats, le Ministre répond que ceux-ci réalisent des bénéfices grâce à l'amélioration de leur matériel et aux facilités d'accostage offertes par le port de Zeebrugge.

Un commissaire demande si le chargement et le déchargement des malles, à Ostende, ne pourraient être confiés aux travailleurs du port dont certains sont en chômage. Des manœuvres y effectuent le travail pour un salaire inférieur à celui d'un docker.

Le Ministre répond qu'il n'y a pas tant de marchandises lourdes à manipuler et que les manœuvres ne peuvent à la fois être soumis au statut des dockers et jouir des avantages accordés aux agents de l'Etat.

En ce qui concerne l'enseignement dispensé aux enfants de bateliers, on souligne la nécessité d'axer la formation technique sur la motorisation. D'autre part, on souhaite que le contrat d'apprentissage soit élargi au profit des enfants de bateliers, ce qui leur permettrait de recevoir leur formation pratique dans les grandes entreprises d'armement.

Tourisme.**QUESTION.**

Un membre de la Commission a suggéré que soit envisagée la constitution d'un Fonds d'équipement touristique qui aurait notamment pour objet de venir en aide aux communes et aux syndicats d'initiative qui ne disposent pas des fonds nécessaires pour participer au financement des investissements touristiques.

ANTWOORD.

Inzake toeristische uitrusting verleent de Staat toelagen ten belope van 60 pct. terwijl de provinciën en de gemeenten gezamenlijk de overige 40 pct. financieren. Het is juist dat soms moet worden afgezien van bepaalde verwezenlijkingen als gevolg van geldgebrek bij de ondergeschikte besturen. De oplossing die een lid in overweging heeft gegeven, verdient een aandachtig onderzoek door het Departement.

* * *

B. BEGROTING VAN HET NATIONAAL BUREAU VOOR DE VOLTOOIING VAN DE NOORD-ZUIDVERBINDING.

De opdracht van het Nationaal Bureau voor de Voltooiing van de Noord-Zuidverbinding loopt ten einde op 31 december 1959.

Nu deze instelling haar werkzaamheden gaat stopzetten, lijkt het ons gepast haar verwezenlijkingen gedurende haar 24-jarig bestaan in herinnering te brengen.

Het Nationaal Bureau voor de Voltooiing van de Noord-Zuidverbinding werd opgericht bij de wet van 11 juli 1935.

Buiten zijn hoofdopdracht werd het belast met het productief maken en de verkoop van de onteigende gronden.

Behoorden eveneens tot zijn bevoegdheden, alle werken en overeenkomsten met de N.M.B.S. voor de inrichting van het Noord- en het Zuidstation, in de mate dat de uit te voeren werken uit de Noord-Zuidverbinding voortspuiten. Hetzelfde gold voor alle andere gelijkaardige handelingen die aan het Bureau konden worden toevertrouwd bij koninklijk besluit.

Artikel 10 van bovenvermelde wet bepaalde dat het Bureau zou worden ontbonden op 31 december 1946, tenzij een koninklijk besluit er de duur van zou verlengen.

Bij de ontbinding zouden zijn activa en passiva aan de Staat worden overgedragen.

Verlenging van de bestaansduur.

Het bestaan van het N.B.V. werd driemaal verlengd :

tot 31 december 1950, bij besluit van de Regent van 5 december 1946;

tot 31 december 1954, bij koninklijk besluit van 30 december 1950;

tot 31 december 1959, bij koninklijk besluit van 16 september 1954.

Ontbinding.

Op 26 september 1958 heeft de Ministerraad besloten het N.B.V. op 31 december 1959 te ontbinden.

RÉPONSE.

En matière d'équipement touristique, l'Etat intervient par voie de subsides à concurrence de 60 p. c. et les provinces et communes financent ensemble le solde de 40 p. c. Il est exact que parfois il faut renoncer à des réalisations à la suite de l'impécuniosité des pouvoirs subordonnés. La solution suggérée par le commissaire mérite un examen attentif de la part du Département.

* * *

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

La mission de l'Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi prendra fin au 31 décembre 1959.

Au terme de la durée de cet organisme, il est utile de rappeler ses réalisations, au cours de ses 24 années d'existence.

C'est en effet par la loi du 11 juillet 1935 que fut institué l'Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi.

Indépendamment de ses missions principales, il fut chargé de la mise en valeur et de la réalisation des terrains expropriés.

Etaient également compris dans sa mission, tous travaux et accords avec la S.N.C.B. destinés à l'aménagement des gares du Nord et du Midi, dans la mesure où les travaux à exécuter résultaient de l'établissement de la jonction Nord-Midi. Il en fut de même de toutes autres opérations analogues qui pouvaient être confiées à l'Office par arrêté royal.

Par l'article 10 de la dite loi, l'Office serait dissous le 31 décembre 1946, à moins qu'un arrêté royal ne prolonge sa durée.

A la dissolution, son actif et son passif seraient recueillis par l'Etat.

Prolongations de la durée.

La durée de l'O.N.J. a été prolongée à trois reprises :

jusqu'au 31 décembre 1950, par arrêté du Régent du 5 décembre 1946;

jusqu'au 31 décembre 1954 par arrêté royal du 30 décembre 1950;

jusqu'au 31 décembre 1959 par arrêté royal du 16 septembre 1954.

Dissolution.

En sa séance du 26 septembre 1958, le Conseil des Ministres a décidé de mettre fin au 31 décembre 1959, à la mission de l'O.N.J.

Noord-Zuidverbinding.

1. Doel van de Verbinding.

De Verbinding had hoofdzakelijk tot doel, dwars door het centrum van de hoofdstad een aansluiting tot stand te brengen tussen het noordelijke en het zuidelijke spoornet van het land, door een rechtstreekse en snelle verbinding, die met zes sporen de doortocht van 600 tot 800 reizigerstreinen mogelijk zou maken.

De Verbinding wilde het overstappen van de reizigers uitschakelen en de vroegere kopstations in doorgangstations veranderen, door hun capaciteit te verhogen en aldus alle bezwaren eigen aan de oude bedrijfsmethode af te schaffen. Zij was tevens een welkome gelegenheid om de bijna honderd jaar oude installaties van Brussel-Noord en van Brussel-Zuid te moderniseren.

De oprichting van drie halten (Centraal, Congres en Kapellekerk) ontlast daarbij in zeer ruime mate de stedelijke vervoerdiensten doordat de ongeveer 230.000 reizigers, die dagelijks per spoor te Brussel aankomen of vertrekken, doelmatiger wijze over de stad te worden verdeeld.

Dank zij de electrificatie van de grote lijnen die rondom Brussel uitstralen, is de gehele Noord-Zuidverbinding tenslotte de kern geworden van een werkelijke ondergrondse stadsspoorweg, van waaruit de zeer talrijke elektrische en motortreinen niet alleen de verre randgemeenten van Brussel, maar ook een groot gedeelte van het land bedienen.

2. De werken van burgerlijke bouwkunde.

De verbinding, op de oostelijke flank van de Zennevallei aangelegd, bestaat uit een tunnel van 2 km lengte, met aan de noordelijke en zuidelijke uiteinden twee viadukten van respectievelijk circa 300 en 1.100 meter lengte.

Om deze tunnel aan te leggen, heeft men de bodem op een breedte van 35 tot 60 meter en op een diepte van 8 tot 16 meter moeten uitgraven. Deze werken moesten worden uitgevoerd in een helling, zodat er vrees bestond voor grondverschuivingen, die niet enkel historische monumenten met zwakke fundering zoals de Kapellekerk en de Collegiale erk van de Heiligen Michiels en Goedele, maar eveneens alle aanpalende gebouwen met instorting bedreigden. Er moest ook grotendeels op drijfzand worden gebouwd.

Een luchtverseringsysteem werd in de tunnel aangebracht om de luchtvergiftiging door de motortreinen en de diesellocomotieven tegen te gaan.

De bedorven lucht wordt afgevoerd door de ventilatoren van drie centrales, die in de tunnel verspreid liggen en waarboven hoge schoorsteenen werden opgericht. Daarbij wordt in het Centraal Station en de Congreshalte de zuivere lucht van buiten door ventilatoren aangezogen en verspreid langs openingen van op de perrons aangebrachte luchtslangen.

Jonction ferroviaire Nord-Midi.

1. But de la Jonction.

L'objet principal de la Jonction était de créer à travers le centre de la capitale, une soudure entre le réseau ferroviaire Nord et Sud du pays par une liaison directe et rapide qui, grâce à ses six voies, devait permettre de faire passer 600 à 800 trains de voyageurs.

La Jonction devait permettre de supprimer les transbordements de voyageurs et de transformer les anciennes gares à rebroussement en gares de passage, en augmentant leur capacité et entraînant ainsi la suppression de tous les inconvénients inhérents à l'ancien mode d'exploitation. En même temps, elle a donné l'occasion de moderniser les installations de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi qui dataient de près de 100 ans.

La création de trois haltes (Centrale, Congrès et Chapelle) contribue en outre à soulager très sensiblement les transports urbains en répartissant plus judicieusement dans la ville les quelque 230.000 voyageurs arrivant ou partant journellement de Bruxelles par chemin de fer.

Enfin, grâce à l'électrification des grandes lignes rayonnant autour de Bruxelles, l'ensemble constitué par la Jonction et les gares du Nord et du Midi est devenu le noyau d'un véritable métropolitain urbain, dont les services intensifs de trains électriques et d'automotrices desservent non seulement la grande banlieue autour de Bruxelles, mais aussi une grande partie du territoire national.

2. Les ouvrages de génie civil.

La Jonction, établie dans le flanc Est de la vallée de la Senne, comporte un tunnel de 2 km de longueur prolongé au nord et au sud par deux viaducs ayant respectivement 300 m. et 1.100 m. environ de longueur.

Il a fallu pour exécuter ce tunnel, creuser une tranchée de 35 à 60 m. de largeur et d'une profondeur variant de 8 à 16 m. Ce tunnel devait se réaliser à flanc de coteau, avec la crainte très réelle de voir s'amorcer un glissement suivant les pentes qui aurait été susceptible de ruiner non seulement des monuments historiques à fondations précaires telles que l'Eglise de la Chapelle et la Collégiale des SS. Michel et Gudule, mais également toutes les constructions voisines. Cet ouvrage a dû également se construire en grande partie dans du sable boulant.

Une ventilation du tunnel était nécessaire pour empêcher l'atmosphère de devenir toxique du fait du passage des automotrices et locomotives Diesel.

L'évacuation d'air vicié est assurée par les ventilateurs de trois centrales réparties le long du tunnel et pourvues de cheminées de grande hauteur. De plus, à la Gare Centrale et à la Halte Congrès, l'air frais est aspiré à l'extérieur par des ventilateurs et insufflé par des ouvertures pratiquées dans des gaines situées sur les quais.

3. De stations en de halten.

a) HET CENTRAAL STATION.

Dit gebouw werd op een oppervlakte van 4.325 m² opgericht boven de ondergrondse perrons van de zes sporen; het omvat vier verdiepingen met kantoorruimte boven de eigenlijke spoorweginstallaties op de gelijkvloerse verdieping. Het vormt in het hartje van het land een goed bereikbaar administratie- en documentatiecentrum. Zijn er o. m. gevestigd de kantoren van het Commissariaat-generaal voor Toerisme, het Bestuur van het Vervoer, de Commerciële Directie van de N.M.B.S.

Een bijzonder perron werd aangelegd voor de treinen die tussen de nationale vlieghaven van Zaventem en de Air Terminus van de Sabena rijden. Deze laatste, in de onmiddellijke nabijheid van het Centraal Station gelegen, staat door middel van roltrappen en liften in verbinding met dit perron. Deze verwezenlijking, die haar weerga niet heeft in het buitenland, legt het centrum van de stad op 15 minuten van de vlieghaven; het brengt daarenboven een rechtstreekse verbinding tot stand tussen de Air Terminus en het spoorwegnet voor de reizigers uit de provincie.

b) IN DE HALTE KAPELLEKERK EN DE CONGRES-HALTE is het minder druk; de Congreshalte zal echter zeer belangrijk worden, wanneer de Administratieve Wijk op de nabijliggende terreinen zal voltooid zijn.

c) NOORDSTATION.

Dit station omvat 12 sporen aan perrons van 300 m. lengte. De sporen liggen op ongeveer 8 meter boven het omringende terrein.

d) ZUIDSTATION.

Dit is tot doorgangsstation verbouwd. Het werd 6 meter verhoogd en omvat 22 sporen, waarvan 4 doodlopende. De 300 meter lange perrons zijn breder dan die van Brussel-Noord. Het Zuidstation wordt immers als het belangrijkste beschouwd: de treinen blijven er langer stilstaan en de internationale dienst is er uitgebreider.

4. Elektrische uitrusting voor tractie, signalisatie en televerbindingen.

Alle sporen van de Verbinding en van de nieuwe Noord- en Zuidstations werden geëlectrificeerd. Spijts de korte afstand van de Verbinding, wordt tengevolge van het druk verkeer zeer veel elektrische drijfkracht verbruikt, die door twee onderstations van 12.000 en 9.000 kW wordt geleverd. Deze stations bevinden zich respectievelijk te Brussel-Noord en te Brussel-Zuid.

De Verbinding is uitgerust met het automatisch blok; alle signalen, ten getale van 54, zijn lichtgevend.

3. Les gares et les haltes.

a) LA GARE CENTRALE.

Etabli sur une surface de 4.325 m², ce bâtiment bâti au-dessus des quais souterrains desservant les 6 voies, comporte 4 étages de bureaux surplombant les locaux à usage ferroviaire du rez-de-chaussée. C'est au cœur du pays un point d'arrêt et un centre administratif et de documentation. On y trouve notamment les bureaux du Commissariat Général au Tourisme, l'Administration des Transports, la Direction Commerciale de la S.N.C.B.

Un quai a été spécialement aménagé dans la gare pour les trains circulant entre l'aérodrome national de Saventhem et l'Air Terminus de la SABENA, lequel, situé à proximité immédiate de la Gare Centrale, est en communication par escalators et ascenseurs avec ce quai. Cette réalisation qui n'a pas son pareil à l'étranger, met le cœur de la Ville à 15 minutes de son aérodrome; en outre, elle établit une liaison directe entre l'Air Terminus et les lignes du réseau des chemins de fer pour les voyageurs arrivant de province ou s'y rendant.

b) LES HALTES CHAPELLE ET CONGRÈS ont un trafic moins élevé; toutefois la halte Congrès est appelée à prendre une grande importance en raison de la construction, sur les terrains voisins, de la Cité Administrative.

c) GARE DU NORD.

Cette gare comporte 12 voies à quai de 300 m. de longueur dont les rails se trouvent à quelque 8 m. au-dessus du terrain environnant.

d) GARE DU MIDI.

Celle-ci a été transformée en gare de passage, surélevée de 6 m. et comportant 22 voies dont 4 ont été maintenues en cul de sac. Les quais de 300 m. de longueur sont plus larges que ceux de Bruxelles-Nord. La gare du Midi est d'ailleurs considérée comme la plus importante: les stationnements des trains y sont plus longs et le service international y est plus développé.

4. Equipements électriques de traction, de signalisation et de télécommunications.

Toutes les voies de la Jonction et des nouvelles gares du Nord et du Midi ont été électrifiées. Malgré la faible longueur de la Jonction, l'intensité du trafic occasionne une grande consommation d'énergie électrique, laquelle est fournie par les deux sous-stations de 12.000 et 9.000 kW sises respectivement à Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi.

La Jonction est équipée du bloc automatique, tous les signaux, au nombre de 54, étant lumineux.

Het Noord- en het Zuidstation bezitten elektrische signalisatie-installaties met centrale commando-apparaten volgens het electromechanisch systeem; de drie seinhuizen van het Noord- en het Zuidstation stellen in totaal 513 wisselstandmotoren en 188 signalen in werking.

5. Enkele cijfers.

De hierna vermelde cijfers geven een idee van de omvang der uitgevoerde werken bij de oprichting van de Noord-Zuidverbinding.

Tunnel en viaducten.

Grondwerken	: 1.000.000 m3.
Staal	: 140.000 ton.
Cement	: 135.000 ton
Grint	: 650.000 ton.
Zand	: 270.000 ton.
Beton	: 1.200.000 m3

Noord- en Zuidstation.

Grondwerken	: 2.000.000 m3.
Ontwikkeling der sporen	: 110 km.

6. Verkeer op de Noord- Zuidverbinding.

Men zal zich herinneren dat de Noord-Zuidverbinding op 4 oktober 1952 in gebruik werd genomen door de openstelling van twee sporen in de centrale koker.

De stand der ophogingswerken in het Noord- en het Zuidstation maakte het op 5 oktober 1953 mogelijk vijf sporen in bedrijf te nemen; tenslotte werd de exploitatie van de zes sporen in de maand mei 1954 begonnen.

De bijkomende toegang tot het Centraal Station, aan de kant van de Grasmarkt, werd voor het publiek opengesteld in december 1954.

Het bijkomend perron in het Centraal Station voor de verbinding Brussel-Melsbroek tenslotte, werd op 15 mei 1955 toegankelijk gemaakt.

a. TREINVERKEER.

In oktober 1958 reden door de Verbinding 618 treinen, waarvan 37 internationale treinen zonder stopplaats te Brussel-Centraal. Deze cijfers gelden voor een gewone werkdag en hebben alleen betrekking op de geladen treinen; ze houden geen rekening met de seizoentreinen die niet gedurende de gehele geldigheidsduur van de reisgids rijden.

Op dezelfde datum (oktober 1958) reden tussen het Centraal Station en de Nationale Luchthaven 50 treinen in beide richtingen of in totaal 100 treinen per dag.

Les gares du Nord et du Midi sont dotées d'installations électriques de signalisation avec appareils centraux de commande du système électromécanique. Les 3 cabines du Nord et du Midi manœuvrent au total 513 moteurs d'aiguillage et 188 signaux.

5. Quelques chiffres.

Les chiffres ci-après donnent une idée de l'importance des travaux effectués à l'occasion de la création de la Jonction Nord-Midi.

Tunnel et viaducs.

Terrassements	: 1.000.000 m3.
Acier	: 140.000 tonnes
Ciment	: 135.000 tonnes
Gravier	: 650.000 tonnes
Sable	: 270.000 tonnes
Béton	: 1.200.000 m3.

Gares du Nord et du Midi.

Terrassements	: 2.000.000 m3.
Développement des voies	: 110 km.

6. Trafic de la Jonction Nord-Midi.

On se rappellera que la Jonction Nord-Midi a été inaugurée le 4 octobre 1952, par la mise en service des 2 voies du pertuis central.

