

Kamer der Volksvertegenwoordigers

Chambre des Représentants

21 APRIL 1953.

BEGROTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het dienstjaar 1953.

VERSLAG

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

KORTE INHOUD :

	Bladz.
EERSTE DEEL. — Het eigenlijk Ministerie van Verkeerswezen	3
<i>Eerste Hoofdstuk. — De begroting</i>	3
I. — Vergelijking tussen de kredieten 1951-1952-1953	3
II. — Beschouwingen	3
III. — Belangrijkste kredietverhogingen en nieuwe kredieten	4
<i>Hoofdstuk II. — De N. M. B. S.</i>	12
I. — Financiële uitslagen van 1952 en vooruitzichten voor 1953	12
II. — Toelagen en vergoedingen door de Staat aan de N.M.B.S. verleend	15
<i>Hoofdstuk III. — De coördinatie van het vervoer</i>	17
<i>Hoofdstuk IV. — Bestuur van het Zeewezen</i>	18
I. — De Staatsvloot	18
II. — De Belgische Koopvaardijvloot	19
III. — Het zeevaartonderwijs	20
IV. — De zeevisserij	20
<i>Hoofdstuk V. — Bestuur der Posterijen</i>	21
I. — Financiële beschouwingen	21
II. — Gebouwen	22
III. — Helicopterdienst	22
IV. — Personeelsaangelegenheden	23
V. — Postzegels	23
<i>Hoofdstuk VI. — Het toerisme</i>	24
I. — De kredieten	24
II. — Het Commissariaat-generaal van het Toerisme	24
III. — De andere toeristische organismen	25
IV. — « Het ristourno's systeem »	25
V. — Het toeristisch jaar 1952	25
VI. — De vooruitzichten voor 1953	25
VII. — De streek Maas-Ardenne	26
VIII. — Het sociaal toerisme	26
TWEEDE DEEL. — De autonome organismen	27
<i>Eerste Hoofdstuk. — De Regie van T. T.</i>	27
I. — Het telefoonnet	27
II. — De investeringen	27

(1) Samenstelling van de Commissie : de heren Brunfaut, voorzitter; De Paepe, Goetghebeur, Jaminet, Loos, Marck, Nossent, Robyns, Stubbe, Van Acker (Benoît), Vergels, Verhamme, Verroken, — Anseele, De Bruyn, De Kinder, Duret, Geldof, Hens, Hicquet, Rongvaux, Van Winghe. — Demuyter, Van Glabbeke.

Zie :

4-XV : Begroting,
45, 158 en 243 : Amendementen.

21 AVRIL 1953.

BUDGET

du Ministère des Communications
pour l'exercice 1953.

RAPPORT

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

SOMMAIRE :

	Page
PREMIERE PARTIE. — Le Ministère des Communications proprement dit	3
<i>Chapitre premier. — Le Budget</i>	3
I. — Comparaison des crédits pour 1951-1952-1953	3
II. — Considérations	3
III. — Majorations de crédits les plus importantes et nouveaux crédits	4
<i>Chapitre II. — La S. N. C. F. B.</i>	12
I. — Résultats financiers de 1952 et prévisions pour 1953	12
II. — Subventions et indemnités accordées par l'Etat à la S. N. C. F. B.	15
<i>Chapitre III. — La coordination des transports</i>	17
<i>Chapitre IV. — Administration de la Marine</i>	18
I. — La flotte de l'Etat	18
II. — La flotte marchande belge	19
III. — L'enseignement maritime	20
IV. — La pêche maritime	20
<i>Chapitre V. — Administration des postes</i>	21
I. — Considérations financières	21
II. — Bâtiments	22
III. — Service par hélicoptère	22
IV. — Questions de personnel	23
V. — Timbres-poste	23
<i>Chapitre VI. — Le tourisme</i>	24
I. — Les crédits	24
II. — Le Commissariat général au Tourisme	24
III. — Les autres organismes touristiques	25
IV. — Le système des ristournes	25
V. — L'année touristique 1952	25
VI. — Les prévisions pour 1953	25
VII. — La région Meuse-Ardenne	26
VIII. — Le tourisme social	26
DEUXIEME PARTIE. — Les organismes autonomes	27
<i>Chapitre premier. — La Regie des T. T.</i>	27
I. — Le réseau téléphonique	27
II. — Les investissements	27

(1) Composition de la Commission : MM. Brunfaut, président; De Paepe, Goetghebeur, Jaminet, Loos, Marck, Nossent, Robyns, Stubbe, Van Acker (Benoît), Vergels, Verhamme, Verroken, — Anseele, De Bruyn, De Kinder, Duret, Geldof, Hens, Hicquet, Rongvaux, Van Winghe. — Demuyter, Van Glabbeke.

Voir :

4-XV : Budget.
45, 158 et 243 : Amendements.

	Bladz.
III. — Werken, leveringen en gebouwen ...	28
IV. — Financiële toestand ...	28
V. — Personeeleffectief ...	28
<i>Hoofdstuk II. — De Regie der Luchtwezen. — De Sabena. — De Luchtvaartschool</i> ...	29
I. — De Regie der luchtwezen ...	29
A. — De rol van de Regie ...	29
B. — Uitbatingssuitslagen ...	30
C. — Infrastructuur ...	30
II. — De Sabena ...	31
III. — De Burgerlijke Luchtvaartschool ...	32
<i>Hoofdstuk III. — Het N. I. R. — De Televisie</i> ...	34
I. — Het N. I. R. ...	34
A. — De gevraagde kredieten ...	34
B. — Uitgaven ...	35
C. — Wat betaalt de Staat aan het N. I. R. ...	36
D. — De programma's ...	36
II. — De Televisie ...	36
<i>Hoofdstuk IV. — Noord-Zuidverbinding</i> ...	38
I. — Ramingen ...	38
II. — Programma voor 1953 ...	38
III. — Vorderingsstaat der werken ...	39
IV. — Kosten der werken ...	39
V. — Vragen en antwoorden ...	40
<i>Stemmingen</i> ...	43

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Zoals vorig jaar — en om redenen waarop U alsdan werd gewezen — worden U én de begroting van het eigenlijk Ministerie van Verkeerswezen — met zijne verschillende belangrijke besturen en diensten — én de voorzieningsrekeningen der autonome organismen welke van dat departement afhangen, in één en zelfde wetsontwerp voorgelegd.

Uwe Commissie had dus een zeer uitgebreide stof te onderzoeken.

Zij besteedde hieraan zes lange vergaderingen in aanwezigheid van de heer Minister van Verkeerswezen die, herhaaldelijk en op uitvoerige wijze, tussenkwam om de belangrijkste besproken punten toe te lichten.

Wij hebben getracht, in dit verslag, kortbondig en ordelijk, de voornaamste van de door uwe Commissie verzamelde gegevens voor te leggen, althans in zoverre deze U moeten toelaten een oordeel te vellen over de rechtvaardiging van de gevraagde kredieten.

* * *

Bij Koninklijk besluit van 24 Februari 1953 — verschenen in het *Staatsblad* van 13 Maart l. l. — wordt het Bestuur van de Binnenscheepvaart en de er van afhangende diensten, alsmede de Dienst van het Wegverkeer, van het Ministerie van Openbare Werken naar dat van Verkeerswezen overgebracht.