L'avancement des travaux de relèvement des gares du Nord et du Midi permit de mettre 5 voies en exploitation le 5 octobre 1953, pour aboutir finalement à la mise en service complète des 6 voies au mois de mai 1954.

L'accès complémentaire à la gare Centrale, en direction du Marché-aux-Herbes a été ouvert au public en décembre 1954.

Enfin, le quai supplémentaire de la gare Centrale destiné à la liaison Bruxelles-Melsbroeck a été inaugurée le 15 mai 1955.

a) MOUVEMENT DES TRAINS.

En octobre 1958, le nombre de trains circulant dans la Jonction de bout en bout était de 618, dont 37 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 (octobre 1958), le nombre de trains circulant entre la Gare Centrale et l'Aérodrome National était de 50 trains dans chaque sens, soit au total 100 trains par jour.

b) EVOLUTIE VAN HET REIZIGERSVERKEER IN DE BRUSSELSE STATIONS.

De onderstaande statistiek toont aan, de invloed van de Expo 1958 buiten beschouwing gelaten, dat het reizigersverkeer in de Brusselse stations steeds toeneemt. De tellingen terzake werden op een werkdag verricht.

b) EVOLUTION DE LA CLIENTÈLE DES GARES DE BRUXELLES.

Les statistiques ci-dessous prouvent, exception faite de l'incidence de l'Exposition de 1958, que le mouvement des voyageurs est en progression constante dans les gares de Bruxelles. Les comptages en question ont été effectués un jour ouvrable.

Datum van de telling — Date du comptage	Aantal reizigers (aankomst en vertrek). — <i>Nombre de voyageurs (entrée et sortie)</i>							
	Brussel. — <i>Bruxelles</i>					Schaarbeek	Leopoldswijk	Totaal
	Centraal — <i>Central</i>	Congres — <i>Congrès</i>	Kapellekerk — <i>Chapelle</i>	Noord — <i>Nord</i>	Zuid — <i>Midi</i>	— <i>Schaerbeek</i>	— <i>Quartier Léopold</i>	— <i>Nombre total</i>
Sept. 1952	—	—	—	83.222	96.035	11.560	25.308	216.125
2-12-1952	23.782	2.787	—	53.809	70.101	11.946	22.860	185.285
24- 3-1953	26.809	2.697	743	56.886	68.926	11.943	22.503	190.507
17-11-1953	39.824	2.845	982	49.300	83.167	13.054	22.315	211.487
23- 3-1954	45.432	3.958	1.150	51.090	75.921	11.715	22.504	211.770
24- 8-1954	45.342	4.762	1.150	54.227	84.365	9.696	22.001	221.543
15- 3-1955	58.253	4.373	1.507	48.382	76.838	10.710	18.296	218.359
23- 8-1955	51.021	4.154	1.304	50.380	85.820	11.594	20.025	224.298
15- 5-1956	65.452	5.883	2.221	56.853	78.370	12.103	19.364	240.246
28- 9-1956	68.150	5.689	2.209	54.650	93.700	13.455	18.574	256.427
8-10-1957	70.292	5.802	2.298	50.318	84.000	13.469	21.300	247.479
18- 3-1958	76.406	8.001	2.463	57.110	80.450	13.943	20.910	259.283
9- 9-1958	73.730	5.926	2.405	79.659	84.642	23.611	21.282	291.255
17- 3-1959	80.534	6.537	2.763	58.678	86.078	12.299	20.077	266.966

De toeneming van het dagelijks verkeer bedraagt, volgens tellingen van maart 1959, 24,8 pct. in vergelijking met de maand september 1952.

Gebouwen.

Behalve de stations en de halten waarvan vroeger reeds sprake was, hebben het N.B.V. en de N.M.B.S. een aantal gebouwen van verschillende omvang opgericht, waarvan enkele voor de N.M.B.S. bestemd zijn en de overige voor diverse doeleinden worden aangewend.

Het betreft de volgende gebouwen :

1. *Bij Brussel-Zuid.*

a) ADMINISTRATIEGEBOUW VAN DE N.M.B.S.

Blok van zes verdiepingen gebouwd op een terrein van 2.348 m² oppervlakte aan de Fonsnylaan, waarin de diensten van de Groep Brussel van de N.M.B.S. ondergebracht zijn.

b) GEBOUW VOOR DIVERSE DOELEINDEN VAN DE N.M.B.S.

Administratieblok van zes verdiepingen, opgericht op een terrein van 1.508 m² aan de Fonsnylaan, en bestemd voor de Directie Financiën van de N.M.B.S., met name voor de Controledienst der Ontvangsten die, vóór de Verbinding bestond, in het

L'augmentation du trafic journalier est d'après les comptages effectués en mars 1959 de 24,8 p. c. par rapport au mois de septembre de 1952.

Bâtiments.

Indépendamment des bâtiments des gares et haltes dont il a été question, l'O.N.J. et la S.N.C.B. ont été amenés à construire un certain nombre de bâtiments d'importance variable, dont certains pour la S.N.C.B. et d'autres affectés à d'autres destinations.

Il s'agit des bâtiments énumérés ci-après :

1. *Abords de Bruxelles-Midi.*

a) BATIMENT ADMINISTRATIF DE LA S.N.C.B.

Bloc de six étages, érigé sur un terrain de 2.348 m² à front de l'avenue Fonsny où ont été installés les services du Groupe de Bruxelles de la S.N.C.B.

b) BATIMENT A USAGES DIVERS DE LA S.N.C.B.

Bloc administratif à six étages érigé sur un terrain de 1.508 m² à front de l'avenue Fonsny, à l'intention de la Direction des Finances de la S.N.C.B. et notamment du Service du Contrôle des Recettes qui, avant la Jonction, était installé

vroegere Noordstation gevestigd was. In dit gebouw bevindt zich eveneens een mess voor het personeel van de N.M.B.S. dat in de stations en de kantoren in de buurt werkt.

c) DIVERSE LOKALEN ONDER DE SPOREN van de uitgangsrooster, aan de kant van de verbinding :

1^o een uitgestrekte ruimte van 5.654 m², ingericht als autobusstation en voorlopig gebruikt als garage voor delichte vrachtwagens van de Posterijen;

2^o een openbaar bureau der P.T.T.;

3^o lokalen bestemd voor kantoren en opslagplaatsen — thans verhuurd aan het Bestuur der Posterijen.

d) SORTEERGEBOUW DER POSTERIJEN.

Op een terrein van 105 m × 14 m heeft de N.B.V. voor het Bestuur der Posterijen een gebouw van 37,50 m hoogte opgericht waar alle sorteringsverrichtingen van de Brusselse agglomeratie zijn samengebracht. Het gebouw bestaat uit zes verdiepingen en bezit een volledige uitrusting voor electromechanische behandeling van de post, d.w.z. dat het vervoer van de zakken, korven, bundels brieven verzekerd wordt door een net van 12 km transportbanen van diverse typen (kettingbanen, jacobsladders, kettingen met sloepen, loopkatten, enz).

De verbinding tussen de perrons van het station en het gebouw voor de verdeling van de aankomende en vertrekkende postzakken, is eveneens gemechaniseerd.

Dit Sorteergebouw, waarin 1.000 personeelsleden gelijktijdig kunnen werken, is het grootste van heel Europa.

e) 2 GECOMBINEERDE GEBOUWEN, met toegangen tot de ondergrondse perrons van de tramtunnel.

2. *Op het grondgebied van de stad Brussel* heeft de N.B.V. de volgende gebouwen opgetrokken :

a) Winkels en garages aan de Stalingradlaan.

b) Winkels, kantoren en opslagplaatsen onder de zuidelijke viaduct, in de omgeving van de Halte Kapellekerk.

c) Twee sectieposten voor de electriciteitsvoorziening van de spoorlijnen van de Verbinding, de een op het noorderhoofd van de tunnel, de ander in de nabijheid van de halte Kapellekerk.

d) De geschiktmaking (gedeeltelijke sloping en wederopbouw) van een blok in de nabijheid van de Grote Markt en bestemd voor het Pershuis.

e) De restauratie van de Magdalenakerk — die tot 's lands kunstpatrimonium behoort — en de wederopbouw van de St. Annakapel.

dans l'ancienne gare du Nord. On trouve également dans ce bâtiment, un mess pour les agents de la Société Nationale occupés dans les gares et dans les bureaux situés au voisinage de celles-ci.

c) DIVERS LOCAUX SITUÉS SOUS LES VOIES FERRÉES du grill de sortie, côté Jonction et comportant :

1^o un vaste espace de 5.654 m² de superficie aménagé en gare d'autobus et utilisé provisoirement pour le garage des camionnettes postales;

2^o un bureau public des P.T.T.;

3^o des locaux à usage de bureau et dépôts — et qui sont donnés en location à l'Administration des Postes.

d) BATIMENT DU TRI-POSTAL.

Sur un terrain d'une superficie de 105 m. × 14 m. l'O.N.J. a construit, pour l'Administration des Postes, un bâtiment de 37^m50 de hauteur, où sont concentrées toutes les opérations de Tri-postal de l'agglomération bruxelloise. Ce bâtiment à six étages a été pourvu d'un équipement complet de manutention électro-mécanique du courrier, c'est-à-dire que tout le transport des sacs, paniers, liasses-lettres, est assuré au moyen d'un réseau de 12 km. de transporteurs de types divers (transports à courroies, chaînes à godets, à balancelles, à charriots, etc.).

La liaison entre les quais de la gare et le bâtiment pour l'acheminement des sacs postaux arrivant ou partant par chemin de fer est également mécanisée.

Ce bâtiment de Tri, conçu pour abriter simultanément 1000 agents d'exploitation, est le plus important de toute l'Europe.

e) 2 BATIMENTS COMBINÉS avec les accès aux quais souterrains du tunnel pour tramways.

2. *Sur le territoire de la ville de Bruxelles*, l'O.N.J. a réalisé les bâtiments ci-après :

a) Des magasins et garages à l'avenue de Stalingrad.

b) Des magasins, bureaux et entrepôts sous le viaduc Sud aux abords de la halte Chapelle.

c) Deux postes de sectionnement pour l'alimentation en courant électrique des voies ferrées de la Jonction, l'un sur la tête Nord du tunnel, l'autre près de la halte Chapelle.

d) L'appropriation (démolition partielle et reconstruction) d'un bloc d'immeubles à proximité de la Grand'Place pour servir de Maison de la Presse.

e) La restauration de l'Eglise de la Madeleine — monument appartenant au patrimoine artistique national — et la reconstruction de la Chapelle Sainte-Anne.

3. Te Brussel-Noord werden gebouwd :

- a) Garages onder de noordelijke viaduct, met een totale oppervlakte van 6.330 m².
- b) Winkels in de hoofden van de viaduct van de Brabantstraat.
- c) Een gebouw bij de brug over de Brabantstraat, waarin de beroepsscholen van de N.M.B.S. moeten worden ondergebracht.
- d) Een gebouw aan de Vooruitgangstraat, dat door het Gewestelijk Centrum voor maatschappelijke verzekeringen van de N.M.B.S. gebruikt wordt.
- e) In de loop van 1959-1960 moeten nog twee appartementsgebouwen worden opgetrokken voor het gespecialiseerd personeel van de N.M.B.S., dat onmiddellijk moet kunnen optreden in geval van schade of ongeval om aldus de veiligheid en de voortzetting van de exploitatie in de Verbinding en de Brusselse stations te verzekeren. Het ene, met 24 appartementen, zal in de nabijheid van het Zuidstation, het andere dichtbij het Noordstation worden opgetrokken. Deze gebouwen zullen vrijrijen op grondoverschotten van het N.B.V.

Stedebouwkundige aanleg van de omgeving van de Noord-Zuidverbinding.

1. Slopingen — Nieuwe wegen — Wederopbouw.

Vóór de werken bestonden er slechts enge straten met meestal oude en ongerieflijke huizen. Om de Verbinding met haar nieuwe stations dwars door de stad te kunnen aanleggen, moesten meer dan 700 gebouwen onteigend en gesloopt worden, waarbij een twintigtal doodlopende straatjes werden opgeruimd. Dit heeft een belangrijke gezondmaking van het centrum van de hoofdstad tot gevolg gehad.

Ter vervanging van het vroegere net van bouwvallige en ongezonde straten, werden boven en in de omtrek van de tunnel, nieuwe aan de eisen van het autoverkeer goed aangepaste verkeersaders aangelegd. De ruggesgraat van dit nieuwe net is de 30 à 36 meter brede verbindingslaan, vanwaar dwarswegen vertrekken die het verkeer tussen het handelscentrum en het oostelijk gedeelte van de agglomeratie bevorderen. Twee kunstwerken werden aangelegd om te voorkomen dat deze laan en twee andere lanen elkaar gelijkvloers zouden kruisen, het ene onder de Kleine Ring ter hoogte van de Kruidtuin, het andere aan het Gerechtsplein.

Deze laan heeft het optrekken bevorderd van een groot aantal administratieve gebouwen, waarvan sommige met een monumentaal karakter, zoals de Albertinabibliotheek, het Air-Terminusgebouw, het Telexgebouw van de R.T.T., het gebouw van de Nationale Bank met haar drukkerij en, weldra, de Administratieve Wijk. Andere kantoor- en winkelcomplexen kwamen tot stand op privaat initiatief, terwijl sociale appartementsgebouwen in de nabijheid van de halten Kapellekerk en Congres opgericht werden.

3. A Bruxelles-Nord, ont été construits :

- a) Des garages sous le viaduc Nord d'une superficie totale de 6.330 m².
- b) Des magasins dans les culées du viaduc de la rue de Brabant.
- c) Un bâtiment près du pont de la rue de Brabant pour recevoir les Ecoles Professionnelles de la S.N.C.B.
- d) Un bâtiment à la rue du Progrès, occupé par le Centre Régional des Assurances Sociales de la S.N.C.B.
- e) Il reste à construire, dans le courant des années 1959-1960, deux blocs de logements destinés au personnel spécialisé de la S.N.C.B. appelé à intervenir immédiatement en cas d'avaries ou d'accidents pour assurer la sécurité et la continuité d'exploitation dans la Jonction et les gares de Bruxelles. L'un de ces blocs de 24 appartements sera érigé près de la gare du Midi tandis que l'autre sera voisin de la gare du Nord. Ces bâtiments seront érigés sur des excédents de terrains appartenant à l'O.N.J.

Urbanisation des abords de la Jonction.

1. Démolitions — Voirie nouvelle — Reconstruction immobilière.

La voirie existant avant les travaux ne comportait que des rues étroites bordées d'habitations pour la plupart vétustes et inconfortables. Pour réaliser la percée à travers la ville et aménager les nouvelles gares il a fallu exproprier et démolir plus de 700 immeubles et faire disparaître une vingtaine d'impasses. Il en est résulté un important assainissement du centre de la Capitale.

En remplacement du réseau ancien de rues lépreuses et malsaines, on a construit, au-dessus et aux abords du tunnel, un réseau d'artères nouvelles bien adaptées aux besoins de la circulation automobile, dont l'épine dorsale est constituée par le boulevard de la Jonction, d'une largeur variant de 30 à 36 m. et sur lequel s'amorcent des transversales favorisant les relations entre le centre commercial et la partie est de l'agglomération. Deux ouvrages d'art évitent le recoupement à niveau de ce boulevard avec deux artères; l'un sous le boulevard de petite ceinture au Jardin Botanique, l'autre à la Place de la Justice.

La création de ce boulevard a favorisé l'édification d'un grand nombre de bâtiments administratifs dont certains de caractère monumental, tels la Bibliothèque Albertine, l'Air Terminus, le bâtiment Télèx de la R.T.T., le bâtiment de la Banque Nationale et son Imprimerie et, bientôt, la Cité Administrative. D'autres complexes de bureaux et magasins sont construits par l'initiative privée, tandis que des blocs de logements sociaux s'élèvent près des Haltes Chapelle et Congrés.

De slopingen hebben het mogelijk gemaakt historische gebouwen beter te doen uitkomen. Dit is het geval voor de kapel der Brigitinnen, de Kapellekerk, de Magdalenakerk, de Collegiale Kerk van de HH. Michiel en Goedele; dank zij die slopingen konden ook groene stroken, garages en parkeerplaatsen in de omgeving van het Centraal Station aangelegd worden. Daar de vroegere Kruidtuin naar een randgemeente is overgebracht, heeft het N.B.V. er een nieuw openbaar park aangelegd.

2. Omgeving van het Noord- en het Zuidstation.

Hier hebben de uitvoerders van de Noord-Zuid-verbinding af te rekenen gehad met verschillende vraagstukken in verband met de spoorwegexploitatie, o. m. het aanpassen van de wegen aan de verkeersisen en het vergemakkelijken van de toegang tot de stations; de coördinatie tussen de spoorweg en de transportmiddelen gebruikt door de reizigers; het aanleggen van plaatsen waar de wagens zonder bestuurder kunnen stationeren. Aan de verfraaiing van de omgeving der stations moest eveneens worden gedacht.

a) GESCHIKTMAKING VAN DE WEGEN EN VERKEERSADERS.

Door het achteruitbouwen van de ontvangstengebouwen en het slopen van een aantal oude panden die met het oog hierop zijn onteigend, kwamen grote ruimten vrij die aangewend werden om de bestaande toegangswegen te verbreden en nieuwe straten te trekken.

Het verkeer werd ook vergemakkelijkt door andere werken of schikkingen om te vermijden dat het op hetzelfde niveau zou dienen te kruisen. Zulke werken zijn :

de tunnel voor voertuigen in de Fonsnylaan (Brussel-Zuid), 125 m lang, twee opritten van 80 m, doorsnede : 9 m $\times$ 4 m.

de tramtunnel te Brussel-Zuid, 335 m. lang, vier opritten van 90 m., doorsnede : 14 m $\times$ 5,70 m. Dank zij dit kunstwerk hoeven de tramlijnen de Ringlaan (25.000 auto's per dag in beide richtingen) en de Argonnestraat niet meer te kruisen, kunnen de trams, die op de topuren om de 30 seconden op elkaar volgen en dagelijks 200.000 reizigers door de tunnel vervoeren, vlot doorrijden, terwijl daardoor bovendien de weg is vrijgemaakt, wat ook het autoverkeer vergemakkelijkt.

de ondergrondse doorgangen onder de opgehoogde sporen, ten getale van 6 te Brussel-Noord en 3 te Brussel-Zuid, welke de wijken verbinden die sinds het ontstaan van de spoorwegen gescheiden waren door de sporen die op hetzelfde niveau als de weg werden aangebracht. Ten slotte werd het tracé van de tramlijnen gewijzigd en zoveel mogelijk in een eigen baan gelegd.

Les démolitions effectuées ont aussi permis de dégager et mettre en valeur des monuments historiques tels que la Chapelle des Brigittines, l'Eglise de la Chapelle, l'Eglise de la Madeleine, la Collégiale des SS. Michel et Gudule; elles ont également rendu possible l'aménagement de zones de verdure, de garages et de parkings aux abords de la Gare Centrale. L'ancien Jardin Botanique ayant émigré en dehors de l'agglomération, un parc public y a été réaménagé par l'O.N.J.

2. Abords des Gares du Nord et du Midi.

Ici, les réalisateurs de la Jonction ont dû se préoccuper de divers problèmes liés à l'exploitation ferroviaire qui sont : l'appropriation de la voirie pour l'adapter aux nécessités de la circulation et faciliter les accès aux gares; la coordination entre le chemin de fer et les moyens de transport utilisés par les voyageurs; la création d'emplacements pour le stationnement des voitures sans chauffeur. Il fallait également se soucier de l'embellissement des abords des gares.

a) APPROPRIATION DE LA VOIRIE ET DES COURANTS DE CIRCULATION.

Le recul des bâtiments de recettes et la démolition d'un certain nombre de vieux immeubles expropriés pour la circonstance ont libéré de vastes espaces qui ont été utilisés pour élargir les voies d'accès existantes et percer de nouvelles rues.

La circulation a également été rendue plus aisée par d'autres ouvrages ou dispositifs permettant d'éviter les recoupements à niveau tels que :

tunnel pour véhicules à l'avenue Fonsny (Bruxelles-Midi) de 125 m de long et deux rampes d'accès de 80 m. — Section du tunnel : 9 m $\times$ 4 m.

tunnel pour tramways à Bruxelles-Midi de 335 m. de long avec quatre rampes d'accès de 90 m. — Section du tunnel de 14 m $\times$ 5^m70. Cet ouvrage supprime le recoupement des lignes de tram avec le boulevard de Petite Ceinture (trafic : 25.000 autos par jour dans chaque sens) et avec la rue de l'Argonne; il assure un écoulement aisé de la circulation des trams qui, aux heures de pointe, se suivent à intervalle de 30" et qui transportent journellement à travers le tunnel 200.000 voyageurs. De plus, il dégage la voirie ce qui facilite la circulation automobile.

création sous les voies ferrées surélevées, de passages inférieurs au nombre de 6 à Bruxelles-Nord et de 3 à Bruxelles-Midi, et qui relient les quartiers de l'agglomération séparés depuis l'origine des chemins de fer par les voies ferrées établies au niveau de la voirie. Enfin, le tracé des *voies de tramways* sortant des tunnels a été remanié pour les mettre autant que possible en *site propre*.

b) COORDINEREN VAN DE TRANSPORTMIDDELEN.

De electrificering van de spoorwegen was niet denkbaar zonder gemakkelijke tramaansluiting en zonder trams en autobussen aan de treinstations.

Te Brussel-Zuid treffen de reizigers in de onmiddellijke omgeving van de spoorweg een tramstation aan, waar de lijnen naar een groot gedeelte van de agglomeratie voorbijkomen. Onder de treinsporen is een oppervlakte van 5.642 m² aangelegd als *busstation*, dat als zodanig gebruikt zal kunnen worden zodra dit openbaar vervoermiddel genoeg ontwikkeld zal zijn. (Het is voorlopig verhuurd aan het Bestuur der Posterijen, dat het als garage gebruikt). De terminus van de M.M.V.B.-lijnen is dicht bij het spoorwegstation gebracht.

Te Brussel-Noord zetten de tramlijnen, die aan de nieuwe inrichting van het wegennet werden aangepast, de reizigers af voor de ingang van het station. Op de gelijkvloerse verdieping van een pand dat tegen de noordelijke viaduct is aangebouwd, werd een busstation ingericht. Ook de buurtspoorweglijnen werden dicht bij het station gebracht, terwijl de terminus naar het Rogierplein werd verlegd.

c) PARKEERRUIMTE.

De nieuwe wegen aan het Zuidstation werden breed aangelegd, zodat er 275 personenwagens kunnen parkeren, terwijl te Brussel-Noord op de verdiepingen van het gebouw waarin het busstation is ondergebracht, 1000 parkeerplaatsen voor auto's ingericht zullen worden. Een andere garage, waarin 300 wagens plaats zullen kunnen vinden, werd onder de sporen tussen de Brabant- en de Plantenstraat gebouwd toen de noordelijke viaduct werd aangelegd.

d) NIEUWE GEBOUWEN.

De gronden die na de geschiktmaking van de wegen beschikbaar bleven, werden verkaveld en verkocht. Tegen het Zuidstation wordt een wijk van moderne gebouwen gesticht; dit gebeurt ook te Brussel-Noord, waar op de oude plaats van het station, een torengedebouw van 25 verdiepingen komt met winkels op de begane grond en kantoren, flats, bioscoop en twee toneelzalen voor het Nationaal Toneel, op de bovenverdiepingen.

3. Groendreef.

Het station aan de Groendreef, dat het oudste was van Brussel en nadien hulpstation werd voor Brussel Noord, kon buiten gebruik worden gesteld als gevolg van de werken aan de Verbinding. Op de beschikbaar gekomen gronden, ter grote van 7 ha, heeft de SABENA een helihaven aangelegd, terwijl het Ministerie van Openbare Werken op het andere spoorwegtracé een straat heeft geopend en de overige terreinen verkaveld en verkocht werden als bouwgrond.

b) COORDINATION DES MOYENS DE TRANSPORT.

L'électrification des chemins de fer ne se concevait pas sans une liaison de quai à quai avec les tramways, sans la présence à la descente du train, du tram et de l'autobus.

A Bruxelles-Midi, les voyageurs trouvent à proximité immédiate du chemin de fer une gare pour tramways où passent les lignes qui desservent une grande partie de l'agglomération. Sous les voies du chemin de fer un espace de 5.654 m² a été aménagé en *gare pour autobus* qui pourra être utilisée à cet effet lorsque ce moyen de transport public sera suffisamment développé. (Il est provisoirement loué comme garage à l'Administration des Postes.) Le terminus des lignes de la S.N.C.V. a été rapproché de la station des chemins de fer.

A Bruxelles-Nord, les voies de tramways, adaptées aux dispositions nouvelles de la voirie, amènent les voyageurs devant l'entrée même de la salle des guichets. Une gare pour autobus a été aménagée au rez-de-chaussée d'un bâtiment construit contre le viaduc Nord. Les lignes vicinales ont également été rapprochées de la gare et le terminus a été porté à la place Rogier.

c) STATIONNEMENT DE VOITURES SANS CHAUFFEUR.

Les dimensions de la nouvelle voirie aux abords de la nouvelle gare du Midi ont été largement conçues pour permettre le parkage de 275 voitures automobiles, tandis qu'à Bruxelles-Nord, les étages du bâtiment contenant la gare pour autobus comportera 1.000 emplacements de parkage automobile. Un autre garage d'une capacité de 300 voitures a été réalisé sous les voies ferrées entre les rues de Brabant et des Plantes à l'occasion de la construction du Viaduc Nord.

d) RECONSTRUCTION IMMOBILIÈRE.

Les parcelles de terrain restant disponibles après l'appropriation de la voirie ont été loties et vendues. Un nouveau quartier d'immeubles modernes commence à s'ériger près de la gare du Midi; il en est de même à Bruxelles-Nord, où sur l'emplacement de l'ancienne gare, s'érige un building de 25 étages avec rez-de-chaussée commerciale, et, aux étages, des bureaux, appartements, cinéma, et deux salles de spectacles pour le Théâtre National.

3. Allée Verte.

La gare de l'Allée Verte, la plus ancienne de Bruxelles devenue, par la suite, gare de secours de Bruxelles-Nord, a pu être désaffectée à la suite des travaux de la Jonction. Sur les terrains d'une superficie de 7 ha devenus disponibles, un hélicoptère a été créé par la S.A.B.E.N.A.; une rue a été tracée sur l'ancien raccordement ferré par le Ministère des Travaux Publics et les excédents de terrains sont lotis et vendus pour être affectés à la construction immobilière.

4. *Andere stedenbouwkundige verwezenlijkingen.*

Het N.B.V. heeft, binnen het kader van de werken aan de Ringlaan met het oog op de Tentoonstelling, in samenwerking met het Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw in de Plantentuin de wegverbinding aangelegd tussen de tunnel ter hoogte van de Koningstraat en die ter hoogte van de Ginestraat (Rogierplein).

Deze samenwerking kwam eveneens tot stand bij de uitvoering van de kunstwerken onder het wegdek, gecombineerd met de viaduct van het Gerechtplaatsje, welke als toegang dienen voor de ondergrondse parkings ter plaatse van de vroegere Kunstberg, alsmede bij het aanleggen van de nieuwe wegen tussen de Grasmarkt en het Koningsplein via het Albertinacomplex.

In de nabijheid van het Centraal Station moeten nog belangrijke werken worden uitgevoerd, namelijk een aantal gangen voor voetgangers ten einde de toegang tot de spoorweginstallaties te vergemakkelijken voor de tienduizenden reizigers die nu de straten en kruispunten moeten oversteken, waar een zeer druk verkeer van auto's en gemeenschappelijke vervoermiddelen heerst.

De werken voor deze gangen zullen in 1959 beginnen en in het midden van 1960 voltooid zijn.

Financieel aspect.

1. *Bijzonder Fonds van de Noord-Zuidverbinding.*

Artikel 6 van de wet van 11 juli 1935 tot oprichting van het Nationaal Bureau voor de Voltooiing der Noord-Zuidverbinding bepaalt dat een bijzonder en tijdelijk fonds wordt ingesteld om gedurende de jaren 1935 tot 1939 te voorzien in de uitgaven voor de werken van de Noord-Zuidverbinding.

Dit fonds werd toen gestijfd voor een totaal bedrag van 400 miljoen frank, dat geleidelijk tot 5.500.000.000 frank werd verhoogd, met de volgende tussenstadia :

2.600.000.000 frank (begrotingswet 1947);
4.000.000.000 frank (begrotingswet 1950);
4.750.000.000 frank (begrotingswet 1953);
5.450.000.000 frank (begrotingswet 1956);
5.500.000.000 frank (begrotingswet 1958);

Einde 1958 bedroegen de afboekingen van dit fonds 5.554.000.000 frank en was een krediet van 199.200.000 frank uitgetrokken op de buitengewone begroting voor het dienstjaar 1959, zodat het totale bedrag van het Bijzonder Fonds van de Noord-Zuidverbinding op 5.753.200.000 frank moet worden gebracht.

4. *Autres réalisations urbanistiques.*

Dans le cadre des travaux d'aménagement du boulevard de petite ceinture réalisés en prévision de l'Exposition, l'O.N.J. a été amené à collaborer avec le Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction en construisant dans le Jardin Botanique la liaison routière entre les tunnels débouchant dans le Jardin, l'un à droite de la rue Royale, l'autre à hauteur de la rue Gineste (Place Rogier).

Cette collaboration se manifesta également dans l'édification des ouvrages sous voirie combinés avec le viaduc de la Place de la Justice et utilisés comme accès aux parkings souterrains construits à l'emplacement de l'ancien Mont des Arts; il en fut de même pour la voirie nouvelle reliant le Marché aux Herbes à la Place Royale, en passant par le complexe de la Bibliothèque Albertine.

Un complexe d'ouvrages importants reste à construire aux abords de la gare Centrale. Il s'agit de couloirs pour piétons destinés à faciliter l'accès des installations ferroviaires aux dizaines de milliers de voyageurs qui doivent actuellement traverser des artères et carrefours fortement encombrés par la circulation des automobiles et des transports en commun.

La construction de ces couloirs commencera dans le courant de 1959 et s'achèvera vers le milieu de 1960.

Aspect financier.

1. *Fonds spécial de la Jonction Nord-Midi.*

L'article 6 de la loi du 11 juillet 1935 instituant l'Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi stipule qu'il est institué un fonds spécial et temporaire destiné à subvenir aux dépenses à effectuer pendant les années 1935 à 1939 pour l'exécution des travaux de la Jonction Nord-Midi.

Le dit fonds fut alimenté à l'époque à concurrence d'une somme totale de 400 millions de francs, somme qui fut progressivement portée à 5 milliards 500.000.000 de francs, en passant par les stades intermédiaires suivants :

2.600.000.000 de francs (loi budgétaire de 1947)
4.000.000.000 de francs (loi budgétaire de 1950)
4.750.000.000 de francs (loi budgétaire de 1953)
5.450.000.000 de francs (loi budgétaire de 1956)
5.500.000.000 de francs (loi budgétaire de 1958)

Etant donné qu'à fin 1958 les prélèvements sur le dit Fonds s'élevaient à 5.554.000.000 francs, et qu'un crédit de 199.200.000 francs est inscrit au budget extraordinaire pour l'exercice 1959, il y aurait lieu de porter le plafond du Fonds spécial de la Jonction Nord-Midi à 5.753.200.000 francs.

2. *Kosten van de werken tot einde april 1959 uitgevoerd in het kader van de wet van 11 juli 1935.*

In totaal werd 6.063 miljoen frank uitgegeven, namelijk aan :

Beheerskosten	fr. 157.379.000
N.B.V.-werken	3.211.135.000
N.M.B.S.-werken	2.215.814.000
Ontheffingen	478.748.000

Het N.B.V. heeft 520 miljoen frank eigen inkomsten gehad, namelijk uit :

Verkoop van onroerende goederen fr.	310.437.000
Huurgelden	54.677.000

Terugbetalingen door de N.M.B.S. .	88.042.000
Allerlei ontvangsten	66.725.000

Bovendien heeft het N.B.V. kunnen beschikken over een bedrag van 10 miljoen frank uit het Bijzonder tijdelijk Fonds, ter uitvoering van de overeenkomst die tussen de Staat en de stad Brussel werd gesloten met het oog op de verbouwing van de Putterij en de onmiddellijke omgeving 10 miljoen

530 miljoen

Van dit bedrag heeft het N.B.V. per 30 april 1959 uitgegeven 459 miljoen

Zodat de Schatkist per einde april 1959 de werken van de Noord-Zuidverbinding gefinancierd had ten belope van 5.604 miljoen

* *

De navolgende tabel vermeldt wat de voornaamste werken hebben gekost.

**Uitgaven
voor de voornaamste werken.**

Stand per 30 april 1959.

2. *Coût des travaux réalisés jusque fin avril 1959, dans le cadre de la loi du 11 juillet 1935.*

Il a été dépensé un montant total de 6.063 millions de francs, ou :

Frais de gestion	fr. 157.379.000
Travaux O.N.J.	3.211.135.000
Travaux S.N.C.B.	2.215.814.000
Expropriations	478.748.000

L'O.N.J. a enregistré des recettes propres pour un montant de 520 millions de francs, ou :

Vente d'immeubles	fr. 310.437.000
Produit des locations	54.677.000

Remboursements effectués par la S.N.C.B.	88.042.000
Recettes diverses	66.725.000

De plus, l'O.N.J. a disposé d'une somme de 10 millions en provenance du Fonds spécial et temporaire pour l'exécution de la convention conclue entre l'Etat et la Ville de Bruxelles en vue de la transformation du quartier de la Putterie et de ses abords 10 millions

530 millions

Sur cette somme l'O.N.J. a disposé au 30 avril 1959 d'un montant de . 459 millions

De sorte qu'à fin avril 1959, le Trésor Public avait financé les travaux de la Jonction Nord-Midi à concurrence de 5.604 millions

* *

Le tableau ci-après mentionne le montant dépensé pour les principales entreprises.

**Montant dépensé
pour les principales entreprises.**

Situation au 30 avril 1959.

	In duizenden frank — En milliers de francs
--	--

I. — **WERKEN BEHEERD DOOR DE N.B.V. — TRAVAUX GÉRÉS PAR L'O.N.J.**

Noorderviaduct van de Verbinding (spoorweguitrusting niet inbegrepen). — <i>Viaduc nord de la Jonction (non compris l'équipement ferroviaire)</i>	90.898
Tunnel van de Verbinding (spoorweguitrusting niet inbegrepen). — <i>Tunnel de la Jonction (non compris l'équipement ferroviaire)</i>	857.025
Zuiderviaduct van de Verbinding (spoorweguitrusting niet inbegrepen). — <i>Viaduc Sud de la Jonction (non compris l'équipement ferroviaire)</i>	617.714
Centraal Station (de bijkomende toegang en het bijkomend perron inbegrepen). — <i>Gare Centrale (y compris l'accès complémentaire et le quai supplémentaire)</i>	362.539
Congreshalte. — <i>Halte Congrès</i>	16.910
Luchtversersingscentrales (gebouwen). — <i>Centrales de ventilation (bâtiments)</i>	42.476
Electromechanisme uitrusting van de luchtversersingscentrales. — <i>Équipement électromécanique des centrales de ventilation</i>	25.646