Anderzijds, voorziet datzelfde besluit de overplaatsing, uit het Ministerie van Verkeerswezen, van het Centraal Bureau voor Benodigheden en van de Dienst van de Hydrografie van de Kust naar het Ministerie van Openbare Werken — de Dienst van de Zeevisserij naar het Ministerie van Landbouw — en de Dienst voor de Sociale Zekerheid der Zeelieden en de er van afhangende burelen naar het Ministerie van Arbeid en Sociale Voorzorg.

Die maatregelen moeten, natuurlijk, de wijziging van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen — zoals die van de andere hierboven vermelde Ministeries — tot gevolg hebben.

Gezien de Regering, op dit ogenblik, desaan gaande geen voorstellen deed, heeft uwe Commissie zich slechts bij de haar voorgelegde begroting te houden.

Het hoeft geen betoog dat uwe Commissie zich niet heeft kunnen bezighouden met de pas aan het Ministerie van Verkeerswezen toegevoegde diensten, waarover zij, overigens, geen inlichtingen kon inwinnen.

	Page
III. — Travaux, fournitures et bâtiments ...	28
IV. — Situation financière ...	28
V. — Effectif du personnel ...	28
<i>Chapitre II. — La Régie des Voies aériennes. — La Sabena. — L'école de navigation aérienne</i> ...	29
I. — La Régie des Voies aériennes ...	29
A. — Le rôle de la Régie ...	29
B. — Résultats d'exploitation ...	30
C. — Infrastructure ...	30
II. — La Sabena ...	31
III. — L'école civile de navigation aérienne ...	32
<i>Chapitre III. — L'I. N. R. — La Télévision</i> ...	34
I. — L'I. N. R. ...	34
A. — Crédits sollicités ...	34
B. — Dépenses ...	35
C. — Que paie l'Etat à l'I. N. R. ...	35
D. — Les programmes ...	36
II. — La Télévision ...	36
<i>Chapitre IV. — La Jonction Nord-Midi</i> ...	38
I. — Estimations ...	38
II. — Programme pour 1953 ...	38
III. — Etat d'avancement des travaux ...	39
IV. — Frais des travaux ...	39
V. — Questions et réponses ...	40
<i>Votes</i> ...	43

MESDAMES, MESSIEURS,

Comme l'an dernier, et pour des raisons exposées à ce moment, le budget du Ministère des Communications proprement dit, avec ses différentes administrations et services importants, vous est soumis dans un seul et même projet de loi avec les comptes de prévisions des organismes autonomes dépendant dudit département.

L'examen de votre Commission portait donc sur une matière très vaste.

Elle y consacra six longues séances, en présence de M. le Ministre des Communications, qui est intervenu longuement à différentes reprises pour commenter les questions en discussion les plus importantes.

Nous nous sommes efforcé, dans le présent rapport, de vous présenter d'une manière succincte et ordonnée les éléments essentiels rassemblés par votre Commission, pour autant, du moins, qu'ils doivent vous permettre d'apprécier le bien fondé des crédits sollicités.

* * *

Par arrêté royal du 24 février 1953, publié au *Moniteur* du 13 mars dernier, l'Administration de la Navigation intérieure et les services qui en dépendent, ainsi que l'Office de la Circulation routière furent transférés du Ministère des Travaux publics à celui des Communications.

D'autre part, le même arrêté prévoit le transfert de l'Office central des Fournitures et du Service de l'Hydrographie de la Côte, du Ministère des Communications au Ministère des Travaux publics; du Service de la Pêche maritime au Ministère de l'Agriculture, et du Service de la Sécurité sociale des gens de mer ainsi que des services qui en dépendent au Ministère du Travail et de la Prévoyance sociale.

Ces mesures ont évidemment apporté des modifications aux budgets du Ministère des Communications et des autres Ministères précités.

Le Gouvernement n'ayant, jusqu'à présent, pas fait de propositions à cet égard, votre Commission doit uniquement s'en tenir au budget qui lui est soumis.

Il va de soi que votre Commission n'a pas pu s'occuper des services qui viennent d'être rattachés au Ministère des Communications, et au sujet desquels elle n'a d'ailleurs pu obtenir des renseignements.

EERSTE DEEL.

HET EIGENLIJK
MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN.

EERSTE HOOFDSTUK.

DE BEGROTING.

I. — Vergelijking tussen de kredieten voor 1951,
1952 en 1953.

PREMIERE PARTIE.

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS
PROPREMENT DIT.

CHAPITRE PREMIER.

LE BUDGET.

I. — Comparaison des crédits pour 1951,
1952 et 1953.

	Kredieten voor 1951 (1) — Crédits pour 1951 (1)	Uitgaven voor 1951 — Dépenses pour 1951	Kredieten voor 1952 (3) — Crédits pour 1952 (3)	Kredieten voor 1953 — Crédits pour 1953	
GEWONE UITGAVEN.					DEPENSES ORDINAIRES.
EERSTE HOOFDSTUK.					CHAPITRE PREMIER.
Uitgaven van algemeen bestuur (2)	2.069.198.000 124.899.000	2.184.214.000	2.353.646.000	2.314.675.000	Dépenses d'administr. générale
	2.194.097.000				
HOOFDSTUK II.					CHAPITRE II.
Toelagen	2.277.340.000	2.216.056.000	1.921.173.000	1.659.409.000	Subventions.
HOOFDSTUK III.					CHAPITRE III.
Werken	4.000.000	—	10.000.000	12.000.000	Travaux.
HOOFDSTUK IV.					CHAPITRE IV.
Andere uitgaven	182.045.000	159.255.000	287.955.000	341.621.000	Autres dépenses.
	4.657.482.000	4.559.525.000	4.572.774.000	4.327.705.000	
Uitgaven voor onderwijs	22.436.000	20.880.000	31.414.000	35.973.000	Dépenses d'enseignement.
	4.679.918.000	4.580.405.000	4.604.188.000	4.363.678.000	
Uitg. voortvloeiende uit de oorlog...	19.480.000	16.817.000	18.000.000	17.200.000	Dépenses résultant de la guerre.
	4.699.398.000	4.597.222.000	4.622.188.000	4.380.878.000	

241.310.000

- (1) Na aanpassing.
 (2) Kredieten overgedragen van de begroting van de diensten van de Eerste-Minister naar het Ministerie van Verkeerswezen bij Koninklijk besluit van 8 Juni 1952.
 (3) Inbegrepen de aanpassingsfeulletons.

II. — Beschouwingen.

Zoals blijkt uit bovenstaande tabel, beliep de begroting voor het dienstjaar 1952 4.622.188.000 frank, wel te verstaan met inbegrip van een bedrag van 531.000.000 frank voorkomende op de aanpassingsfeulletons van dat jaar.

Onderhavige begroting beloopt 4.380.878.000 frank.

Zij voorziet, rekening gehouden met gezegde aanpassingsfeulletons, verhogingen ten belope van 133.036.000

- (1) Après ajustement.
 (2) Crédits transférés du Budget des Services du Premier Ministre au Ministère des Communications par arrêté royal du 8 juin 1952.