	In duizenden frank — En milliers de francs
Hoofdring (wegvak als verlenging van de hoofdring van de tunnel). — <i>Egout-collecteur (tronçon en voirie prolongeant le collecteur du tunnel)</i>	7.866
Diverse wegenwerken (riolen, straatverharding, enz.). — <i>Travaux divers de voiries (égouts, revêtements de rues, etc.)</i>	123.440
Tramtunnel te Brussel-Zuid. — <i>Tunnel pour tramways à Bruxelles-Midi</i>	264.213
Tunnel voor voertuigen te Brussel-Zuid. — <i>Tunnel pour véhicules à Bruxelles-Midi</i>	26.460
Pershuis. — <i>Maison de la Presse</i>	16.674
Postsorteercentrum te Brussel-Zuid — Gebouw. — <i>Tri-postal à Bruxelles-Midi — Bâtiment</i>	222.549
Postsorteercentrum te Brussel-Zuid — Electromechanische uitrusting. — <i>Tri-postal à Bruxelles-Midi — Equipement électromécanique</i>	203.500
Restauratie van de Sint-Magdalenerkerk en van de Sint-Annakapel. — <i>Restauration de l'Eglise de la Madeleine et de la Chapelle Sainte-Anne</i>	13.595
Noordertunnels (beginstuk van een tramtunnel onder de wegtunnel van het Rogierplein). — <i>Tunnels Nord (amorce d'un tunnel pour tramways sous le tunnel routier de la Place Rogier)</i>	13.587
Inrichting van de Kruidtuin als openbaar park. — <i>Réaménagement en parc public du Jardin Botanique</i>	7.083
Nieuwe verkeersader in de Kruidtuin (gedeelte der uitgaven ten laste van het N.B.V.). — <i>Artère nouvelle dans le Jardin Botanique (partie des dépenses à charge de l'O.N.J.)</i>	3.330
Omleidingen van tramsporen voor het uitvoeren van kunstwerken. — <i>Détournements de voies de tramways réalisés à l'occasion de travaux d'ouvrages d'art</i>	71.540
Diverse wijzigingen aan de leidingen van de Openbare Diensten (water, gas, electriciteit, telefoon, enz.). — <i>Modifications diverses aux canalisations des Services publics (eau, gaz, électricité, téléphone, etc.)</i>	36.078
Viaduct van het Gerechtsplein. — <i>Viaduc de la Place de la Justice</i>	85.010
Gecombineerde gebouwen met de toegangen tot de tramtunnels te Brussel-Zuid (de kosten van de escalatoren inbegrepen). — <i>Immeubles combinés avec les accès au tunnel pour tramways à Bruxelles-Midi (y compris le coût des escalators)</i>	8.807
Gebouw van de Beroepsschool van de N.M.B.S., tussen de onderdoorgangen van de Brabantstraat en de Weidestraat. — <i>Bâtiment pour Ecole professionnelle de la S.N.C.B., entre les passages inférieurs rue de Brabant et rue de la Prairie</i>	4.652
Voltooiing van de winkels in de hoofden van de doorgang der Brabantstraat. — <i>Parachèvement des magasins dans les culées du Passage inférieur de la rue de Brabant</i>	3.892
Openbare wegverlichting onder de viaducten van de Verbinding. — <i>Eclairage public de la voirie sous les viaducs de la Jonction</i>	10.952
Studiekosten (honoraria van de studiebureau's en van de architecten). — <i>Frais d'études (honoraires des bureaux d'études et des architectes)</i>	52.620
Varia. — <i>Divers</i>	22.079
Totaal N.B.V. — <i>Total O.N.J.</i>	3.211.135
II. — WERKEN BEHEERD DOOR DE N.M.B.S. — TRAVAUX GÉRÉS PAR LA S.N.C.B.	
Brussel-Noord. — <i>Bruxelles-Nord</i> :	
— Gebouwen. — <i>Bâtiments</i>	183.920
— Kunstwerken. — <i>Ouvrages d'art</i>	421.093
— Werken uitgevoerd door de N.M.B.S. en andere voor : wegen, diverse installaties, seininrichting, televerbindingen, enz. — <i>Travaux effectués par la S.N.C.B. et autres pour : voies, installations diverses, signalisation, télécommunications, etc.</i>	233.920
Brussel-Zuid. — <i>Bruxelles-Midi</i> :	
— Gebouwen. — <i>Bâtiments</i>	323.966
— Kunstwerken. — <i>Ouvrages d'art</i>	390.131
— Werken uitgevoerd door de N.M.B.S. en andere voor : wegen, diverse installaties, seininrichting, televerbindingen, enz. — <i>Travaux effectués par la S.N.C.B. et autres pour : voies, installations diverses, signalisation, télécommunications, etc.</i>	294.888
Uitrusting van de Verbinding. — <i>Equipement de la Jonction</i> :	
Wegen, seininrichting, televerbindingen en electrificering vanaf de zuidelijke helft van de perrons van Brussel-Noord tot de noorderlijke helft van de perrons van Brussel-Zuid. — <i>Voies, signalisation, télécommunications et électrification depuis la moitié sud des quais de Bruxelles-Nord jusqu'à la moitié nord des quais de Bruxelles-Midi</i>	291.495
Studiekosten. — <i>Frais d'études</i> :	
a) kosten van de studies rechtstreeks door de N.M.B.S. gedaan — <i>coût des études faites directement par la S.N.C.B.</i>	47.214
b) honoraria van de studiebureau's en van de architecten (private bureau's) — <i>honoraires des bureaux d'études et des architectes (bureaux privés)</i>	25.425
Varia. — <i>Divers</i>	3.763
Totaal N.M.B.S. — <i>Total S.N.C.B.</i>	2.215.815

Personeel.

Het Bureau stelt in totaal 44 ambtenaren, bedienden of arbeiders (waaronder 3 schoonmaaksters) te werk.

Vijf van die ambtenaren zijn gedetacheerd door de Rijksbesturen, de N.M.B.S. en de Regie T.T., de anderen werden aangeworven op arbeidsovereenkomst voor bedienden.

Programma voor 1959.**A. — WERKEN BEHEERD DOOR HET N.B.V.**

a) *Voortzetting van de werken voorzien op de begroting voor 1958.*

1. GEBOUW TUSSEN DE ONDERDOORGANGEN VAN DE BRABANTSTRAAT EN DE WEIDESTRAAT : 5 miljoen 500.000 frank.

De voltooiingswerken van dit gebouw, dat bestemd is voor de Beroepsscholen van de N.M.B.S., werden onlangs aanbesteed. Zij zullen einde 1959 klaar zijn.

2. SORTEERGEBOUW TE BRUSSEL-ZUID — ELECTRO-MECHANISCHE UITRUSTING : 28.000.000 frank.

De werken voor de uitrusting van het sorteergebouw waren begin 1959 voltooid.

De installatie wordt evenwel slechts geleidelijk in gebruik genomen naargelang de regeling ervan gereed komt en de opleiding van het personeel van het Bestuur der Posterijen vordert.

De gebruikte toestellen zijn evenwel prototypes, zodat zij herhaaldelijk moeten worden geregeld.

3. WOONVERTREKKEN VOOR HET PERSONEEL VAN DE N.M.B.S. BELAST MET HET ONDERHOUD VAN DE VEILIGHEIDSIINSTALTIJES IN DE BRUSSELSE STATIONS : 12.000.000 frank.

De N.M.B.S. moet in de nabijheid van het Noorden het Zuidstation over woonvertrekken beschikken voor 39 gespecialiseerde personeelsleden, die onmiddellijk dienen te grijpen wanneer de exploitatie van de Verbinding door een ongeval in het gedrang mocht komen.

Het N.B.V. is voornemens deze woonvertrekken te bouwen op daartoe geschikte overblijvende gronden die aan de Frankrijkstraat en aan de Vooruitgangstraat liggen.

De werken zijn onlangs aanbesteed en zullen medio 1960 voltooid zijn.

4. UITRUSTING VAN HET POSTSORTEERCENTRUM TE LUIK-GUILLEMINS : 10.000.000 frank.

De uitrusting voor de electromechanische behandeling van de post in dit sorteercentrum is een uitbreiding van dat van Brussel-Zuid.

Men had met de uitvoering van de installatie in de werkplaats moeten beginnen in 1958, maar men heeft hiermee pas kortgeleden kunnen aanvangen doordat de uitrusting van Brussel-Zuid eerst geregeld diende te worden.

Personnel.

Au total, le personnel de l'Office comprend 44 fonctionnaires, employés ou ouvriers (y compris 3 nettoyeuses).

Cinq de ces agents sont détachés des Administrations de l'Etat, de la S.N.C.B. et de la Régie des T.T.; les autres ont été recrutés sous le régime du contrat d'emploi.

Programme pour 1959.**A. — TRAVAUX GERES PAR L'O.N.J.**

a) *Continuation des travaux prévus au budget de 1958.*

1. BATIMENT ENTRE LES PASSAGES INFÉRIEURS DE LA RUE DE BRABANT ET DE LA RUE DE LA PRAIRIE : 5.500.000 francs.

Les travaux de parachèvement de ce bâtiment destiné aux Ecoles Professionnelles de la S.N.C.B. viennent d'être adjugés. Ces travaux seront terminés fin 1959.

2. TRI-POSTAL DE BRUXELLES-MIDI. — EQUIPEMENT ÉLECTROMÉCANIQUE : 28.000.000 de francs.

Les travaux d'équipement du Tri-postal ont été achevés au début de 1959.

La mise en service de ces équipements ne se fait cependant que progressivement au fur et à mesure de l'achèvement de leur réglage et de la formation du personnel de l'Administration des Postes.

Comme il s'agit, par ailleurs, de prototypes, diverses mises au point de ces équipements s'avèrent nécessaires.

3. LOGEMENTS POUR LE PERSONNEL DE LA S.N.C.B. AFFECTÉ A L'ENTRETIEN ET AU DÉPANNAGE DES INSTALLATIONS DE SÉCURITÉ DES GARES DE BRUXELLES : 12.000.000 de francs.

La S.N.C.B. doit disposer, à proximité des gares du Nord et du Midi, de logements pour 39 agents spécialisés destinés à intervenir immédiatement en cas d'incident mettant en péril l'exploitation de la Jonction.

L'O.N.J. a prévu de construire ces logements sur des excédents de terrains convenant à cet effet et situés rue de France et rue du Progrès.

Ces travaux viennent d'être adjugés et ils seront achevés vers le milieu de 1960.

4. EQUIPEMENT DU TRI-POSTAL DE LIÈGE-GUILLEMINS : 10.000.000 de francs.

L'équipement de manutention électromécanique de ce Tri-postal constitue une extension à l'entreprise similaire de Bruxelles-Midi.

La réalisation en atelier de cet équipement aurait dû commencer dans le courant de 1958, mais, en raison des mises au point auxquelles il a fallu procéder pour Bruxelles-Midi, cette réalisation ne vient que d'être entamée.

Het daartoe bestemde gebouw, dat deel uitmaakt van het nieuwe station Luik-Guillemins, is evenwel slechts zover gevorderd dat de machines eerst in het tweede halfjaar van 1959 ter plaatse gemonteerd zullen kunnen worden; men zal hiermede medio 1960 gereedkomen.

b) *Nieuwe werken.*

1. ONDERDOORGANGEN VOOR VOETGANGERS IN DE NABIJHEID VAN HET CENTRAAL STATION : 60.000.000 frank.

Met het oog op de veiligheid van de talrijke reizigers die op de spitsuren naar of uit het Centraal Station komen, moeten een aantal ondergrondse gangen voor voetgangers worden gebouwd ter hoogte van het kruispunt van de Houtmarkt, waar een zeer druk verkeer van auto's en openbare vervoermiddelen heerst.

Deze werken zullen eerstdaags in aanbesteding worden gegeven en de voltooiing ervan wordt in 1960 verwacht.

2. GESCHIKTMAKING VAN DE WEGEN IN DE NABIJHEID VAN HET CENTRAAL STATION : 11.000.000 frank.

Met het oog op de normale afwikkeling van het auto- en tramverkeer in de nabijheid van het Centraal Station moet het kruispunt van de Houtmarkt ingericht en de Loxumstraat verbreed worden.

Aan de andere kant dienen nog allerlei geschikt-makingswerken aan het wegnnet te worden uitgevoerd in de nabijheid van het Noord- en het Zuidstation.

3. DIVERSEN : 2.000.000 frank.

Er is een krediet van 2 miljoen frank gevraagd tot dekking van eventuele uitgaven voor allerlei kleine werken die noodzakelijk mochten blijken.

B. — *WERKEN BEHEERD DOOR DE N.M.B.S. Station Brussel-Noord.*

1. GEBOUW VOOR VERSCHIEDENE DOELEINDEN : 1.300.000 frank.

De voltooiingswerken aan dit gebouw zijn in 1958 begonnen en zullen in 1959 beëindigd zijn.

2. LOKALEN EN WINKELS ONDER DE ESPLANADE : 6.500.000 frank.

De werken met het oog op de voltooiing en de verwarming van deze lokalen zullen medio 1959 worden begonnen en in 1960 beëindigd zijn.

3. KONINKLIJK PAVILJOEN : 1.000.000 frank.

De voltooiingswerken van dit paviljoen waren einde 1958 practisch klaar. Alleen de afsluithekkens aan de Esplanade moeten nog worden geplaatst.

Il est à noter d'ailleurs que l'avancement des travaux de construction du bâtiment, qui fait partie du complexe de la nouvelle gare de Liège-Guillemins ne permettra le montage sur place que dans le courant du second semestre de 1959; celui-ci sera terminé vers le milieu de 1960.

b) *Travaux nouveaux.*

1. PASSAGES SOUTERRAINS POUR PIÉTONS AUX ABORDS DE LA GARE CENTRALE : 60.000.000 de fr.

En vue d'assurer la sécurité de la circulation des nombreux voyageurs entrant ou sortant de la Gare Centrale aux heures de pointe, il est indispensable de réaliser un système de couloirs souterrains pour piétons au droit du carrefour du Marché-aux-Bois, fortement encombré par le trafic automobile et les transports publics.

Ces travaux seront mis en adjudication incessamment et la terminaison est prévue dans le courant de 1960.

2. APPROPRIATION DE LA VOIRIE AUX ABORDS DE LA GARE CENTRALE : 11.000.000 de francs.

Pour assurer un écoulement normal du trafic des autos et tramways aux abords de la Gare Centrale il est nécessaire d'aménager en surface le carrefour du Marché-au-Bois et d'élargir la rue de Loxum.

D'autre part, divers travaux d'appropriation de la voirie restent à effectuer aux abords des Gares du Nord et du Midi.

3. DIVERS : 2.000.000 de francs.

Un crédit de 2.000.000 de francs est sollicité pour couvrir d'éventuelles dépenses afférentes à des travaux divers d'importance minime, dont l'exécution s'avérerait indispensable.

B. — *TRAVAUX GERES PAR LA S.N.C.B. Gare de Bruxelles-Nord.*

1. BATIMENT A USAGES DIVERS : 1.300.000 francs.

Les travaux de parachèvement de ce bâtiment ont débuté en 1958 et seront achevés en 1959.

2. LOCAUX ET MAGASINS SOUS L'ESPLANADE : 6.500.000 francs.

Les travaux de parachèvement et de chauffage des locaux précités seront entamés vers le milieu de 1959 et se termineront en 1960.

3. PAVILLON ROYAL : 1.000.000 de francs.

Les travaux de parachèvement de ce complexe étaient pratiquement terminés fin 1958. Seules restent à prévoir les grilles de fermeture, côté Esplanade.

4. VERSIERING VAN HET ONTVANGSTENGEBOUW : 1.300.000 frank.

Dit gebouw is geheel voltooid. Op de hoofdgevel moeten nog enkele opschriften en beeldhouwwerken worden aangebracht.

5. VÓÓRVERWARMINGSINSTALLATIE : 500.000 fr.

De definitieve installatie van de vóórverwarming van de treinen vergt nieuwe leidingen, die in 1959 geplaatst zullen worden.

6. DIVERSEN : 2.000.000 frank.

Deze post zal hoofdzakelijk worden gebruikt tot aanzuivering van de in 1958 voltooide werken en vervolgens ook voor de automatisatie van de roltrappen naar de perrons.

7. GEBOUW TUSSEN DE ONDERDOORGANGEN VAN DE BRABANTSTRAAT EN DE WEIDESTRAAT : 750.000 frank.

De uitrusting voor verlichting, drijfkracht en televerbindingen van dit door het N.B.V. opgetrokken gebouw zal in 1959 voltooid zijn.

Station Brussel-Zuid.

1. GEBOUW VOOR VERSCHIEDENE DOELEINDEN : 14.573.000 frank.

De ruwbouw ervan was begin 1958 beëindigd. Met de voltooiing zal onmiddellijk worden begonnen, zodat het gebouw in 1959 gereed zal komen.

2. STOOKPLAATS : 1.691.000 frank.

De werken voor de installatie van een derde ketel in de stookplaats te Vorst zullen in de loop van het tweede halfjaar 1959 beëindigd zijn.

3. ALLERLEI WERKEN IN HET STATION : 3.306.000 frank.

In 1959 moeten nog verscheidene werken worden uitgevoerd : verhoging van de borstwering van de muur S2, voltooiing van de regenschuilplaats op perron K, beeldhouwwerk boven de ingang van het koninklijk salon, aanwijzingsborden, verscheidene personen- en goederenliften.

4. DIVERSEN : 2.000.000 frank.

Deze post zal hoofdzakelijk dienen tot aanzuivering van de voltooide werken en vervolgens ook voor de automatisatie van de roltrappen naar de perrons.

5. WINKELS AAN DE OVERDEKTE STRAAT : 1 miljoen 800.000 frank.

Er zijn allerlei werken ontworpen met het oog op de geschiktmaking van bestaande gebouwen ten einde daarvan aan de overdekte winkelstraat te maken.

4. DÉCORATION DU BATIMENT DES RECETTES 1.300.000 francs.

Le parachèvement de ce bâtiment est terminé. Quelques inscriptions et sculptures restent à prévoir sur la façade principale.

5. INSTALLATION DE PRÉCHAUFFAGE : 500.000 fr.

L'installation définitive de préchauffage des trains nécessite un aménagement des conduites de distribution dont l'exécution se fera en 1959.

6. DIVERS : 2.000.000 de francs.

La dépense prévue sous cette rubrique comporte en ordre principal, le solde d'entreprises terminées en 1958, et subsidiairement, l'équipement des escalators desservant les quais en vue de leur mise en marche automatique.

7. BATIMENT ENTRE LES PASSAGES INFÉRIEURS DE LA RUE DE BRABANT ET DE LA RUE DE LA PRAIRIE : 750.000 francs.

L'équipement en éclairage, force motrice et télécommunications de ce bâtiment construit par l'O.N.J. sera achevé en 1959.

Gare de Bruxelles-Midi.

1. BATIMENT A USAGES DIVERS : 14.573.000 fr.

Les travaux de gros-œuvre de ce bâtiment ont été terminés au début de 1958. Le parachèvement a été entamé aussitôt et s'achèvera dans le courant de 1959.

2. CHAUFFERIE : 1.691.000 francs.

Les travaux d'installation d'une troisième chaudière à la chaufferie de Forest seront terminés dans le courant du second semestre de 1959.

3. TRAVAUX DIVERS EN GARE : 3.306.000 francs.

Divers travaux restent à exécuter en 1959 : le rehaussement du parapet du mur S2, la terminaison de l'abri-parapluie du quai K, la sculpture couronnant l'entrée du salon royal, les plaques indicatrices, différents ascenseurs et monte-charge.

4. DIVERS : 2.000.000 de francs.

La dépense prévue sous cette rubrique comporte, en ordre principal, le solde d'entreprises terminées, et subsidiairement, l'équipement des escalators desservant les quais en vue de leur mise en marche automatique.

5. MAGASINS DE LA RUE COUVERTE : 1.800.000 fr.

Divers travaux d'aménagement des ouvrages existants en vue de la réalisation de magasins en bordure de la rue Couverte sont prévus.

Regeling van de gemeenschappelijke rekening N.B.V.-N.M.B.S. betreffende de ophoging van de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid.

In overeenstemming met de Minister van Verkeerswezen zijn schikkingen genomen om de verdeling van de uitgaven tussen het N.B.V. en de N.M.B.S. definitief te regelen.

De wederzijdse rekeningen, met inbegrip van die betreffende de elektrische locomotieven die op de Noord-Zuidverbinding worden gebruikt om de stoomtreinen te slepen, zijn op dit ogenblik nog niet afgesloten, maar de uitgave die daaruit in 1959 voor het N.B.V. zal voortvloeien, mag op 25 miljoen worden geraamd.

Kredieten voor 1959.

Uit de begroting voor 1959 blijkt dat het programma van de door het N.B.V. uit te voeren werken zal leiden tot een uitgave die op 244.093.000 frank wordt geraamd.

Aangezien het N.B.V. over eigen inkomsten beschikt (geraamd op 44.980.000 fr.), is op de buitengewone begroting een krediet van 199.113.000 fr. gevraagd.

Tegeldemaking van de overblijvende gronden van het N.B.V.

Het Bureau heeft in 1958, met medewerking van het Bestuur der Domeinen, nieuwe grondoverschotten verkocht.

Te Brussel zijn voor 17.265.900 frank gronden openbaar verkocht aan de Groendreef, de Heli-havenlaan, de Sint-Jansstraat, de Keizerslaan, en te Sint-Gillis en te Anderlecht voor 3.749.500 frank aan de P.-H. Spaaklaan.

Voor 1959 verwacht men nog 41 miljoen aan ontvangsten.

Ontbinding.

Er blijven nog verschillende problemen onopgelost :

1^o de toestand van een 40-tal beambten, aangevraagd op arbeidsovereenkomst voor bedienden, waarvan sommigen meer dan 20 jaren dienst tellen, moet worden geregeld.

Een commissie zal eerstdaags nagaan hoe deze beambten in vast verband weder te werk gesteld kunnen worden.

2^o Het probleem van de pensioenen, waarvan hoofdzakelijk de financiële weerslag moet worden onderzocht.

3^o Wat de eigen taak van het N.B.V. betreft, moet spoed worden betracht bij de uitvoering van de werken, de vereffening van de rekeningen, het antwoord op de opmerkingen van het Rekenhof, de voltooiing van de inventaris van de goederen ten

Règlement du compte commun O.N.J.-S.N.C.B., relatif au relèvement des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi.

Des dispositions tendant à régler définitivement la répartition des dépenses entre l'O.N.J. et la S.N.C.B. ont été arrêtées en accord avec le Ministre des Communications.

Les comptes réciproques, en ce compris le compte relatif aux locomotives électriques utilisées pour la traction des trains à vapeur dans la Jonction Nord-Midi, ne sont pas clôturés à l'heure actuelle, mais il est possible de supputer la dépense qui en résultera pour l'O.N.J. en 1959, soit 25.000.000 de fr.

Crédits de 1959.

Le programme de travail de l'O.N.J. résultant du compte de prévision de 1959, conduit à une dépense estimée à 244.093.000 francs.

Compte tenu des recettes propres de l'O.N.J. (estimées à 44.980.000 fr.), il est sollicité un crédit de 199.113.000 francs, à charge du budget extraordinaire.

Mise en valeur des travaux excédentaires de l'O.N.J.

En 1958, l'office a poursuivi, avec le concours de l'Administration des Domaines, la réalisation de ses terrains excédentaires.

Il a été vendu publiquement des terrains à Bruxelles, pour 17.265.900 francs à l'Allée Verte, l'avenue de l'Héliport, la rue St-Jean et au boulevard de l'Empereur, et à Saint-Gilles et Anderlecht pour 3.749.500 francs à l'Avenue P.-H. Spaak.

Une recette de 41 millions est encore prévue pour 1959.

Dissolution.

Il reste différentes questions en souffrance :

1^o la situation d'une quarantaine d'agents, engagés sous le régime du contrat d'emploi, et dont plusieurs comptent plus de vingt années de service, doit être réglée.

Une commission étudiera prochainement les possibilités de réaffectation définitive.

2^o La question des pensions, à examiner principalement sous l'aspect de l'incidence financière.

3^o En ce qui concerne la mission de l'O.N.J. il faudra hâter l'exécution des travaux, la liquidation des comptes, les réponses aux observations de la Cour des Comptes, l'achèvement de l'inventaire des biens pour la remise aux services intéressés,

behoefte van de betrokken diensten, de tegeltemaking van de overblijvende gronden door het Bestuur der Domeinen, de overeenkomsten met de Staat, de N.M.B.S., de stad Brussel en de gemeenten, de regeling van de gemeenschappelijke rekening N.B.V.-N.M.B.S. betreffende de stations.

Het N.B.V. heeft een geheel van prachtige en soms moeilijke werken uitgevoerd, waarvan het grote nut thans gebleken is doordat zij werkelijke diensten bewijzen, en die bovendien en zeer gelukkige weerslag hebben gehad op de modernisering en de verfraaiing van het centrum van de hoofdstad.

Nu de opdracht van het N.B.V., dat langer heeft bestaan dan voorzien was maar dat ook met bijzonder abnormale omstandigheden had af te rekenen, ten einde loopt, past het een verdiende hulde te brengen aan al degenen die eraan hebben meegewerkt onder de schrandere technische leiding van de hh. Frankignoul et A. Lombard, hoofd-ingenieurs-directeurs van administratie, aan alle ingenieurs, architecten, technici en aannemers om hun hardnekkig en deskundig werk; aan het administratief en technisch personeel, ambtenaren, bedienden en arbeiders om hun toewijding, en niet het minst aan de leden van de raad van beheer, aan de respectieve voorzitters, de hh. Waucquez en Brunfaut, aan de afgevaardigde-beheerders, de hh. Castiau, Williams, Ghins en aan alle leden helaas waarvan verscheidenen de voltooiing van de werken niet hebben gezien.

Wij stellen met voldoening vast dat talrijke parlementsleden gedurende deze lange periode doeltreffend tot de uitvoering van deze belangrijke werken hebben bijgedragen.

* *

C. BEGROTING VAN DE REGIE VAN TELEGRAAF EN TELEFOON.

De hoofd-ingenieur-directeur-generaal van de R.T.T. gaf een uiteenzetting over de werking van zijn diensten. Hij besprak eveneens de planning waaraan de leiding van de R.T.T. zich in de nabije toekomst zal trachten te houden.

De ontvangsten van de begroting voor het dienstjaar 1959 bedragen 7.975.626.000 frank, waarvan 4.259.107.000 frank exploitatieontvangsten.

De voornaamste inkomsten naast de exploitatieontvangsten zijn 2.280 miljoen opbrengsten van de af te sluiten leningen, 1.060 miljoen van de verrichte tussentijdse beleggingen en dan nog andere ontvangsten komende van verschillende bronnen.

De bijzonderste posten voor de uitgaven zijn de volgende : ongeveer 2 miljard voor het personeel, ongeveer eenzelfde bedrag voor investeringen, ongeveer 1 miljard financiële lasten en nijverheidskosten, ongeveer 360 miljoen verschillende uitgaven voor dienstleveringen en werken, 1.260 miljoen voor htesaurieverrichtingen, enz.

* *

la réalisation de terrains excédentaires par l'Administration des Domaines, les conventions avec l'Etat, la S.N.C.B., la ville de Bruxelles, ainsi que les communes et le règlement du compte commun des gares O.N.J.-S.N.C.B.

L'O.N.J. a exécuté un ensemble de travaux magnifiques et souvent difficiles, dont la grande utilité est actuellement prouvée en rendant des services réels et dont la réalisation a eu une influence fort heureuse sur la modernisation et l'embellissement du centre de la capitale.

Au terme de cette mission qui a été bien plus longue que prévue, mais qui a été influencée par des circonstances particulièrement anormales, il convient de rendre un hommage mérité à tous ceux qui y ont travaillé sous la direction technique éclairée de M. Frankignoul et A. Lombard, ingénieurs en chef, directeurs d'administration, à tous les ingénieurs, architectes, techniciens, entrepreneurs pour leur travail compétent et opiniâtre; à tout le personnel, administratif et technique, fonctionnaires, employés et ouvriers pour leur dévouement et non moins aux membres du Conseil d'Administration, aux présidents respectifs, MM. Waucquez et Brunfaut, aux administrateurs-délégués, MM. Castiau, Williams, Ghins et à tous ses membres, mais dont malheureusement plusieurs n'ont pu assister à l'achèvement de ces travaux.

Il est heureux de pouvoir constater qu'au cours de cette longue période, de nombreux parlementaires ont collaboré efficacement à ces travaux.

* *

C. BUDGET DE LA REGIE DES TELEGRAPHES ET DES TELEPHONES.

L'ingénieur en chef-directeur général de la R.T.T. a fait un exposé sur le fonctionnement de ses services. Il a également traité du planning que la direction de la R.T.T. s'efforcera d'appliquer de la manière la plus rigoureuse dans un proche avenir.

Les recettes budgétaires de l'exercice 1959 s'élèvent à 7.975.626.000 francs, somme dans laquelle les recettes d'exploitation interviennent pour 4.259.107.000 francs.

Les autres recettes sont constituées par les 2.280 millions du produit des emprunts à contracter, par les 1.060 millions des placements intermédiaires effectués, ainsi que par des sommes provenant de sources diverses.

Les principaux postes de dépenses sont les suivants : environ 2 milliards pour le personnel, un montant de la même importance pour les investissements, à peu près 1 milliard de charges financières et industrielles, environ 360 millions de dépenses diverses pour prestations et travaux, 1.260 millions d'opérations de trésorerie, etc.

* *

Er wordt door de R.T.T. een minder gunstig resultaat voorzien voor 1959. Dit wordt als volgt verklaard :

a) door de toeneming van de personeelsuitgaven ten gevolge van de aanpassingen der loonschalen, de aanwervingen en de bevorderingen.

b) door de normale stijging van de financiële en industriële lasten ten gevolge van nieuwe investeringen,

c) door de geringe in 1959 verwachte stijging van de ontvangsten tegenover de ramingen voor 1958, stijging waarvan de vermindering kan worden toegeschreven aan de betrekkelijk minder gunstige ontvangsten van de interlokale dienst en aan een zekere vertraging bij het aansluiten van abonnementen.

* * *

Het programma van investeringen zal ten goede komen aan de nationale privé-nijverheid.

De onderverdeling der verschillende posten is de volgende :

285 miljoen voor gebouwen, waaronder :

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

587 miljoen voor kabels allerhande of meer in detail :

106 miljoen voor interlokale en internationale kabels, en onderzeese installaties. Het aandeel in de transatlantische telefoonkabel New-Foundland naar de kust van Bretagne, bedraagt 30 miljoen;

381 miljoen voor lokale kabels;
100 miljoen voor junctie- of verbindingskabels.
800 miljoen zijn voorzien voor automatische inrichtingen en 387 miljoen voor materieel.

Een zware financiële inspanning wordt door de Regie geleverd om het plan van volledige automatisatie van het telefoonwezen in België zo vlug mogelijk door te voeren. Op de 40 zones die ons grondgebied telt, blijven er slechts 7 nog te automatiseren; en in 1962 zullen slechts 9 pct. der abonnees, zijnde 64.000 abonnees nog over geen volledige automatische verbindingen beschikken. Niet altijd wordt in de uitvoering van het plan de prioriteit aan de belangrijkste centra gegeven, omdat meer dan eens andere motieven, als de gevorderde ouderdom ener bestaande inrichting en dergelijke, de doorslag geven.

La R.T.T. prévoit un résultat global moins favorable pour 1959, ce qui s'explique :

a) par l'augmentation des dépenses de personnel due aux adaptations barémiques, aux recrutements et aux promotions;

b) par l'accroissement normal des charges financières et industrielles résultant d'investissements nouveaux;

c) par la modicité de l'augmentation des recettes prévue pour 1959, comparativement aux estimations relatives à l'exercice 1958; cette augmentation sera moins importante en raison des recettes relativement moins favorables du service interurbain ainsi que d'un certain ralentissement du rythme des abonnements nouveaux.

* * *

Le programme d'investissements favorisera l'industrie privée de notre pays.

En bref, les différents postes se répartissent comme suit :

285 millions pour les bâtiments et notamment pour :

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

587 millions pour diverses sortes de câbles, et plus précisément :

106 millions pour les câbles interurbains et internationaux et pour les installations sous-marines. Notre quote-part dans les frais d'entretien et de renouvellement du câble téléphonique transatlantique de Terre-Neuve à la côte bretonne est de 30 millions;

381 millions pour les câbles locaux;
100 millions pour les câbles de jonction.
800 millions sont prévus pour les installations automatiques et 387 millions pour le matériel.

La Régie fait un gros effort financier pour réaliser aussi rapidement que possible le plan d'automatisation complète du réseau téléphonique belge. Il ne reste plus à automatiser que 7 zones sur les 40 que compte notre territoire et en 1962, il n'y aura plus que 64.000 abonnés, soit 9 p. c., à ne pas disposer encore de liaisons complètement automatiques. Dans l'exécution du plan, la priorité n'est pas toujours accordée aux centres les plus importants, parce qu'il arrive assez souvent que d'autres facteurs soient déterminants, par exemple l'état de vétusté d'une installation existante, etc.

Voor wat de leidingen aangaat zijn op dit ogenblik 66 pct. der leidingen ondergronds, en jaarlijks worden belangrijke sommen uitgegeven om het net te verbeteren. Het is duidelijk dat 100 pct. ondergrondse leidingen nagestreefd wordt, maar ook hier zijn er tal van factoren die de noodzakelijke keuze bepalen. Zo hebben belangrijke netten aan de kust, als Blankenberge en Knokke hetzelfde percentage aan ondergrondse leidingen als Brussel. Het is duidelijk dat de vochtigheidsgraad van de lucht alsmede de wind aan zee hier de doorslag hebben gegeven.

* *

Een lid vraagt hoever het staat met de automatisering met het buitenland nl. met Nederland?

De heer directeur-generaal antwoordt dat Brussel en Antwerpen automatisch met Rotterdam en Amsterdam verbonden zijn, en dat onlangs de automatische dienst werd uitgebreid tot Breda en andere streken. Reeds in 1959, zal de automatisatie nog verder uitgebreid worden.

Hetzelfde lid vraagt enerzijds hoever het staat met de automatisatie tussen Belgisch Limburg en Maastricht, en anderzijds of er in het kader van de West-Europese integratie geen tariefaanpassing voorzien is voor de grensgebieden? Zo is het goedkoper van Limburg te telefoneren naar de kust dan wel naar Maastricht. De heer directeur-generaal antwoordt dat bedoelde automatisatie niet onmiddellijk zal tot stand kunnen komen, en anderzijds dat men voor het ogenblik de overgang onderzoekt van het 3 minuten-stelsel naar het 1 minuut-stelsel, omdat men ondervindt dat de verkorting der gesprekken een tariefvermindering meebrengt.

Een ander lid doet opmerken dat in minder bevolkte en verder gelegen gewesten, als Luxemburg bvb. duur betaald wordt voor de verbindingen met het binnenland, en dat hij voorstander zou zijn van een eenheidstarief voor gans het land. Hierop merkte de heer directeur-generaal op dat de factor afstand absoluut spelen moet. Inderdaad voor lange afstandsverbindingen zijn er ook langere kabels en versterkingsposten nodig. Overigens de Regie heeft reeds een tariefvermindering voor Luxemburg betracht.

Nog een ander lid doet opmerken dat op gebied van tarieven de grotere zones bevoordeligd zijn, terwijl kleinere, als Tongeren, minder gunstig behandeld worden. Dit is echter het onvermijdelijke gevolg van het bestaan der zones zelf, die alleen op technische gronden werden afgebakend.

* *

Betreffende het financieel aspect van de begroting doet een lid opmerken dat er in de ontvangsten onder artikel 10, voor 2.280 miljoen opbrengsten van af te sluiten leningen voorkomen. Ware het niet wenselijk, meent hij, dat er terzelfdertijd een goed-

A l'heure actuelle, 66 p. c. des lignes sont sous terraines et des sommes importantes sont dépensées chaque année pour améliorer le réseau. Il est évident que le but poursuivi est d'avoir 100 p. c. de lignes souterraines, mais dans ce domaine également, le choix est conditionné par un certain nombre de facteurs. C'est ainsi que d'importants réseaux côtiers, comme Blankenberge et Knokke, ont le même pourcentage de lignes souterraines que Bruxelles. Il est clair qu'en l'occurrence, la décision a été dictée par des considérations relatives au degré d'humidité de l'air ainsi qu'aux effets du vent.

* *

Un membre demande où en est l'automatisation des lignes internationales, et notamment de la liaison avec les Pays-Bas.

Le Directeur général répond que les villes de Bruxelles et d'Anvers sont reliées automatiquement à Rotterdam et à Amsterdam et que l'on vient d'étendre le service automatique à Breda et à d'autres régions. L'automatisation sera poursuivie en 1959.

Le même commissaire demande, d'une part, où en est l'automatisation des communications entre le Limbourg belge et Maastricht et, d'autre part, si aucune adaptation des tarifs applicables aux zones frontalières n'est prévue dans le cadre de l'intégration de l'Europe occidentale. Ainsi, par exemple, il coûte moins cher de téléphoner du Limbourg à la côte qu'à Maastricht. Le Directeur général répond que l'automatisation de cette ligne ne pourra pas être réalisée immédiatement et que, par ailleurs, on envisage actuellement le passage du système des 3 minutes au système de 1 minute, parce que l'expérience a démontré qu'une réduction de la durée des communications téléphoniques permettrait d'abaisser les tarifs.

Un autre commissaire fait observer que les communications intérieures sont onéreuses dans les régions éloignées et peu peuplées, comme le Luxembourg, par exemple; il préconise l'instauration d'un tarif unique pour l'ensemble du territoire. Le Directeur général répond qu'il n'est pas possible de faire abstraction du facteur distance. En effet, les liaisons à longue distance nécessitent l'emploi de câbles plus longs et l'installation de relais. D'ailleurs, la Régie a déjà fait un effort pour réduire les tarifs en vigueur dans la province de Luxembourg.

Un autre membre souligne que les tarifs sont plus avantageux dans les zones les plus étendues, tandis que les zones plus réduites, comme celle de Tongres, sont défavorisées. Cependant, c'est là une conséquence inévitable de l'existence des zones elles-mêmes, dont la délimitation est entièrement basée sur des considérations d'ordre technique.

* *

En ce qui concerne l'aspect financier du budget, un commissaire fait observer qu'à l'article 10 des recettes, il est prévu un montant de 2.280 millions provenant du produit des emprunts à contracter. Ne serait-il pas souhaitable, demande-t-il,

keuring zou zijn over de aan te gane leningen en over de verdeling der uitgaven ? Waartoe dienen die leningen ? Verder meent hij in de begroting 1959 een verhoging van 1,7 miljard t.o.v. 1958 te ontwaren. Voor wat zullen die 1,7 miljard gebruikt worden ?