- (3) Y compris les feulletons d'ajustement.

II. — Considérations.

Ainsi qu'il ressort du tableau ci-dessus, le budget pour l'année 1952 s'élevait à 4.622.188.000 francs, y compris 531.000.000 francs figurant aux feulletons d'ajustement relatifs à cet exercice.

Le présent budget s'élève à 4.380.878.000 francs.

Compte tenu desdits feulletons d'ajustement, il prévoit des augmentations à concurrence de 133.036.000 francs

frank en, anderzijds, verminderingen ten belope van ongeveer 374.346.000 frank, of een totale vermindering van 241.310.000 frank.

Die verhogingen komen voor in het hoofdstuk « Werken », in het hoofdstuk IV (Andere uitgaven) en bij de uitgaven voor onderwijs.

De verminderingen komen voor bij de uitgaven voor algemeen bestuur, de toelagen en de uitgaven voortvloeiende uit de oorlog.

De belangrijkste vermindering is die van 300.000.000 frank op de toelage verleend aan de N. M. B. S. als Staatstussenkomst in het exploitatiedeficit (450.000.000 in plaats van 750.000.000 frank).

III. — Belangrijkste kredietverhogingen en nieuwe kredieten.

Artikel 3. — Vaste diensten. — Vast aangestelde en tijdelijke personeelsleden.

Artikel 3/1. — Centrale diensten.

Krediet voor 1953 fr.	56.307.000
Krediet voor 1952 fr.	51.862.000

Verhoging in vergelijking met 1952 ... fr.	4.445.000
--	-----------

Indien men rekening houdt met het bijkrediet van 1.250.000 frank, uitgetrokken op de 2^{de} aanpassingslijst van de begroting 1952, dan is het bedrag der verhoging slechts 3.195.000 frank.

Deze verhoging is gerechtvaardigd door de in 1953 toegekende weddebevorderingen en -verhogingen en door de uitgaven welke voortvloeien uit de herziening van sommige speciale weddeschalen waarvoor nog geen beslissing genomen werd.

Artikel 3/2. — Zeewezen.

Krediet voor 1953 fr.	168.168.000
Krediet voor 1952 fr.	152.788.000

Verhoging in vergelijking met 1952 ... fr.	15.380.000
--	------------

Indien men rekening houdt met het bijkrediet van 12.558.000 frank, uitgetrokken op de 2^{de} aanpassingslijst van 1952, dan wordt de verhoging teruggebracht tot 2.822.000 frank, verhoging welke gerechtvaardigd is door de provisie die in het krediet van 1953 vervat is ten einde het hoofd te bieden aan de terugslag van de herziening van sommige thans ter studie liggende weddeschalen.

Indien die herziening goedgekeurd wordt zullen de nieuwe schalen met ingang van 1 Januari 1951 moeten toegepast worden en zullen bijkredieten moeten aangevraagd worden om de uitgaven voor de dienstjaren 1951 en 1952 te dekken.

Artikel 3/3. — Posterijen. (Zie Hoofdstuk Posterijen.)

Krediet voor 1953 fr.	1.837.398.000
Krediet voor 1952 fr.	1.706.093.000

Verhoging in vergelijking met 1952 ... fr.	131.305.000
--	-------------

De verhoging van 131.305.000 frank wordt een vermindering van 18.695.000 frank indien men rekening houdt met het op de 2^{de} aanpassingslijst van de begroting 1952 uitgetrokken bijkrediet van 150.000.000 frank.

Dienaangaande dient er op gewezen dat in de uitgaven

et. d'autre part, des diminutions à concurrence de 374.346.000 francs environ, soit au total une diminution de 241.310.000 francs.

Ces majorations figurent au chapitre des « Travaux », au chapitre IV (Autres dépenses) et sous la rubrique « Enseignement ».

Les diminutions figurent aux dépenses d'administration générale, aux subventions et aux dépenses résultant de la guerre.

La diminution la plus importante est la réduction de 300.000.000 de francs opérée sur la subvention accordée à la S. N. C. F. B. à titre d'intervention de l'Etat dans le déficit d'exploitation (450.000.000 de francs au lieu de 750.000.000 de francs).

III. — Augmentations importantes de crédits et nouveaux crédits.

Article 3. — Services permanents — Agents définitifs et temporaires.

Article 3/1. — Services centraux.

Crédit pour 1953 fr.	56.307.000
Crédit pour 1952 fr.	51.862.000

Augmentation par rapport à 1952 ... fr.	4.445.000
---	-----------

Compte tenu du crédit supplémentaire de 1.250.000 frs. inscrit au 2^e feuillet d'ajustement budgétaire de 1952, le montant de la majoration se ramène à 3.195.000 francs.

Cette majoration est justifiée par les promotions et augmentations barémiques accordées en 1953 et par les dépenses à résulter de la revision de certains barèmes spéciaux, au sujet desquels il n'a pas encore été statué.

Article 3/2. — Marine.

Crédit pour 1953 fr.	168.168.000
Crédit pour 1952 fr.	152.788.000

Augmentation par rapport à 1952 ... fr.	15.380.000
---	------------

Compte tenu du crédit supplémentaire de 12.558.000 fr. porté au 2^e feuillet d'ajustement budgétaire de 1952, l'augmentation se ramène à 2.822.000 francs, majoration justifiée par la provision incluse dans le crédit de 1953 en vue de faire face aux répercussions de la revision de certains barèmes actuellement à l'étude.

Si cette revision était approuvée, les nouveaux barèmes devraient être appliqués à dater du 1^{er} janvier 1951 et des crédits supplémentaires devront être sollicités pour couvrir les dépenses se rapportant aux exercices 1951 et 1952.

Article 3/1. — Postes. (Voir Chapitre Postes.)

Crédit pour 1953 fr.	1.837.398.000
Crédit pour 1952 fr.	1.706.093.000

Augmentation par rapport à 1952 ... fr.	131.305.000
---	-------------

L'augmentation de 131.305.000 francs se transforme en une réduction de 18.695.000 francs si l'on tient compte du crédit supplémentaire de 150 millions de francs porté au 2^e feuillet d'ajustement budgétaire de 1952.

Il est à signaler à cet égard que dans les dépenses de

over 1952 twee posten begrepen zijn die in 1953 niet meer zullen voorkomen, te weten :

- 1) Niet verhaalbaar voorschot van 500 frank aan de personeelsleden met een bescheiden wedde in afwachting van de herziening der weddeschalen... .. fr. 7.000.000
- 2) Extra-conventionele tegemoetkomingen aan de personeelsleden die geen minimum van achterstallen op de herziening der weddeschalen hebben getrokken fr. 6.000.000

Artikel 10/3. — Posterijen.

Krediet voor 1953 fr.	20.125.000
Krediet voor 1952 fr.	17.650.000

Verhoging in vergelijking met 1952 ... fr.	2.475.000
--	-----------

Het grootste gedeelte van het krediet heeft betrekking op het loon van de schuursters en werkvrouwen (18 miljoen 590.000 frank); zoals voor artikel 10/1, is de verhoging gerechtvaardigd door de verhoging der loonschalen van de personeelsleden.

Op de 2^{de} aanpassingslijst van de begroting voor 1952 is tot hetzelfde doel een bijkrediet van 2.200.000 frank uitgetrokken.

Artikel 14/3. — Posterijen.

Krediet voor 1953 fr.	40.000.000
Krediet voor 1952 fr.	34.090.000

Verhoging in vergelijking met 1952 ... fr.	5.910.000
--	-----------

Om de vergelijking met de begroting voor 1952 te kunnen maken dient er rekening gehouden met het op de 2^{de} aanpassingslijst van de begroting uitgetrokken bijkrediet van 20.205.000 frank, dat voor een bedrag van 13.650.000 frank gerechtvaardigd wordt door een verhoging van de bezoldiging die aan de N. M. B. S. verleend wordt voor de verkeersvoordelen van het personeel en voor een bedrag van 6.500.000 frank door de vergoeding van de kosten van vervoer in dienst van het personeel der Posterijen; deze laatste prestaties werden tot nu toe door de spoorweg gratis verstrekt.

De kredieten van artikel 14/3 vertonen zich als volgt :

Voor 1953 fr.	40.000.000
Voor 1952 (eerste krediet fr.	34.090.000
(bijkrediet fr.	20.205.000

Minder voor 1953 fr.	14.295.000
-----------------------------	------------

Indien men er rekening mede houdt dat het krediet van 6.500.000 frank voor kosten van vervoer van het personeel in dienst in 1953 onder artikel 28/7 (exploitatie der Posterijen) voorkwam en dat men een vermindering van de lasten voor de verkeersvoordelen van het personeel verwacht wegens de thans ter studie liggende reorganisatiemaatregelen, zo vindt men de rechtvaardiging van het voor 1953 voorgesteld krediet.

Artikel 21. — Toelagen voor Sociale Voorzorg.

Artikel 21/2. — Waarborg van de Staat aan de Gemeenschappelijke Kas voor zeevisserij.

Krediet voor 1953 fr.	3.600.000
Krediet voor 1952 fr.	—

Verhoging in vergelijking met 1952 ... fr.	3.600.000
--	-----------

1952 sont compris deux postes qui ne se représenteront plus en 1953, à savoir :

- 1) Avance non récupérable de 500 francs pour les agents bénéficiant d'un traitement modeste en attendant la revision des barèmes fr. 7.000.000
- 2) Allocations extra-conventionnelles aux agents qui n'ont pas touché un minimum d'arriérés sur la revision des barèmes fr. 6.000.000

Article 10/3. — Postes.

Crédit pour 1953 fr.	20.125.000
Crédit pour 1952 fr.	17.650.000

Augmentation par rapport à 1952... .. fr.	2.475.000
---	-----------

La majeure partie du crédit se rapporte au salaire des écoreuses et femmes de peine (18.590.000 fr.); comme pour l'article 10/1, l'augmentation est justifiée par le relèvement des barèmes de ces agents.

Le 2^e feuillet d'ajustement budgétaire de 1952 comporte, dans le même but, un crédit supplémentaire de 2.200.000 francs.

Article 14/3. — Postes.

Crédit pour 1953 fr.	40.000.000
Crédit pour 1952 fr.	34.090.000

Augmentation par rapport à 1952... .. fr.	5.910.000
---	-----------

Pour établir la comparaison avec le budget de 1952, il y a lieu de considérer le crédit supplémentaire de 20.205.000 francs inscrit au 2^e feuillet d'ajustement budgétaire, crédit supplémentaire justifié à concurrence de 13.650.000 francs par un relèvement de l'indemnité allouée à la S. N. C. F. B. pour les facilités de transport du personnel et à concurrence de 6.500.000 francs par l'indemnisation des frais de transport du personnel des Postes en service, ces dernières prestations étant fournies gratuitement jusqu'à présent par le chemin de fer.

Les crédits de l'article 14/3 se présentent donc comme suit :

Pour 1953 fr.	40.000.000
Pour 1952 (crédit initial fr.	34.090.000
(crédit supplémentaire fr.	20.205.000

Différence en moins pour 1953 fr.	14.295.000
--	------------

Si l'on considère qu'en 1953 le crédit de 6.500.000 francs pour frais de transport du personnel en service a été inscrit à l'article 28/7 (exploitation des postes) et de ce qu'on escompte une réduction de la charge afférente aux facilités de transport du personnel en raison des mesures de réorganisation actuellement à l'étude, on trouve la justification du crédit proposé pour 1953.

Article 21. — Subventions de Prévoyance sociale.

Article 21/2. — Garantie de l'État à la Caisse commune de la pêche maritime.

Crédit pour 1953 fr.	3.600.000
Crédit pour 1952 fr.	—

Augmentation par rapport à 1952 ... fr.	3.600.000
---	-----------

Krediet nodig om het hoofd te bieden aan de uitgaven welke zullen voortvloeien uit de goedkeuring van het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 30 December 1929 op de vergoeding der schade voortspruitende uit arbeidsongevallen overkomen aan zeelieden, gewijzigd bij de wet van 6 Januari 1934 en de besluitwet van 28 Februari 1947.

Het krediet werd geraamd volgens de gegevens van de statistiek der ongevallen in 1950 (zie hierna) :

Totale uitgave fr.	8.983.828
Aandeel van de reders fr.	5.350.219
Bijdrage van de Staat fr.	3.633.609

Artikel 21/3. — Maatschappelijke zekerheid voor de zeelieden der Koopvaardij.

Toelage aan de Hulp- en Voorzorgskas voor zeevarenden onder Belgische vlag.

Krediet voor 1953 fr.	14.160.000
Krediet voor 1952 fr.	13.000.000
Verhoging in vergelijking met 1952 ... fr.	1.160.000

Aanpassing van het krediet aan de werkelijke behoeften, rekening gehouden met de effectieven van de Koopvaardij in 1953 en van de voorgenomen verhoging van het plafond voor inning van de bijdragen voor de maatschappelijke zekerheid.

Artikel 23. — Toelagen voor werken.

1) *Zeewezen.* — Toelage aan de stad Antwerpen als tussenkomst van de Staat in de kosten van herbouw van het « Zeemanshuis ».

Krediet voor 1953 fr.	10.000.000
Krediet voor 1952 fr.	—
Verhoging in vergelijking met 1952 ... fr.	10.000.000

3^e en laatste schijf van een krediet van 30 miljoen frank toegekend krachtens de tussen de Staat en de Stad Antwerpen gesloten overeenkomst van 30 November 1950. De werken zullen in 1953 voltooid zijn.

Generlei toelage in 1952.

Artikel 24/7. — Financiële tussenkomst van de Staat in de gewone uitgaven van de Regie der Luchtwezen.

Krediet voor 1953 fr.	76.000.000
Krediet voor 1952 fr.	65.000.000
Verhoging ten opzichte van 1952 ... fr.	11.000.000

Artikel 24/12. — Vergoeding verleend aan de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen wegens de vermindering van vervoertarieven op aanvraag van de Staat aan de Luxemburgse metaalnijverheid toegestaan.