De heer Minister geeft hierop het volgende antwoord :

1^o Wij hadden het recht leningen te voorzien voor 2.280 miljoen daar de financiewet van 24 december 1958 een toelating voor 2.500 miljoen verleent. De 2.280 miljoen zijn als volgt onderverdeeld : 1.500 miljoen vandaag (12 mei 1959) geopend, daarbuiten 2 leningen te vernieuwen voor 780 miljoen (2 buitenlandse leningen 200 miljoen in dollar, en 580 miljoen in zwitserse frank). Er blijft dus nog over voor begin 1960, 220 miljoen en dit zonder nieuwe autorisatie.

2^o Die 1.500 miljoen nieuw geld en eigen middelen van de Regie gaan dienen om de investeringen te doen voor 2.205 miljoen.

3^o Vanwaar komt de boekhoudkundige verhoging van 1,7 miljard op de begroting ? De opbrengst van de af te sluiten leningen kan een verhoging van 1,43 miljard uitleggen, terwijl de post « verwezenlijking van de verrichte tussentijdse beleggingen » met 510 miljoen verhoogd is ten overstaan van 1958. De verhoging der werkelijke uitgave bedraagt dus slechts 388 miljoen. De regie maakte winsten. De toestand is gunstig maar ieder jaar verhogen de financiële lasten, zodat wij voor het geheel der R.T.T. aan een hoog percentage zijn gekomen. In afzienbare tijd echter zal het net afgewerkt zijn, en moest de Regie niet de nodige leningstoelatingen bekomen dan zou noodgedwongen het ritme der modernisering niet kunnen gevolgd worden. Dat doel moeten wij voor ogen houden en dan zal de uitstekende administratie die de R.T.T. is, in een minimum van tijd de automatische telefonie over al onze provincies uitgebreid hebben.

* * *

Nog tal van vragen werden door de commissieleden gesteld. Wij laten ze hier volgen met het antwoord dat daarop werd verstrekt.

VRAAG N^o 1.

1^o Hoever staat het :

- a) met de aankoop van grond,
- b) het opmaken van plannen,
- c) de uitvoering er van voor de nieuwe BCT van de zone Ieper ? (kostprijs grond, datum van aanbesteding, schatting der bouwkosten).

que les emprunts à contracter soient votés en même temps que la répartition des dépenses ? Quelle sera l'affectation des sommes empruntées ? Par ailleurs, l'intervenant croit pouvoir constater que le budget de 1959 est en augmentation de 1,7 milliards par rapport à 1958. Quel emploi sera-t-il fait de ce montant ?

Le Ministre répond comme suit :

1^o Nous avons le droit de prévoir des emprunts pour un montant de 2.280 millions, la loi de finances du 24 décembre 1958 autorisant la Régie à émettre des emprunts jusqu'à concurrence de 2.500 millions. Les 2.280 millions prévus se répartissent de la manière suivante : 1.500 millions ouverts à ce jour (12 mai 1959); en outre, deux emprunts extérieurs à renouveler d'un montant global de 780 millions (200 millions en dollars et 580 millions en francs suisses). Il restera donc, au début de 1960, 220 millions pour lesquels il ne faudra pas d'autorisation nouvelle.

2^o Ces 1.500 millions d'argent frais ainsi que les fonds qui appartiennent en propre à la Régie seront affectés à des investissements atteignant 2.205 millions.

3^o D'où provient l'augmentation comptable de 1,7 milliard ? Le produit des emprunts à contracter justifie une augmentation de 1,43 milliards, tandis que le poste « Réalisation des placements intermédiaires effectués » s'est accru de 510 millions par rapport à 1958. L'augmentation réelle des dépenses n'est donc que de 388 millions. La Régie fait des bénéfices. La situation est favorable, mais les charges financières augmentent d'une année à l'autre, si bien que l'on atteint un pourcentage important pour l'ensemble de la R.T.T. La modernisation du réseau sera achevée dans un délai prévisible, mais il est évident qu'au cas où la Régie d'obtiendrait pas les autorisations nécessaires pour faire des emprunts, cette modernisation ne pourrait pas se poursuivre au rythme actuel. Si nous ne perdons pas de vue cet objectif en un minimum de temps, l'excellente administration que constitue la R.T.T. sera en mesure d'étendre à toutes nos provinces l'automatisation des communications téléphoniques.

* * *

Les membres de la Commission ont encore posé un certain nombre de questions, que nous reproduisons ci-après, accompagnées des réponses qui y ont été faites.

QUESTION N^o 1.

1^o Où en sont :

- a) l'acquisition des terrains,
- b) l'élaboration des plans,
- c) les travaux de construction des nouvelles centrales téléphoniques de la zone d'Ypres ? (coût du terrain, date d'adjudication, devis).

2^o Hoeveel gebouwen werden reeds opgetrokken in de zone *Ieper* met het oog op automatisatie ? Waar ?

3^o Hoeveel « onder-centrales » vergen nog een nieuw gebouw ? Waar ?

Vooruitzichten van uitwerking.

4^o Wanneer is automatisatie van zone *Roeselare* voorzien ? (datum van indienststelling);

5^o Gebouw *Moorslede-Passendale* (wanneer aanbesteding, kostprijs, indienststelling).

ANTWOORD.

1^o *Ieper* :

a) grond aangekocht op 18 juli 1958. Prijs 605.674 frank;

b) uitvoeringsplannen zullen tegen begin juni e.k. gereed zijn;

c) vermoedelijke datum van aanbesteding : einde september 1959. Raming : 16 miljoen frank.

Langemark :

a) grond aangekocht op 28 januari 1955. Prijs 106.290 frank;

b)
 c) gebouw voltooid.

Kemmel :

a) grond aangekocht op 18 mei 1956. Prijs 90.000 frank;

b) voorontwerp gebouw reeds goedgekeurd;
 c) uitvoering tussen 1964 en 1970.

Poperinge :

a) grond aangekocht op 19 januari 1956. Prijs 265.650 frank;

b)
 c) gebouw voltooid.

Elverdinge :

a) grond aangekocht op 4 juli 1956. Prijs 69.920 frank.

b) oprichting van gebouw volgens bestaande type-plan;
 c) uitvoering tussen 1964 en 1970.

Watou :

a) grond aangekocht op 12 februari 1958. Prijs 4.000 frank;

b) nog geen voorontwerp opgemaakt;
 c) uitvoering tussen 1964 en 1970.

Oostvleteren :

a) grond aangekocht op 26 juli 1955. Prijs 73.505 frank.

b)
 c) gebouw voltooid;

2^o Combien de bâtiments a-t-on déjà construit dans la zone d'*Ypres*, en vue de l'automatisation ? Où ?

3^o Combien y a-t-il encore de « sous-centrales » nécessitant la construction d'un nouveau bâtiment ? Où ?

Prévisions d'exécution.

4^o Pour quand l'automatisation de la zone de *Roulers* est-elle prévue ? (date de mise en service).

5^o Bâtiment de *Moorslede-Passendale* (pour quand l'adjudication, coût du bâtiment, date de mise en service ?).

RÉPONSE.

1^o *Ypres* :

a) terrain acquis le 18 juillet 1958. Prix : 605.674 francs.

b) les plans d'exécution seront au point pour le début de juin prochain.

c) date probable d'adjudication : fin septembre 1959. Estimation : 16 millions de francs.

Langemark :

a) terrain acquis le 28 janvier 1955. Prix : 106.290 francs.

b)
 c) bâtiment terminé.

Kemmel :

a) terrain acquis le 18 mai 1956. Prix : 90.000 fr.

b) avant-projet de bâtiment déjà approuvé.
 c) exécution entre 1964 et 1970.

Poperinge :

a) terrain acquis le 19 janvier 1956. Prix : 265.650 francs.

b)
 c) bâtiment terminé.

Elverdinge :

a) terrain acquis le 4 juillet 1956. Prix : 69.920 fr.

b) construction d'un bâtiment suivant plan-type existant.
 c) exécution entre 1964 et 1970.

Watou :

a) terrain acquis le 12 février 1958. Prix : 4.000 fr.

b) il n'existe pas encore d'avant-projet.
 c) exécution entre 1964 et 1970.

Oostvleteren :

a) terrain acquis le 26 juillet 1955. Prix : 73.505 francs.

b)
 c) bâtiment terminé.

Roesbrugge :

a) Automatische centrale (lokaal verkeer) opgesteld in gebouw aangekocht op 18 augustus 1947. Prijs 125.190 frank;

b) Nieuw gebouw tussen 1964 en 1970.

Geluveld :

a) grond nog niet aangekocht;

b) nog geen plans opgemaakt;

c) nieuw gebouw tussen 1964 en 1970.

2° Drie gebouwen, namelijk Langemark, Poperinge en Oostvleteren.

3° Vijf gebouwen blijven nog op te trekken te :

Kemmel	}	tussen 1964 en 1970
Elverdinge		
Watou		
Roesbrugge		
Geluveld		

4° Datum van indienststelling der automatische centrales van de zone Roeselare :

Roeselare : op 15 september 1959.

Diksmuide : in 1961.

Tielt : in 1962.

Pitem : in 1962.

Moorslede : in 1962.

Izegem : in 1963.

Handzame : in 1965.

Meulebeke : in 1965.

Staden

Lichtervelde

Ardoois

Zwevezele

Wingene

Ruiselede

Koekelare

Merkem

Pervijze

Aarsele

tussen 1965 en 1970

5° Gebouw Moorslede-Passendale :

Aanbesteding op 17 december 1958.

Kostprijs : 1.692.474 frank.

Datum voltooiing : 4 november 1959.

VRAAG N° 2.

1° Bevat het artikel 10 — uitgaven Sociale Werken — de uitgaven van het personeel, dat zich met de Sociale Werken bezighoudt?

2° Kennis te krijgen van de effectieven en de wedden van het personeel aan de dienst der Sociale Werken gehecht.

Roesbrugge :

a) centrale automatique (trafic local) installée dans un bâtiment acquis le 18 août 1947. Prix : 125.190 francs.

b) un nouveau bâtiment sera construit entre

c) 1964 et 1970.

Geluveld :

a) le terrain n'a pas encore été acquis.

b) il n'existe pas encore d'avant-projet.

c) le nouveau bâtiment sera construit entre 1964 et 1970.

2° Trois bâtiments, à savoir Langemark, Poperinge et Oostvleteren.

3° Cinq bâtiments restent encore à construire, à :

Kemmel	}	entre 1964 et 1970
Elverdinge		
Watou		
Roesbrugge		
Geluveld		

4° Date de mise en service des centrales automatiques de la zone de Roulers :

Roulers : le 15 septembre 1959.

Dixmude : en 1961.

Tielt : en 1962.

Pitem : en 1962.

Moorslede : en 1962.

Izegem : en 1963.

Handzame : en 1965.

Meulebeke : en 1965.

Staden

Lichtervelde

Ardoois

Zwevezele

Wingene

Ruiselede

Koekelare

Merkem

Pervijze

Aarsele

entre 1965 et 1970

5° Bâtiment de Moorslede-Passendale :

Adjudication : le 17 décembre 1958.

Coût : 1.692.474 francs.

Date d'achèvement : 4 novembre 1959.

QUESTION N° 2.

1° L'article 10 — Dépenses Œuvres sociales — comporte-t-il les dépenses afférentes au personnel qui s'occupe des Œuvres sociales ?

2° Quels sont les effectifs et les traitements du personnel affecté au service des Œuvres sociales ?

ANTWOORD.

1^o Het artikel 10 — Uitgaven Sociale Werken — bevat geen uitgave voor personeel dat zich met het vraagstuk der Sociale Werken inlaat.

De uitgaven voor wedden en lonen van het personeel, dat aan de Sociale Dienst is gehecht, komen voor op de artikelen 1 en 2 van het budget van de Regie T.T.

2^o Effectief en wedden van het personeel, gehecht aan de dienst der Sociale Werken.

RÉPONSE.

1^o L'article 10 — Dépenses Oeuvres sociales — ne comporte aucune dépense relative au personnel qui s'occupe de la question des Œuvres sociales.

Les dépenses de traitements et salaires du personnel affecté au Service Social sont inscrites aux articles 1^{er} et 2 du budget de la Régie des T.T.

2^o Effectifs et traitements du personnel affecté au service des Œuvres sociales.

GRAAD. — GRADE	Aantal — Nombre	Wedde aan 115 % — Traitement 115 %
a) PERSONEEL VAN HET HOOFDBESTUUR. — PERSONNEL DE L'ADMINISTRATION CENTRALE.		
Directeur. — <i>Directeur</i>	1	236.900
Afdelingshoofd. — <i>Chef de division</i>	2	427.800
Eerstaanwezend onderbureauchef. — <i>Sous-chef de bureau principal</i>	3	445.740
Onderbureauchef. — <i>Sous-chef de bureau</i>	1	114.172
Controleur. — <i>Contrôleur</i>	7	871.408
Eerstaanwezend opsteller. — <i>Rédacteur principal</i>	4	409.444
Opsteller. — <i>Rédacteur</i>	3	284.622
Eerstaanwezend klerk. — <i>Commis principal</i>	11	1.092.215
Klerk. — <i>Commis</i>	1	79.948
Expeditionair. — <i>Expéditionnaire</i>	2	155.756
		4.118.005
b) REIZEND PERSONEEL. — PERSONNEL ITINÉRANT.		
Maatschappelijke Assistente. — <i>Assistante sociale</i>	8	776.463
c) PERSONEEL DER BUITENDIENSTEN (mess : 19 inrichtingen). — PERSONNEL EXTÉRIEUR (mess : 19 établissements).		
Beheerder der mess. — <i>Gérant de mess</i>	19	2.221.596
Hulpbeheerder. — <i>Gérant-adjoint</i>	2	
Kok en kokkin. — <i>Cuisinier et cuisinière</i>	19	8.438.497
Hulpkokkin. — <i>Aide-cuisinière</i>	18	
Werkster van de mess. — <i>Ouvrière de mess</i>	112	
Lastarbeider. — <i>Homme de peine</i>	1	
c) PERSONEEL DER BUITENDIENSTEN (homes : 3 inrichtingen). — PERSONNEL EXTÉRIEUR (homes : 3 établissements) (1).		
Kindertehuis-directrice. — <i>Directrice de home</i>	3	244.800
Secretaresse-econome. — <i>Secrétaire-économe</i>	2	120.750
Verpleegster. — <i>Infirmière</i>	2	156.600
Monitrice. — <i>Monitrice</i>	7	382.900
Tijdelijke monitrice voor de vakantieperiode. — <i>Monitrice temporaire pour la période des vacances scolaires</i>	39	287.300
Onderwijzeres. — <i>Institutrice</i>	4	— (2)
Kokkin. — <i>Cuisinière</i>	3	156.900
Hulp-kokkin. — <i>Aide-cuisinière</i>	3	142.600
Homewerkster. — <i>Ouvrière de home</i>	7	290.900
Tijdelijke werkster voor de vakantieperiode. — <i>Ouvrière temporaire pour la période des vacances scolaires</i>	40	416.000
Lastarbeider. — <i>Homme de peine</i>	4	249.300
d) PERSONEEL DER CENTRALISEERKANTOREN, GEVESTIGD IN DE ZETEL VAN DE T.T.-GEWESTEN. — PERSONNEL DES BUREAUX CENTRALISATEURS ÉTABLIS AU SIÈGE DES CIRCONSCRIPTIONS T. T. (3).		
Opstellers. — <i>Rédacteurs</i>	14	1.365.280
Klerken. — <i>Commis</i>	14	1.184.960

GRAAD. — GRADE	Aantal — Nombre	Wedde aan 115 % — Traitement 115 %
SAMENVATTING. — RÉCAPITULATION		
Personeel van het Hoofdbestuur. — <i>Personnel de l'Administration centrale</i> fr.		4.118.005
Reizend personeel. — <i>Personnel itinérant</i>		776.463
Personeel der buitendiensten. — <i>Personnel extérieur</i> :		
a) mess — <i>mess</i>		10.630.093
b) homes — <i>homes</i>		2.448.050
c) personeel der centraliseerkantoren — <i>personnel des bureaux centralisateurs</i>		2.550.240
TOTAAL. — <i>TOTAL</i> fr.		20.552.851

(1) De cijfers dienden te worden vastgesteld volgens een schatting, daar het Kindertehuis van Colonheid sinds 1 september 1957 gesloten is voor veranderingswerken en het personeel op die datum ontslagen werd. De heropening is voorzien voor 1 juli 1959. — *Les chiffres ont dû être établis d'après une estimation, le Home de Colonheid étant fermé pour aménagements depuis le 1^{er} septembre 1957 et le personnel licencié depuis cette date. Sa réouverture est prévue pour le 1^{er} juillet 1959.*

(2) De wedde der onderwijzeressen wordt door het Ministerie van Openbaar Onderwijs in last genomen. — *Le traitement des institutrices est pris en charge par le Ministère de l'Instruction Publique.*

(3) De cijfers die op deze personeelsleden betrekking hebben kunnen slechts na schatting vastgesteld worden daar de sociale werken niet hun enige bezigheid in de zetel van het gewest zijn. — *Les chiffres relatifs à ces agents ne peuvent être établis que d'après une estimation, les œuvres sociales n'étant pas le seul secteur où ils exercent leur activité au siège de la circonscription.*

VRAAG N° 3.

Welke is de evolutie van het telexverkeer? Huurvoorwaarden.

Wanneer zal de nieuwe telexcentrale van Brussel werkensklaar zijn?

ANTWOORD.

EVOLUTIE VAN HET TELEXVERKEER.

a) AANTAL ABONNEES.

Het aantal abonnees is gestegen van 14 einde 1948 tot 389 einde 1953 en tot 1.315 op heden.

b) VERKEER.

Het telexverkeer nam aanhoudend toe sedert de oprichting van de dienst.

In binnenlandse dienst steeg het aantal getaxeerde eenheden van 19.692 in 1948 tot 274.407 in 1953 en tot 1.695.282 in 1958.

Het aantal getaxeerde minuten in internationale dienst steeg van 116.501 in 1948 tot 924.638 in 1953 en tot 10.163.808 in 1958.

Deze constante vooruitgang van de telexdienst, welke als normaal mag beschouwd worden, heeft zich voorgedaan niettegenstaande de noodwendigheid het *jaarlijks abonnementshuurgeld* vast te stellen op een bedrag dat de rendabiliteit van de dienst verzekert: 21.660 frank minimum (abonnees aangesloten op een telexcentrale op minder dan 8 kilometer van de telefoonzone).