Krediet voor 1953 fr.	107.250.000
Krediet voor 1952 fr.	12.000.000
Verhoging ten opzichte van 1952 ... fr.	95.250.000

Bij de overeenkomst van 25 Juli 1921, waarbij de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie opgericht werd, is voorzien dat de vervoertarieven, die de producten van de Belgische metaalnijverheid en sommige voor deze nij-

Crédit nécessaire pour faire face aux dépenses à résulter du vote du projet de loi modifiant la loi du 30 décembre 1929 sur la réparation des accidents de travail survenus aux gens de mer, modifiée par la loi du 6 janvier 1934 et par l'arrêté-loi du 28 février 1947.

Le crédit est évalué d'après les données de la statistique des accidents en 1950 (voir ci-après).

Dépense totale fr.	8.983.828
Quote-part des armateurs fr.	5.350.219
Contribution de l'Etat fr.	3.633.609

Article 21/3. — Sécurité sociale des marins de commerce.

Subvention à la Caisse de secours et de prévoyance des marins naviguant sous pavillon belge.

Crédit pour 1953 fr.	14.160.000
Crédit pour 1952 fr.	13.000.000
Augmentation par rapport à 1952... .. fr.	1.160.000

Adaptation du crédit aux besoins réels, compte tenu des effectifs de la Marine marchande en 1953 et du relèvement envisagé du plafond de perception des cotisations de sécurité sociale.

Article 23. — Subventions pour travaux.

1) *Marine.* — Subside à la Ville d'Anvers au titre d'intervention de l'Etat dans les frais de reconstruction du « Zeemanshuis ».

Crédit pour 1953 fr.	10.000.000
Crédit pour 1952 fr.	—
Augmentation par rapport à 1952 fr.	10.000.000

3^e et dernière tranche d'un crédit de 30 millions de francs alloué en vertu de la convention conclue le 30 novembre 1950 entre l'Etat et la ville d'Anvers.

Les travaux seront terminés en 1953.

Aucune subvention en 1952.

Article 24/7. — Intervention financière de l'Etat dans les dépenses de la Régie des voies aériennes.

Crédit pour 1953 fr.	76.000.000
Crédit pour 1952 fr.	65.000.000
Augmentation par rapport à 1952... .. fr.	11.000.000

Article 24/12. — Indemnité allouée à la Société nationale des Chemins de fer belges en compensation des réductions de tarif de transport accordées à la demande de l'Etat à la métallurgie luxembourgeoise.

Crédit pour 1953 fr.	107.250.000
Crédit pour 1952 fr.	12.000.000
Augmentation par rapport à 1952 fr.	95.250.000

La convention du 25 juillet 1921 créant l'Union économique belgo-luxembourgeoise prévoit que les tarifs de transport dont les produits de l'industrie métallurgique belge et certaines matières destinées à cette industrie béné-

verheid bestemde grondstoffen op het Belgisch net genieten. eveneens op de Luxemburgse metaalnijverheid toegepast worden, op voorwaarde dat de Luxemburgse spoorwegen op hun net de Belgische metaalnijverheid op dezelfde wijze behandelen als de Luxemburgse metaalnijverheid.

Ten einde deze maatregelen op de N. M. B. S. te kunnen toepassen, werd op 30 April 1929 tussen de Belgische Regering en bewuste Maatschappij een overeenkomst gesloten; bij deze overeenkomst heeft de Belgische Regering er zich toe verbonden elk jaar aan de Nationale Maatschappij een vaste vergoeding van 20 miljoen te betalen om haar schadeloos te stellen voor het nadeel dat haar door de toepassing van de overeenkomst van 25 Juli 1921 berokkend wordt.

Die vergoeding van 20 miljoen werd in 1932 op 12 miljoen teruggebracht om rekening te houden met de omleiding van een gedeelte van het verkeer langs vreemde wegen.

Zowel in 1929 als in 1932 werd deze vergoeding berekend op grond, enerzijds, van een gedeelte van de omvang van het toenmalig verkeer en, anderzijds, op grond van op hetzelfde tijdstip aan de Belgische metaalnijverheid toegekende *prijzverminderingen* ten opzichte van de vreemde metaalnijverheid: de Duitse, de Franse en de Saarlandse.

Sedert 1932 is bewuste vergoeding van 12 miljoen niet meer aan de stijgende kromme der tarieven aangepast geworden, zodat de Maatschappij aldus een belangrijke winstderving boekt.

In het raam van de sedert 1949 door het Ministerieel Comité voor economische coördinatie principieel goedgekeurde maatregelen met het oog op de geleidelijke sanering van de financiële toestand der N. M. B. S., heeft de Commissie voor de regeling der financiële problemen Staat - N. M. B. S. voorgesteld die vergoeding voor het dienstjaar 1952 tot op 117.219.000 frank te verhogen (zie artikel 24/13 — bijkrediet uitgetrokken op de 2^{de} aanpassingslijst van de begroting van 1952); dit voorstel heeft ten doel de geleden totale winstderving tot een bedrag van 75 % te vergoeden.

Het bewust voorstel werd op de vergadering van de Ministerraad van 22 Augustus 1952 goedgekeurd.

Voor 1953 werd de vergoeding tot 107.250.000 frank teruggebracht, rekening gehouden met de goedgekeurde tariefverhoging vanaf 1 Juli 1952.

Deze vergoeding zal in principe vanaf 10 Februari 1953 grotendeels wegvallen wegens de tariefverhoging die door de metaalnijverheid toegepast wordt overeenkomstig de in het raam van het Plan Schuman door het Hoog Gezagsorgaan genomen beslissingen.

Artikel 24/14. — Vergoeding verleend aan de N.M.B.S. wegens de verplichte toepassing van een afnemend tarief naar verhouding van de afstand voor het langs het Groot-hertogdom Luxemburg transiterend vervoer.

Krediet voor 1953	fr.	33.000.000
Krediet voor 1952		—

Verhoging ten opzichte van 1952	fr.	33.000.000
---------------------------------	-----	------------

Luidens de op 17 April 1946 gesloten Belgisch-Frans-Luxemburgse overeenkomst tot oprichting van de Maatschappij der Luxemburgse Spoorwegen, goedgekeurd bij de Belgische wet van 3 April 1948, worden de Belgische afnemende tarieven op de Luxemburgse spoorwegen verlengd voor het transitovervoer dat over de Belgische, Luxemburgse en Franse netten, of omgekeerd, geschiedt.

De totale ontvangst wordt onder de verschillende netten verdeeld, naar rato van de op elk van deze netten gereden trajecten.

ficient sur le réseau belge, sont également appliqués à l'industrie métallurgique luxembourgeoise à condition que les chemins de fer luxembourgeois appliquent sur leur réseau à l'industrie métallurgique belge le même traitement qu'à l'industrie métallurgique luxembourgeoise.

En vue de rendre ces mesures applicables à la S. N. C. F. B., une convention fut conclue le 30 avril 1929 entre le gouvernement belge et ladite société; par cette convention le gouvernement belge s'est engagé à payer chaque année à la Société nationale une indemnité forfaitaire de 20 millions pour la dédommager du préjudice que lui cause l'application de la convention du 25 juillet 1921.

Ladite indemnité de 20 millions a été ramenée à 12 millions en 1932 pour tenir compte du détournement d'une partie du trafic par des voies étrangères.

Tant en 1929 qu'en 1932, le calcul de cette indemnité forfaitaire a été établi d'une part sur la base d'une partie du volume du trafic de l'époque et, d'autre part, sur la base des *reductions de prix* consenties à la même époque à la métallurgie belge par rapport aux métallurgies étrangères: allemande, française et sarroise.

Depuis 1932, ladite indemnité de 12 millions n'a plus été adaptée à la courbe ascendante des tarifs, laissant ainsi un manque à gagner important à charge de la Société.

Dans le cadre des mesures adoptées en principe dès 1949 par le Comité ministériel de coordination économique en vue de l'assainissement progressif de la situation financière de la S. N. C. B., la Commission pour le règlement des problèmes financiers Etat-S. N. C. F. B. a proposé de porter cette indemnité à 117.219.000 francs pour l'exercice 1952 (voir art. 24/13 — crédit supplémentaire inscrit au 2^e feuillet d'ajustement budgétaire de 1952); cette proposition tend à compenser à concurrence de 75 % la perte de recette totale subie.

La proposition dont il s'agit a été approuvée en séance du Conseil des Ministres du 22 août 1952.

Pour 1953, l'indemnité a été ramenée à 107.250.000 francs, compte tenu du relèvement de tarif approuvé, à compter du 1^{er} juillet 1952.

En principe, cette indemnité disparaîtra en majeure partie à partir du 10 février 1953 en raison de l'augmentation tarifaire appliquée à l'industrie métallurgique conformément aux décisions prises par la Haute Autorité dans le cadre du Plan Schuman.

Article 24/14. — Indemnité allouée à la S. N. C. F. B. en compensation de l'obligation d'appliquer un tarif dégressif à la distance aux transports transitant par le Grand-Duché de Luxembourg.

Crédit pour 1953	fr.	33.000.000
Crédit pour 1952		—

Augmentation par rapport à 1952	fr.	33.000.000
---------------------------------	-----	------------

Aux termes de la convention belgo-franco-luxembourgeoise conclue le 17 avril 1946 en vue de la création de la Société luxembourgeoise des chemins de fer, approuvée par la loi belge du 3 avril 1948, les tarifs dégressifs belges sont prolongés sur les chemins de fer luxembourgeois pour les transports en transit empruntant les réseaux belge, luxembourgeois et français ou vice versa.

La recette totale est répartie entre les différents réseaux au prorata des parcours effectués sur chacun d'eux.

Het spreekt van zelf dat een grotere ontvangst zou geboekt zijn, ware het afnemend tarief zoals vroeger op afstanden tot aan de grenzen toegepast geworden.

Evenals voor de formule in overweging genomen voor de aan de Luxemburgse metaalnijverheid toegekende tariefverlagingen, heeft de Commissie voor de regeling van de financiële problemen Staat-N. M. B. S. voorgesteld de N. M. B. S. een vergoeding toe te kennen ten bedrage van 75 % van het door deze geleden verlies aan ontvangsten ingevolge de opheffing van de opvoering der tarieven aan de grenzen.

Deze vergoeding, die, voor het dienstjaar 1952, 35 miljoen 250.000 frank bedraagt (zie art. 24/15 van de 2^{de} aanpassingslijst van de begroting van 1952) werd in de gewone begroting voor 1953 teruggebracht op 33 miljoen fr., rekening gehouden met de vanaf 1 Juli 1952 toegepaste tariefverhoging.

Bij toepassing van de bepalingen van het Plan Schuman kan deze vergoeding in een nabije toekomst verminderd worden of wegvallen; de kwestie ligt ter studie bij de Commissie van deskundigen van het vervoer van bewuste organisatie.

Artikel 24/15. — Vergoeding verleend aan de N.M.B.S. ingevolge de extra-diensttijd aan de oorlogsinvaliden ... fr. 10.200.000
(Nieuw krediet.)

Krachtens het besluit van de Regent van 19 Juni 1947, waarbij de bepalingen van de wet van 27 Mei 1947 geordend werden met die van de wetten van 3 Augustus 1919, 21 Juli 1931, 24 en 28 December 1931, wordt er een extra-diensttijd toegekend aan de oorlogsinvaliden die ambten bekleden bij de Staat of bij openbare instellingen onder de controle of de waarborg van de Staat.

Dezelfde extra-diensttijd wordt toegekend aan de politieke gevangenen en aan de gedeporteerden wier invaliditeit door de rechtbanken voor oorlogsschade erkend werd.

Komt eveneens in aanmerking de verklaring van de heer Eerste-Minister vóór de Kamer der Volksvertegenwoordigers bij de bespreking van de wet van 23 Juli 1926, houdende oprichting van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, verklaring volgens welke aan het personeel van die maatschappij dezelfde voordelen zouden toegekend worden als die welke het Rijkspersoneel geniet.

Het met tussenkomst van de Paritaire Commissie, de zogenaamde constituanten (cfr. art. 13 van de wet van 23 Juli 1926) opgemaakt statuut van het personeel van de N. M. B. S. steunt op deze verklaring.

In het raam van de uitvoering van het in 1949 opgemaakt programma tot financiële sanering van de N. M. B. S., heeft de Ministerraad in zijn vergadering van 22 Augustus 1952 besloten de Nationale Maatschappij billijk te vergoeden voor de kosteloze of onvoldoende bezoldigde prestaties en de haar van overheidswege opgelegde lasten; de aan de oorlogsinvaliden verleende extra-diensttijd valt onder de categorie van deze van overheidswege opgelegde lasten.

Op de 2^{de} aanpassingslijst van de begroting van 1952 is onder artikel 24/16 een bijkrediet van 10.200.000 frank voor hetzelfde doel uitgetrokken.

Artikel 24/16. — Vergoeding verleend aan de N.M.B.S. wegens de verhoging van de aan de oudstrijders toegekende pensioenen ... fr. 151.000.000
(Nieuw krediet.)

Bij artikel 9 van Hoofdstuk 16 betreffende de Dienst der Pensioenen van het Statuut van het personeel, wordt inzonderheid bepaald :

Il va sans dire qu'une recette plus forte aurait été réalisée si le tarif dégressif avait été appliqué comme précédemment sur des distances s'arrêtant aux frontières.

A l'instar de la formule envisagée pour les réductions tarifaires accordées à la métallurgie luxembourgeoise, la Commission pour le règlement des problèmes financiers Etat — S.N.C.F.B. a proposé d'allouer à la S.N.B.F.B. une indemnité correspondante à 75 % de la perte de recette subie par elle du fait de la suppression du rebondissement des tarifs aux frontières.

Cette indemnité, qui est de 35.250.000 francs pour l'exercice 1952 (voir art. 24/15 du 2^e feuillet d'ajustement budgétaire de 1952), a été ramenée à 33 millions de francs au budget ordinaire de 1953, compte tenu du relèvement des tarifs appliqué à compter du 1^{er} juillet 1952.

Cette indemnité est susceptible d'être réduite ou supprimée dans un avenir prochain en application des dispositions du Plan Schuman; la question fait l'objet d'études au sein de la Commission d'experts des transports de ladite organisation.