Dit huurgeld is merklijk lager dan dit van kracht in Frankrijk, waar het minimum 26.000 Belgische fr. per jaar bedraagt en waar de abonnee bovendien een aansluitingstaxe van minimum 3.000 B. F. betaalt.

QUESTION N° 3.

Quelle est l'évolution du service télex? Conditions de location.

Quand la nouvelle centrale télex de Bruxelles sera-t-elle en état de fonctionner?

RÉPONSE.

ÉVOLUTION DU TRAFIC TELEX.

a) NOMBRE D'ABONNÉS.

Le nombre d'abonnés est passé de 14 fin 1948 à 389 fin 1953 et il s'élève actuellement à 1.315.

b) TRAFIC.

L'accroissement du trafic ne s'est pas ralenti depuis la création du service.

En service intérieur, le nombre d'unités taxées est passé de 19.692 en 1948 à 274.407 en 1953 et à 1.695.282 en 1958.

Le nombre de minutes taxées en service international a été de 116.501 en 1948, 924.638 en 1953 et 10.163.808 en 1958.

Cette progression constante du service télex, qui peut être considérée comme normale, s'est produite malgré la nécessité de fixer le montant de la *redevance annuelle d'abonnement* à un taux assurant la rentabilité du service: 21.660 francs au minimum (abonnés raccordés à une centrale située à moins de 8 km du centre de la zone téléphonique).

Cette redevance est sensiblement inférieure à celle qui est perçue en France, où elle est au minimum de 26.000 francs belges par an et où l'abonné doit acquitter, en outre, une taxe de raccordement minimum de 3.000 francs belges.

Het is ook lager dan dit geheven in Engeland waar het minimum 22.500 B. F. per jaar bedraagt.

Wat het in Nederland geheven huurgeld betreft, dit onderging deze laatste twee jaren achtereenvolgens meerdere verhogingen, die het op ongeveer 16.000 Belgische frank brengen en dit onafgezien van de gedeeltelijke tussenkomst van de abonnee in de kosten voor eerste aanleg.

Daarenboven dient aangestipt dat de Regie verminderingen heeft toegestaan voor de abonnees welke verwijderd zijn van hun telexcentrale van aansluiting.

Wat de *verbindingstaxes* betreft, deze zijn over 't algemeen merkkelijk lager dan die van de telefoon en van de telegrammen waardoor het abonnementshuurgeld vlug wordt gecompenseerd voor de abonnees met min of meer belangrijk verkeer.

NIEUW TELEGRAAFCENTRUM VAN BRUSSEL

Het nieuw telegraafcentrum van Brussel, voorzien van een automatische telexschakelaar met een capaciteit van 2.000 lijnen en 1.000 opgestelde lijnen zal in februari 1961 in dienst worden gesteld.

VRAAG N° 4.

ART. 10. — *Uitgaven Sociale Dienst.*

Litt. 9. — Welk is het bedrag door de Regie gestort als tussenkomst in de mutualiteitsbijdragen van haar agenten ?

ANTWOORD.

De tussenkomst van de Regie in de mutualiteitsbijdragen van het personeel wordt bepaald, rekening houdend met onderstaande regelen :

de agent draagt zelf bij in zijn mutualiteit tot een bedrag van 1 pct. van zijn netto maandwedge plus het deel van zijn bijdrage dat de 100 frank overtreft;

indien de mutualiteitsbijdrage minder bedraagt dan 100 frank wordt de tussenkomst van de Regie dienovereenkomstig verminderd;

wat de gepensioneerden en de weduwen van agenten betreft, is de tussenkomst van de Regie in de mutualiteitsbijdrage vastgesteld op 50 frank per maand.

In 1958, werden volgende sommen als tussenkomst in de mutualiteitsbijdragen door de Regie betaald :

Bediendenpersoneel	fr.	3.770.700
Werkliedenpersoneel		4.642.964
Gepensioneerden en weduwen van agenten		1.112.580
Totaal	fr.	9.526.244

Elle est également inférieure à celle qui est en vigueur en Grande-Bretagne où elle est, au minimum, de 22.500 francs belges par an.

Quant à la redevance perçue aux Pays-Bas, elle a subi, au cours des deux dernières années, plusieurs augmentations successives qui l'ont portée à 16.000 fr. belges environ, sans compter la part d'intervention de l'abonné dans les frais de premier établissement.

Il convient encore de noter que la Régie a déjà consenti d'importantes réductions aux abonnés éloignés de leur centrale télex de raccordement.

Quant aux *taxes des communications*, elles sont en général nettement inférieures à celles du téléphone et du télégraphes et, de ce fait, la redevance d'abonnement est rapidement compensée pour les abonnés qui en font un usage assez fréquent.

NOUVEAU CENTRE TELEGRAPHIQUE DE BRUXELLES.

Le nouveau centre télégraphique de Bruxelles, équipé d'un commutateur télex automatique d'une capacité de 2.000 lignes et de 1.000 lignes installées, sera mis en service en février 1961.

QUESTION N° 4.

ART. 10. — *Dépenses Œuvres sociales.*

Litt. 9. — Quel est le montant versé par la Régie à titre d'intervention dans les cotisations mutualistes de ses agents ?

RÉPONSE.

L'intervention de la Régie dans les cotisations mutualistes du personnel est fixée conformément aux règles suivantes :

l'agent supporte la charge de sa mutualité jusqu'à concurrence de 1 p. c. de sa rémunération mensuelle nette, plus la partie de sa cotisation excédant 100 francs;

si la cotisation mutualiste est inférieure à 100 fr., l'intervention de la Régie est réduite en conséquence;

pour ce qui concerne les pensionnés et les veuves d'agents, l'intervention de la Régie dans la cotisation mutualiste est fixée à 50 francs par mois.

En 1958, les sommes suivantes ont été déboursées par la Régie, à titre d'intervention dans les cotisations mutualistes :

Personnel employé	fr.	3.770.700
Personnel ouvrier		4.642.964
Pensionnés et veuves d'agents		1.112.580
Total	fr.	9.526.244

VRAAG N° 5.

ART. 10 — *Uitgaven Sociale Werken.*

Litt. 8. Welke bijdrage werd door de Regie gestort voor het Sportcentrum van St. Genesius Rode ?

ANTWOORD.

Ingevolge een beslissing van de Hogere Overheid van 18 april 1958, is de Regie T.T. gehouden tot het betalen van een bijdrage van 500.000 frank per jaar voor het gebruik van de inrichtingen, en dit voor de periode van 1959 tot en met 1963.

Bovendien werd door de Regie T.T. aan de Sociale Dienst van het Ministerie van Verkeerswezen, op 5 juni 1958, een lening toegestaan van 4.000.000 frank à 4 pct., terugbetaalbaar tijdens de jaren 1959 tot en met 1963.

Anderzijds heeft de Hogere Overheid haar instemming betuigd met de storting door de Regie T.T. van een speciale bijdrage van 50.000 frank voor het jaar 1958. Deze bijdrage moest het Comité van Beheer van het Centrum toelaten aan bepaalde exploitatieuitgaven het hoofd te bieden.

VRAAG N° 6.

Bij het artikel 24 — *Uitgaven* — *litt. 3*, is het aandeel op de luxetelegrammen dat, voor 1959, toekomt aan de private en culturele liefdadigheidswerken 15 miljoen, waar het 16,5 miljoen was in 1958.

Deze vermindering spruit voorzeker voort uit het feit dat de taxe van de luxetelegrammen verhoogd werd en dat het aantal van deze telegrammen tegenover dat van 1958 heeft afgenomen.

ANTWOORD.

1° In de loop van de vorige dienstjaren werden de volgende bedragen, voortkomende van de bijtaxe toepasselijk op de liefdadigheidstelegrammen, uitgekeerd :

	1956	1957	1958	Ramingen 1959 — Prévisions 1959
Regie T.T. — <i>Régie des T.T.</i> :				
— exploitatiekosten — <i>frais d'exploitation</i> . . fr.	1.169.468	1.786.712	2.586.919	2.850.000
— sociale dienst — <i>service social</i>	5.993.525	7.257.388	6.312.082	7.000.000
Begunstigde private organismen. — <i>Organismes privés</i> <i>bénéficiaires</i>	7.016.810	8.484.439	14.059.032	15.150.000

2° De verhoging van 5 tot 10 frank van voornoemde bijtaxe is dus niet nadelig geweest voor de geldelijke belangen noch van de private organismen, noch van de Regie T.T., alhoewel een vermindering van de trafiek werd vastgesteld sedert 1957 (ongeveer 13 pct.).

QUESTION N° 5.

ART. 10. — *Dépenses Œuvres sociales.*

Litt. 8. Quelle cotisation la Régie a-t-elle versée pour le Complexe sportif de Rhode-St.-Genèse ?

RÉPONSE.

En vertu d'une décision de l'Autorité supérieure en date du 18 avril 1958, le Régie des T.T. est tenue de verser, pour l'usage des installations, une cotisation annuelle de 500.000 francs pendant la période de 1959 à 1963 inclusivement.

De plus, la Régie a consenti au Service Social du Ministère des Communications, le 5 juin 1958, un prêt à 4 pct. de 4.000.000 de francs remboursable pendant les années 1959 à 1963.

D'autre part, l'Autorité supérieure a marqué son accord sur le versement, par la Régie, d'une cotisation spéciale de 50.000 francs pour l'année 1958. Cette cotisation devait permettre au Comité de Gestion du Centre de faire face à certaines dépenses d'exploitation.

QUESTION N° 6.

A l'article 24 — *Dépenses* — *litt. 3*, la quote-part revenant aux œuvres de philanthropie privées et culturelles sur les télégrammes de luxe est de 15 millions pour 1959, alors qu'elle était de 16,5 millions en 1958.

Cette réduction est certainement due au fait que la taxe sur les télégrammes de luxe a été augmentée et que le nombre de ces télégrammes a diminué par rapport à 1958.

RÉPONSE.

1° Au cours des exercices précédents, les sommes provenant de la surtaxe applicable aux télégrammes de philanthropie ont été attribuées comme suit :

2° Le relèvement de 5 à 10 francs de ladite surtaxe n'a donc été préjudiciable ni aux intérêts pécuniaires des organismes privés bénéficiaires, ni à ceux de la Régie des T.T., bien qu'une diminution de trafic ait été enregistrée depuis 1957 (13 pct. environ).

3^o Anderzijds is het bedrag van de ontvangsten voortkomend van de binnenlandse telegrammen (liefdadigheids- en andere) gestegen tot :

76.123.235 frank in 1956

81.853.748 frank in 1957

87.135.529 frank in 1958

4^o Wat het verschil betreft, vastgesteld tussen de bedragen voorzien bij artikel 24 in de budgetten van 1958 en 1959, dit spruit hoofdzakelijk voort uit het feit dat de berekeningen voor 1959 met de vermindering van de trafiek rekening houden.

* * *

CREDITS RELATIFS A LA REGIE DES VOIES AERIENNES.

Votre Commission des Communications a évoqué la partie de son budget relatif à la Régie des Voies Aériennes au cours des réunions des 19 et 26 mai 1959.

Le Ministre a attiré l'attention des commissaires sur le fait que l'introduction d'avions à réaction a trois conséquences :

1. Tous les petits pays subiront des pertes sous l'influence de la concurrence des sociétés américaines; on doit pouvoir vendre plus de places; les sociétés de navigation aérienne cherchent à réaliser la création d'un Bureau commun de ventes de billets. Pour cinq ou six sociétés on créera un bureau de vente et on se concertera pour la répartition des lignes. Par exemple, à New York, on installera un bureau unique pour la K.L.M., la Sabena, la Lufthansa et Air France. Les avions de la Sabena pourront atterrir à Schiphol ou à Bruxelles, tandis qu'à Paris et au Sud de la capitale française seulement des avions français atterriront. Pour la répartition des lignes, l'Allemagne par exemple se spécialisera pour les destinations asiatiques.

Comme pour les chemins de fer, on établira à la fin de chaque année un décompte. Quel pourcentage sera accordé à chaque pays ? La discussion porte actuellement sur ce point. Les Pays-Bas exigent pour la K.L.M. un plus grand pourcentage que le pourcentage que les autres pays veulent accorder. Les discussions se déroulent d'une façon favorable entre la Belgique, l'Allemagne et la France. Les difficultés ont surgi surtout du côté hollandais.

La liaison Bruxelles-Congo ne sera pas comprise dans l'accord en raison des intérêts militaires et économiques en cause. Si les discussions n'aboutissaient pas, on devrait s'attendre à ce que la Sabena enregistre des pertes considérables.

3^o D'autre part, le montant des recettes provenant des télégrammes intérieurs (philanthropiques et autres) s'est élevé à :

76.123.235 francs en 1956

81.853.748 francs en 1957

87.135.529 francs en 1958

4^o Quant à la différence que l'on constate entre les sommes prévues à l'article 24 des budgets de 1958 et de 1959, elle provient en ordre principal de ce que les calculs pour 1959 tiennent compte de la diminution du trafic.

* * *

KREDIETEN BETREFFENDE DE REGIE DER LUCHTWEGEN.

Op 15 en 25 mei 1959 heeft uw Commissie voor het Verkeerswezen het gedeelte van haar begroting besproken dat betrekking heeft op de Regie der Luchtwegen.

De Minister heeft de aandacht van de Commissie gevestigd op de gevolgen die uit het inleggen van straalvliegtuigen zullen voortspruiten :

1. Alle kleine landen zullen lijden onder de concurrentie van de Amerikaanse maatschappijen; de cliënteel moet worden uitgebreid; de luchtvaartmaatschappijen zouden een Gemeenschappelijk Bureau voor de verkoop van reisbiljetten willen oprichten. Voor vijf of zes maatschappijen zal één verkoopbureau worden opgericht en een overeenkomst zal worden gesloten wat betreft de verdeling der lijnen. Zo b. v. zal te New York één enkel verkoopbureau worden opgericht voor de K.L.M., de Sabena, de Lufthansa en de Air France. De vliegtuigen van de Sabena zullen te Schiphol of te Brussel mogen landen, terwijl Parijs en het Zuiden van de Franse hoofdstad voorbehouden blijven aan de Franse vliegtuigen. Wat betreft de verdeling van de lijnen, zal Duitsland zich b. v. specialiseren in de Aziatische routes.

Zoals bij de spoorwegen zal ieder jaar in de maand december een afrekening plaats hebben. Welk zal het aandeel zijn van ieder land ? Dit vraagstuk wordt thans besproken. Nederland eist voor de K.L.M. een groter aandeel dan haar door de andere landen worden aangeboden. De besprekingen hebben een gunstig verloop tussen België, Duitsland en Frankrijk. De meeste moeilijkheden rijzen van Nederlandse zijde.

De verbinding Brussel-Congo zal niet in de overeenkomst worden opgenomen wegens de militaire en economische belangen die op het spel staan. Indien men niet tot een akkoord komt, zou de Sabena grote verliezen lijden.

Deuxième conséquence : Le contrôle technique. Le contrôle actuel de la zone inférieure ne convient pas aux avions à réaction qui volent à des altitudes de 10.000 m., soit l'altitude réservée jusqu'à présent aux avions militaires. En Europe occidentale, on devrait créer deux ou trois points de contrôle, par exemple en Belgique, à Francfort et à Rome. On devra engager des discussions avec l'OTAN.

Troisième conséquence : Adapter les champs d'aviation. Il deviendra impossible d'entretenir en Belgique deux champs d'aviation : un seul champ d'aviation devra être équipé pour les avions à réaction.

Après avoir entendu l'exposé du Ministre, un commissaire a posé une question au sujet de l'incendie de l'Aéroport International de Melsbroek. Ce commissaire s'est exprimé dans ces termes :

Où en est l'enquête en ce qui concerne l'incendie à Melsbroek ? Nous ne voulons pas entraver l'action de la justice, mais il serait souhaitable de nous remettre un rapport. Où en sont les réparations et quid de l'assurance ?

Le Ministre a promis de tenir le Parlement au courant de la situation dès que l'enquête judiciaire serait terminée. Il a toutefois précisé que les frais de réparation sont estimés à 90 millions de francs. L'assurance prend 36.200.000 francs à sa charge ; il y a donc perte de l'ordre de 54 millions. Les réparations seront terminées et le bâtiment achevé probablement fin 1960.

* * *

Qu'il soit permis à votre rapporteur de rappeler que l'importance des investissements et les impératifs d'une exploitation économique accentueront dans l'ère des avions à réaction, la tendance vers une concentration des activités en matière de développement des aérodromes.

On peut esquisser de la façon suivante le programme général du développement actuel et futur des aérodromes :

a) équipement d'un seul grand aéroport pour l'aviation commerciale intéressant l'ensemble du pays.

Le programme d'investissement de l'aérodrome national pour 1959 s'élève à 590 millions de francs.

Le réseau des pistes d'envol et d'atterrissage et notamment la grande piste de 3.640 m. sera, en ce qui concerne l'essentiel, achevée au cours de 1959. Ce réseau, y compris les expropriations, les voies de circulation, le balisage et le radioguidage, nécessitera une dépense de l'ordre de 190 millions de francs ;

b) aménagement d'un aérodrome de diversion à Ostende en raison des conditions climatologiques prévalant en cet endroit et en fonction de l'important trafic local qui s'y est développé (plus de 100.000 passagers en 1958), en particulier avec la Grande-Bretagne.

Tweede gevolg : De technische controle. De huidige controle op de lager gelegen zone past niet voor de straalvliegtuigen, die op een hoogte van ongeveer 10.000 meter vliegen, d. i. de hoogte waarop tot heden alleen de militaire vliegtuigen mogen kruisen. In West-Europa zouden twee of drie controleposten moeten komen, b. v. in België, te Frankfurt en te Rome. Besprekingen dienaangaande zouden moeten worden aangevat met de N.A.V.O.

Derde gevolg : Geschiktmaking van de vliegvelden. België zal onmogelijk in het onderhoud van twee vliegvelden kunnen voorzien : één enkel vliegveld zal moeten worden uitgerust voor de straalvliegtuigen.

Na deze uiteenzetting van de Minister, heeft een lid inlichtingen gevraagd over de brand in de Internationale Luchthaven te Melsbroek. Het lid drukte zich in dezer voege uit :

Hoever is het onderzoek naar de oorzaken van de brand te Melsbroek gevorderd ? Wij wensen geenszins de werking van het gerecht te storen, maar zouden nochtans willen dat ons een verslag wordt overgelegd. Schieten de herstellingswerken op en quid inzake de verzekering ?