Article 24/15. — Indemnités allouées à la S.N.C.F.B. en compensation des bonifications d'ancienneté accordées aux invalides de guerre... fr. 10.200.000
(Crédit nouveau)

En vertu de l'arrêté du Régent du 19 juin 1947 coordonnant les dispositions de la loi du 27 mai 1947 avec les dispositions des lois des 3 août 1919, 21 juillet 1931 et 28 décembre 1931, des bonifications d'ancienneté sont accordées aux invalides de guerre occupant les emplois de l'Etat ou des établissements publics sous le contrôle ou la garantie de l'Etat.

Les mêmes bonifications sont accordées aux prisonniers politiques et aux déportés dont l'invalidité a été reconnue par les tribunaux des dommages de guerre.

Entre également en considération, la déclaration faite à la Chambre des Représentants par M. le Premier Ministre lors de la discussion de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des chemins de fer belges, déclaration d'après laquelle le personnel de cette société se verrait octroyer les avantages dont jouit le personnel de l'Etat.

Le statut du personnel de la S. N. C. F. B., élaboré à l'intervention de la Commission paritaire, dite constituanten (cfr. art. 13 de la loi du 23 juillet 1926), a été axé sur cette déclaration.

Dans le cadre de l'exécution du programme d'assainissement financier de la S. N. C. F. B. élaboré en 1949, le Conseil des Ministres a décidé, en séance du 22 août 1952, d'indemniser la Société nationale dans une mesure équitable pour les prestations gratuites ou insuffisamment rémunérées et les charges imposées d'autorité à ladite société; les bonifications d'ancienneté accordées aux invalides de guerre rentrent dans la catégorie de ces charges d'autorité.

Le 2^e feuillet d'ajustement budgétaire de 1952 comporte à l'article 24/16 un crédit supplémentaire de 10 millions 200.000 francs pour le même objet.

Articles 24/16. — Indemnité allouée à la S.N.C.F.B. en compensation des majorations de pension accordées aux anciens combattants ... fr. 151.000.000
(Crédit nouveau)

L'article 9 du chapitre 16 relatif au Service des pensions du Statut du personnel de la S. N. C. B. dit notamment :

« Voor de op 1 September 1926 door de Maatschappij van het vroeger Beheer der Staatsspoorwegen overgenomen personeelsleden, zal er voor het berekenen van het pensioen evenwel rekening gehouden worden met de dienstprestaties die, krachtens de op 31 Augustus 1926 voor het Rijkspersoneel van kracht zijnde wets- en statuutsbepalingen, kunnen in aanmerking genomen worden. »

Onder op 31 Augustus 1926 voor het Rijkspersoneel van kracht zijnde wets- of statuutsbepalingen dienen verstaan :

- de bepalingen betreffende het bij de wet van 21 Juli 1944 ingevoerd stelsel van burgerlijke pensioenen;
- de bepalingen inzake het regime der pensioenen van de Rijksarbeiders, ingevoerd bij Koninklijk besluit van 31 December 1906, gewijzigd bij latere, vóór 1 September 1926 verschenen bepalingen.

De bij voormeld artikel 9 bedoelde bepalingen van de wet van 21 Juli 1944 zijn die welke opgenomen zijn in artikel 6. Dit laatste artikel werd bijzonder bij de wet van 3 Juni 1920 gewijzigd en aangevuld.

Dient eveneens vermeld de wet van 23 November 1919 op de militaire pensioenen, artikelen 51 en 52, alsmede de wet van 3 Augustus 1919 aangevuld bij die van 27 Mei 1947 en van 14 Juli 1951.

Gelijkaardige voordelen worden verleend aan de oudstrijders van de oorlog 1940-1945, alsmede aan de leden van de Gewapende Weerstand en van de Inlichtings- en Actiediensten.

Nadat deze juridische grondslagen vastgelegd waren, is het financieel probleem dat er uit voortvloeide op dezelfde manier opgelost geworden als dat hetwelk door de extra-diensttijd aan de oorlogsinvaliden in het raam van de financiële sanering van de N. M. B. S. gesteld werd.

Op artikel 24/17 van de tweede aanpassingslijst der begroting voor 1952 is een krediet van 15 miljoen voor hetzelfde doel uitgetrokken.

Artikel 28/4. — Commissariaat-Generaal van het Toerisme :

a) publiciteit, propaganda, tentoonstellingen (inbegrepen de kosten van ontvangst van vreemde journalisten en vertegenwoordigers van reisagentschappen) ... fr. 10.000.000

b) tussenkomst van de Staat in het *ristorno* verleend door de Belgische hotelnijverheid... fr. 3.000.000

c) Toeristische uitrusting van de streek Maas-Arden-
nen ... fr. 5.000.000

Krediet voor 1953 ... fr. 18.000.000
Krediet voor 1952 ... fr. 13.000.000

Verhoging ... fr. 5.000.000

(Zie hierover het Hoofdstuk « Toerisme ») :

Artikel 28/5. — Luchtvaart. — Exploitatie, materieel, vervoer, enz.

Exploitatie van de dienstvliegtuigen (met inbegrip van de premie van door de Staat ten gunste van het vliegend personeel en van de passagiers afgesloten verzekeringen).

Krediet voor 1953 ... fr. 2.644.000
Krediet voor 1952 ... fr. 1.570.000

Verhoging ten opzichte van 1952 ... fr. 1.074.000

« Toutefois pour les agents que la Société a repris le 1^{er} septembre 1926 de l'ancienne administration des Chemins de fer de l'Etat, il sera tenu compte dans le calcul de la pension des services que les dispositions légales ou statutaires, en vigueur au 31 août 1926 pour les agents de l'Etat, permettent de faire entrer en ligne de compte. »

Par dispositions légales ou statutaires en vigueur au 31 août 1926 pour les agents de l'Etat, il faut entendre :

- les dispositions relatives au régime des pensions civiles instauré par la loi du 21 juillet 1944;
- les dispositions régissant le régime des pensions des ouvriers de l'Etat instauré par arrêté royal du 31 décembre 1906 modifié par les dispositions ultérieures publiées avant le 1^{er} septembre 1926.

Les dispositions de la loi du 21 juillet 1944 visées par l'article 9 précité sont celles reprises à l'article 6. Ledit article 6 a été modifié et complété notamment par la loi du 3 juin 1920.

Il y a lieu de citer également la loi du 23 novembre 1919 sur les pensions militaires, articles 51 et 52, ainsi que la loi du 3 août 1919 complété par celles du 27 mai 1947 et du 14 juillet 1951.

Des avantages analogues sont accordés aux combattants de la guerre 1940-1945, ainsi qu'aux membres de la Résistance armée et des Services de renseignements et d'action.

Ces bases juridiques étant acquises, le problème financier qui est venu s'y greffer a été résolu de la même manière que le problème posé par les bonifications d'ancienneté aux invalides de guerre dans le cadre de l'assainissement financier de la S. N. C. B.

L'article 24/17 du 2^e bulletin d'ajustement budgétaire de 1952 comporte un crédit de 151 millions pour le même objet.