De Minister heeft beloofd het Parlement onmiddellijk na het beëindigen van het gerechtelijk onderzoek van de toestand op de hoogte te brengen. Hij heeft echter daaraan toegevoegd dat de herstellingskosten op 90 miljoen frank worden geraamd. 36.200.000 frank zijn ten laste van de verzekering ; dit betekend dus een verlies van 54 miljoen frank. Vermoedelijk zullen tegen einde van 1960 de herstellingswerken voltooid en het gebouw volledig af zijn.

* * *

Het zij uw verslaggever vergund, eraan te herinneren, dat de omvang van de beleggingen en de eisen van een economisch verantwoorde bedrijfsvoering in het tijdperk van de straalvliegtuigen de strekking zullen versterken naar een grotere concentratie op de ontwikkeling van de vliegvelden.

Het algemeen programma van de huidige en de toekomstige ontwikkeling der vliegvelden kan als volgt worden geschetst :

a) uitrusting van één enkele grote vlieghaven voor de handelsluchtvaart voor geheel het land.

Het investeringsprogramma 1959 voor de nationale luchthaven bedraagt 590 miljoen frank.

Het landings- en startbanennet, en o. m. de lange startbaan van 3.640 m., zal grotendeels in deloop van 1959 voltooid zijn. Dit net, met inbegrip van de onteigeningen, de verkeerswegen, de bebakening, de radio-inrichting, zal een uitgave vergen van ongeveer 190 miljoen frank ;

b) aanleg van een afleidingsvliegveld te Oostende, terwille van het aldaar heersende klimaat en wegens het belangrijk plaatselijk verkeer dat er zich heeft ontwikkeld (meer dan 100.000 passagiers in 1958), vooral met Groot-Brittannië ;

c) équipement de 3 aérodromes spécialisés :

Gosselies, pour les industries aéronautiques;
 Grimbergen pour l'écologie-avion;
 Saint-Hubert pour l'écologie-vol à voile.

La concentration du trafic international à l'aérodrome de Bruxelles-Melsbroek nécessitera l'aménagement de voies d'accès rapides et notamment la construction d'une liaison directe entre l'aérodrome et Anvers.

L'accroissement considérable du trafic implique un renforcement général des moyens susceptibles d'assurer la sécurité de la navigation aérienne ainsi que l'unité de direction dans le contrôle du mouvement aérien.

Les avions de transport à réaction, qui survoleront notre pays en quelques minutes, navigueront à une altitude qui se situe au-delà des limites de l'espace aérien actuellement contrôlé.

Par une entente étroite, les pays européens ont l'intention d'organiser le contrôle de l'espace aérien supérieur. A cet effet la création d'un organisme, appelé Eurocontrol, est actuellement envisagée.

En ce qui concerne l'espace aérien inférieur, une réforme du contrôle sera également nécessaire en raison du fait que les avions à réaction devront traverser cet espace, en montée et en descente, et ce, en dehors des airways normaux, voire même en empruntant des régions de contrôle militaire.

Le Ministre a également spécifié que la constitution d'Air-Union aura probablement des répercussions sur le mode d'exploitation des grands parcours internationaux, mais le Gouvernement veillera à ce que les intérêts de notre grand aéroport national ne soient pas lésés.

Votre rapporteur estime qu'il convient de souligner l'importance de la remise en activité normale de l'Aéroport International de Melsbroek qui comporte un certain nombre de problèmes d'adaptation aux conditions de sécurité et de meilleur fonctionnement.

Pour en apprécier les divers aspects il convient d'attirer l'attention de l'Administration compétente sur deux points essentiels :

a) l'accès des locaux de rassemblement dans les «fingers» ou «sorties» vers l'aire d'embarquement.

Il est à signaler que l'escalier actuel en bois — qui n'est qu'un escalier de service — produit une très mauvaise impression de par son inconfort pour les personnes âgées, infirmes, etc.

b) la multiplication des panneaux publicitaires, qui commencent à envahir toute la partie de l'autostade sur le territoire de l'aérodrome, produit le plus mauvais effet esthétique.

Partout, notamment sur les autoroutes, on a heureusement mis fin à une telle profusion de panneaux publicitaires; on peut, dès lors, se demander pourquoi il en est autrement sur cette grande artère et s'il ne faudrait pas les supprimer ou au moins en limiter le nombre.

c) uitrusting van drie gespecialiseerde vliegvelden :

Gosselies voor de vliegtuigindustrie;
 Grimbergen voor de vliegopleiding;
 Saint-Hubert voor de zweefvliegopleiding.

De concentratie van het internationaal verkeer op de vlieghaven van Brussel-Melsbroek zal de aanleg van snelle toegangswegen noodzakelijk maken, o. m. een rechtstreekse verbinding tussen de vlieghaven en Antwerpen.

Het verkeer is sterk toegenomen dat de middelen ter beveiliging van de luchtvaart en ter verzekering van de eenheid in de leiding van de luchtvaartcontrole algemeen moeten worden uitgebreid.

De straalvliegtuigen, die maar enkele minuten nodig zullen hebben om ons land te overvliegen, zullen boven de thans gecontroleerde luchtruim kruisen.

De Europese landen zijn van plan de controle op de hogere luchtruim in nauwe verstandhouding te organiseren. Met het oog daarop wordt de oprichting van een orgaan, Eurocontrol genaamd, overwogen.

Ook wat het lagere luchtruim betreft zal de controle anders moeten worden opgevat, omdat de straalvliegtuigen bij het opstijgen en dalen door deze ruimte zullen moeten vliegen buiten de normale luchtvaartwegen en misschien zelfs boven de streken die onder militaire controle staan.

De Minister heeft medegedeeld dat de oprichting van Air-Union waarschijnlijk een weerslag zal hebben op de exploitatie van de grote internationale vliegroutes, maar de Regering zal ervoor waken dat de belangen van onze grote luchthaven niet worden geschaad.

Uw verslaggever meent te moeten wijzen op het belang van een normale activiteit van de internationale luchthaven te Melsbroek, waarvoor een aantal problemen zullen moeten worden opgelost met betrekking tot de aanpassing aan de eisen inzake veiligheid en betere werking.

In verband hiermede moet de aandacht van het bevoegde Bestuur worden gevestigd op twee punten die van wezenlijk belang zijn :

a) de toegang tot de verzamelplaatsen in de «fingers» of «uitgangen» naar de inschepingsplaats.

De huidige houten trap, die slechts een diensttrap is, en geen comfort biedt, maakt een zeer slechte indruk op bejaarde lieden, gebrekkigen, enz.

b) het aantal publiciteitsborden dat aan weerszijden van de autosnelweg, op het gebied van de luchthaven, steeds groter wordt, maakt esthetisch een zeer slechte indruk.

Overal, en met name op de autosnelwegen, heeft men gelukkig een einde gemaakt aan de overwoeking met publiciteitsborden; het is dan ook de vraag waarom ten opzichte van deze grote verkeersader anders wordt gehandeld en of die borden niet moeten worden weggenomen of althans beperkt.

La voie d'accès de Bruxelles à Melsbroek gagnerait à être ornée de plantations et de verdure.

En ce qui concerne les effectifs de la Régie des Voies Aériennes :

Le Ministre peut-il donner toutes les assurances que la Régie des Voies Aériennes dispose en nombre suffisant de personnel formé et qualifié pour assurer le trafic de navigation à réaction s'ouvrant à la fin de cette année?

Déjà le contrôle a été supprimé à Ostende et confié aux Autorités Militaires. Il paraîtrait que le même contrôle, actuellement assuré par la Régie des Voies Aériennes à Anvers et à Grimbergen, serait également retiré aux services de la Régie, à défaut d'effectifs.

Le Ministre peut-il donner toutes les assurances désirables quant à la sécurité aérienne au-dessus de notre territoire?

Il semble également qu'il y ait un manque de personnel qualifié dans le secteur météo.

Enfin, il serait opportun de donner un Statut légal aux agents de la Régie des Voies Aériennes, qui augmenterait à la fois les possibilités de créer un cadre compétent par les garanties normales accordées aux autres agents de l'Etat et permettrait enfin de constituer une Administration efficiente, sereine, capable de répondre à ses responsabilités de plus en plus lourdes.

E. Stemmingen.

Uw Commissie heeft met 11 tegen 6 stemmen een amendement verworpen dat als volgt luidde :

TITEL I.

Gewone uitgaven.

SECTIE I.

Centrale diensten.

HOOFDSTUK II.

Toelagen.

ART. 21. — *Toelagen voor Sociale Voorzorg.*

2. *Sociaal toerisme — Arbeidersvacantie.*

Het krediet van 32.000.000 frank te brengen op 40.000.000 frank (verhoging met 8.000.000 fr.).

* * *

Het geheel der kredieten Verkeerswezen is met 11 tegen 6 stemmen aangenomen.

Dit verslag is met algemene stemmen goedgekeurd.

De Verslaggevers,
J. DE GRAUW.
H. DELPORT.
A. DE MARNEFFE.
G. VANDEPUTTE.

De toegangsweg van Brussel naar Melsbroek zou veel winnen bij aanplantingen.

Met betrekking tot de Regie der Luchtwegen :

Kan de Minister de verzekering geven dat de Regie der Luchtwegen over genoeg opgeleid en geschoold personeel beschikt om in te staan voor het verkeer met straalvliegtuigen dat op het einde van dit jaar zal beginnen?

Te Oostende werd de controle reeds afgeschaft en toevertrouwd aan de militaire autoriteiten. Het schijnt dat ook de controle die de Regie der Luchtwegen thans te Antwerpen en te Grimbergen uitoefent, bij gebrek aan personeel eveneens aan de diensten van de Regie onttrokken zal worden.

Kan de Minister de gewenste verzekering geven wat betreft de veiligheid van het luchtverkeer boven ons grondgebied?

Naar het schijnt is er ook niet genoeg geschoold personeel voor de weerkundige diensten.

Ten slotte ware het ook wenselijk, aan de ambtenaren van de Regie der Luchtwegen een wetelijk statuut te geven, zodat het mogelijk zou worden een bekwaam kader te vormen, dank zij de normale waarborgen die de andere rijksambtenaren bezitten en zodat ook een doelmatige en serene administratie tot stand zou komen, in staat om haar steeds zwaarder wordende verantwoordelijkheid te dragen.

E. Votes.

Par 11 voix contre 6, votre Commission a repoussé un amendement rédigé comme suit :

TITRE I.

Dépenses ordinaires.

SECTION I.

Services centraux.

CHAPITRE II.

Subventions.

ART. 21. — *Subventions de prévoyance sociale.*

2. *Tourisme social — Vacances ouvrières.*

Porter le crédit de 32.000.000 de francs à 40 millions de francs (augmentation de 8.000.000 de fr.).

* * *

L'ensemble des crédits Communications a été adopté par 11 voix contre 6.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Les Rapporteurs,
J. DE GRAUW.
H. DELPORT.
A. DE MARNEFFE.
G. VANDEPUTTE.

BIJLAGE.

Schriftelijke vragen nopens de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.SCHRIFTELIJKE VRAAG N^o 1.

Welke bedragen worden nodig geoordeeld voor het afschaffen van :

- a) de stoomtractie;
- b) de houten rijtuigen ?

Welke planning is voorzien voor het uitvoeren der werken en herstellingen met het oog op het afschaffen der stoomtractie en der houten rijtuigen ?

ANTWOORD.

De volledige afschaffing van de stoomtractie vergt een investering van een bedrag van ongeveer 8 miljard frank.

Indien de financieringsvoorwaarden het toelaten, zal deze volledige afschaffing zich uitstrekken over een tiental jaren.

De Maatschappij heeft thans in bestelling 620 metalen rijtuigen, die zullen toelaten 1.400 houten rijtuigen te vervangen. Het gaat hier over een uitgave van ongeveer 2 miljard frank.

Rekening houdend met de thans aan gang zijnde en in vooruitzicht gestelde modernisering van de rijtuigen voor het internationaal verkeer, met het aanschaffen van motorrijtuigen voor de geëlectriceerde lijnen, alsmede met de vereenvoudiging van de uitbating van zekere lijnen, is het te voorzien dat de houten rijtuigen in regelmatige dienst reeds volledig zullen verdwenen zijn binnen enkele jaren.

SCHRIFTELIJKE VRAAG N^o 2.

Wanneer worden de maximum-uitgaven voor pensioenen bereikt ?

Wanneer zal de toestand min of meer normaal worden voor wat de verhouding personeel in dienst — gepensioneerden betreft ?

ANTWOORD.

Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen de ouderdomspensioenen en de overlevingspensioenen.

In de onderstelling dat geen verdere aanpassingen zouden gebeuren, zal het maximum bereikt worden voor de eerste groep tussen de jaren 1958 en 1960, om tot een normaal bedrag terug te komen rond 1980.

Voor de tweede groep, mag het maximum verwacht worden tussen 1967 en 1969, met een terugkeer tot een normaal bedrag rond 1990.

ANNEXE.

Questions écrites concernant la Société Nationale des Chemins de Fer Belges.QUESTION ECRITE N^o 1.

Quels sont les montants jugés nécessaires pour la suppression :

- a) de la traction à vapeur ?
- b) des voitures en bois ?

Quel est le planning prévu pour l'exécution des travaux et réparations en vue de la suppression de la traction à vapeur et des voitures en bois ?

RÉPONSE.

La suppression totale de la traction à vapeur nécessitera des investissements pour un montant d'environ 8 milliards de francs.

Pour autant que les conditions de financement le permettront, cette suppression totale s'étalera sur une période de dix ans.

La Société a placé des commandes pour la construction de 620 voitures métalliques, ce qui permettra le remplacement de 1.400 voitures en bois. Il s'agit d'une dépense d'environ 2 milliards de francs.

Compte tenu de la modernisation déjà entamée et prévue des voitures en service international, de l'achat d'automotrices pour les lignes électrifiées, ainsi que de la simplification de l'exploitation d'autres lignes, il est à prévoir que, d'ici quelques années, les voitures en bois auront totalement disparu en service régulier.

QUESTION ÉCRITE N^o 2.

Quand atteindra-t-on la dépense maximum en matière de pension ?

Quand la situation en ce qui concerne le rapport personnel en service — pensionnés deviendra-t-elle plus ou moins normale ?

RÉPONSE.

Il y a lieu de faire une distinction entre les pensions de retraite et les pensions de survie.

Dans l'hypothèse où il n'y aurait plus d'autres adaptations, le maximum en ce qui concerne le premier groupe sera atteint entre 1958 et 1960, pour arriver à une situation normale vers 1980.

Pour le deuxième groupe, le maximum peut être attendu entre 1967 et 1969, avec un retour à une situation normale vers 1990.

SCHRIFTELIJKE VRAAG N° 3.

1. Hoeveel km lijnen werden afgeschaft ? (dus niet vervangen door baanvervoer).

2. Hoeveel km lijnen werden gevicinaliseerd, dus vervangen door baanvervoer ?

3. Kunnen de volgende inlichtingen gegeven worden, met het oog op de sanering der N.M.B.S. :

a) de km lijnen die blijven te vicinaliseren of die dienen afgeschaft ;

b) de km lijnen die moeten geelectriceerd worden ;

c) de km lijnen die zullen uitgebaat worden met motoren, diesel- of andere.

ANTWOORD.

1. In feite heeft de N.M.B.S., in het kader van de rationalisatie van het reizigersverkeer, geen volledige spoorlijnen afgeschaft waarvan het treinverkeer niet door baanvervoer vervangen werd. Slechts op enkele korte baanvakken werden de afgeschafte reizigerstreinen niet door autobussen vervangen, hetzij omdat het mogelijk was de cliënteel naar andere reismogelijkheden of openbare vervoermiddelen te verwijzen, hetzij omdat het lijnsecties betrof waarop het personenvervoer van weinig of geen betekenis was.

Onder bedoelde baanvakken kunnen o. a. vermeld worden : het westelijk ringspoor te Gent, het lijnstuk Willebroek-Londerzeel, de verbindingsbocht Heppen-Beringen en de 2 km lange lijnstroken Menen-Halluin (Frankrijk) en Comines (Frankrijk).

2. Op dit ogenblik werden ongeveer 950 kilometer spoorlijnen gevicinaliseerd.

3. a) Het verder saneringsplan van de N.M.B.S. voorziet de studie van nog ongeveer 1.050 kilometer lijnen.

b) Wanneer de lijnen waarvan de electrificatie ondernomen is, volledig uitgerust zullen zijn, zal de totale lengte van het geelectriceerd net van 900 naar 1.050 km overgaan.

c) Het programma voor modernisatie van de tractie werd opgemaakt met de bedoeling de stoomtractie volledig uit te schakelen en de dieseltractie te behouden of in te voeren op de niet geelectriceerde lijnen.

QUESTION ÉCRITE N° 3.

1. Quel est le nombre de km de lignes supprimées sans être remplacées par un service routier ?

2. Quel est le nombre de km de lignes vicinalisées, donc remplacées par un service routier ?

3. Est-il possible de fournir les renseignements suivants en vue de l'assainissement de la S.N.C.B. :

a) le nombre de km de lignes qui restent à vicinaliser ou à supprimer ;

b) le nombre de km de lignes qui sont à électrifier ;

c) le nombre de km de lignes qui seront exploitées par moteurs, diesel ou autres.

RÉPONSE.

1. Dans le cadre de son programme de rationalisation du trafic voyageurs, la S.N.C.B. n'a en fait supprimé aucune ligne ferrée dont le service de trains n'a pas été remplacé par un service routier. Ce n'est que sur quelques sections de voie très courtes que les trains de voyageurs supprimés n'ont pas été remplacés par un service d'autobus, soit qu'il était possible de transférer la clientèle à d'autres itinéraires ou à d'autres moyens de transport publics, soit qu'il s'agissait de sections de lignes sur lesquelles le transport de voyageurs n'avait pas ou peu d'importance.

Parmi les sections envisagées, on peut citer entre autres la ceinture ouest de Gand, la section de ligne Willebroek-Londerzeel, la courbe Heppen-Beringen et les sections longues de 2 km Menin-Halluin (France) et Comines (Belgique)-Comines (France).

2. A l'heure actuelle, environ 950 km de lignes ont été vicinalisées.

3. a) Le plan d'assainissement de la S.N.C.B. prévoit encore l'étude d'environ 1.050 km de lignes,

b) Lorsque les lignes dont l'électrification est entamée, seront terminées, la longueur totale du réseau électrifié passera de 900 km à 1.050 km.

c) Le programme de modernisation de la traction a été établi avec l'intention de supprimer complètement la traction à vapeur et de maintenir ou d'instaurer la traction diesel sur les lignes non électrifiées.