Article 28/4. — Commissariat Général au Tourisme :

a) publicité, propagande, expositions (y compris les frais de réception des journalistes et représentants d'agences de voyages étrangers) ... fr. 10.000.000

b) intervention de l'Etat dans les *ristornes* accordées par l'industrie hôtelière belge ... fr. 3.000.000

c) équipement touristique de la région Meuse-Arden-
nes ... fr. 5.000.000

Crédit pour 1953 ... fr. 18.000.000
Crédit pour 1952 ... fr. 13.000.000

Augmentation par rapport à 1952 ... fr. 5.000.000

(Voir à ce sujet le chapitre « Tourisme ».)

Article 28/5. — Aéronautique. — Exploitation, matériel, transport, etc.

Exploitation des avions de service (y compris les primes d'assurances contractées par l'Etat en faveur du personnel navigant et des passagers).

Crédit pour 1953 ... fr. 2.644.000
Crédit pour 1952 ... fr. 1.570.000

Augmentation par rapport à 1952 ... fr. 1.074.000

Deze verhoging laat zich rechtvaardigen als volgt :

1) Gerèedschap en gewone bevoorrading die noodzakelijk zijn om te voorzien in de behoeften der afdeling van het vliegend materieel en der wetenschappelijke afdeling van de technische dienst- onderhoud en herstelling van het materieel en van de lokalen.

Bovendien 100.000 frank gerechtvaardigd door de uitgaven van het dienstjaar 1951.

2) Overschrijving van artikel 17 op artikel 28/5 van het krediet tot dekking van de uitgaven voor de vliegtuigen die prestaties verrichten voor de Regie der Lucht- wegen en het Ministerie van Openbare Werken

3) Verhoging van de exploitatieuitgaven voor dienst- vliegtuigen fr. 137.000

4) Opruimingskosten van luchtvaartstation te Ans, dat bouwvallig is fr. 150.000

Artikel 28/7. — Posterijen. — Exploitatie, materieel, vervoer, enz.

Krediet voor 1953 fr. 176.660.000
Krediet voor 1952 fr. 81.350.000

Verhoging ten opzichte van 1952 fr. 95.310.000

Deze verhoging is het gevolg van de toepassing der beslissing van de Ministerraad van 22 Augustus 1952, in het raam van de financiële sanering van de N. M. B. S., de door de Maatschappij voor de ministeriële departementen geleverde kosteloze of onvoldoende bezoldigde prestaties alsmede de van overheidswege opgelegde lasten te bezoldigen.

Krachtens deze beslissing betaalt het Bestuur der Posterijen aan de N. M. B. S. vanaf 1952 :

1) een vergoeding van 72.700.000 frank voor het vervoer der brievenmalen;

2) een vergoeding van 13 miljoen frank voor het slepen van de in de gewone treinen lopende postrijtuigen;

3) een vergoeding van 6.500.000 frank voor het vervoer van de voor de dienst der Posterijen reizende personeelsleden.

Op te merken valt dat bij artikel 28/7 van de 2^{de} aanpassingslijst van de begroting van 1952 een bijkrediet van 85.300.000 frank voorzien is tot dekking, tot een bedrag van 12.919.000 frank, van de uitgaven uit hoofde van het slepen van de postrijtuigen door de reizigerstreinen en, tot een bedrag van 72.700.000 frank, van de kosten voor het vervoer der brievenmalen; het krediet van 6.500.000 fr. tot dekking van het vervoer van de zich voor de postdienst verplaatsende personeelsleden is op artikel 14/3 van dezelfde lijst uitgetrokken.

Article 24. — Diverse toelagen (bijdragen en deelnemingen).

Artikel 24/2. — Toelage aan het N. I. R. ter bestrijding :

a) van de exploitatiekosten van het radio-omroepsstation voor de werelduitzendingen fr. 10.000.000

b) van de financiële lasten der leningen fr. 25.527.000

Krediet voor 1953 fr. 35.527.000
Krediet voor 1952 fr. 32.303.000

Verhoging in vergelijking met 1952 fr. 3.224.000

L'augmentation se justifie comme suit :

1) Outillage et approvisionnement courant nécessaires aux besoins de la section du matériel volant et de la section scientifique du service technique — entretien et réparation du matériel et des locaux.

En plus, 100.000 francs justifiés par les résultats de l'exercice 1951.

2) Transfert de l'article 17 à l'article 28/5 du crédit relatif aux dépenses se rapportant aux avions effectuant des prestations pour la Régie des voies aériennes et le Ministère des Travaux publics fr. 719.000

3) Majoration des dépenses d'exploitation des avions de service fr. 137.000

4) Frais d'enlèvement de l'aérogare d'Ans (qui menace ruines) fr. 150.000

Article 28/7. — Postes. — Exploitation, matériel, transports, etc...

Crédit pour 1953 fr. 176.660.000
Crédit pour 1952 fr. 81.350.000

Augmentation par rapport à 1952 fr. 95.310.000

La majoration enregistrée ci-dessus résulte de l'application de la décision du Conseil des Ministres du 22 août 1952 de rémunérer, dans le cadre de l'assainissement financier de la S.N.C.F.B. les prestations gratuites ou insuffisamment rémunérées fournies par la Société aux départements ministériels, ainsi que les charges imposées d'autorité.

En vertu de cette décision, l'Administration des Postes paie à la S. N. C. F. B., à compter de 1952 :

1) une indemnité de 72.700.000 francs pour le transport des dépêches postales;

2) une indemnité de 13 millions de francs pour la traction des voitures postales incluses dans les trains réguliers;

3) une indemnité de 6.500.000 francs pour le transport des agents se déplaçant pour le service des Postes.

Il est à remarquer que le 2^{me} feuillet d'ajustement budgétaire de 1952 prévoit en son article 28/7 un crédit supplémentaire de 85.300.000 francs couvrant, à concurrence de 12.919.000 francs, les dépenses relatives à la traction des voitures postales par les trains voyageurs et, à concurrence de 72.700.000 francs, les frais de transport des dépêches postales; le crédit de 6.500.000 francs relatif au transport des agents se déplaçant pour le service postal est porté à l'article 14/3 du même bulletin.

Article 24. — Subventions diverses (cotisations et participations).

Article 24/2. — Subvention à l'I. N. R. pour lui permettre de couvrir :

a) les frais d'exploitation du poste de radiodiffusion des émissions mondiales fr. 10.000.000

b) les charges financières des emprunts fr. 25.527.000

Crédit pour 1953 fr. 35.527.000
Crédit pour 1952 fr. 32.303.000

Augmentation par rapport à 1952 fr. 3.224.000

Verhoging onder post 24/1 b) opgegeven als toelagen aan het Instituut om de financiële lasten van de leningen (25.527.000 fr. in plaats van 22.303.000 fr.) te dekken.

Deze verhoging is gerechtvaardigd door het onlangs plaatsen van leningen voor de uitgaven betreffende de zenders met groot vermogen.

De kredietverhoging stijgt tot 4.224.000 frank wegens de vermindering met één miljoen van het voor hetzelfde doel op de 2^{de} aanpassingslijst van de begroting voor 1952 uitgetrokken bedrag.

Artikel 24/5. — Aandeel van België in de exploitatiekosten van de meteorologische stations en van de stations voor de veiligheid der Luchtvaart in de Noord-Atlantische Oceaan.

Krediet voor 1953	fr.	6.250.000
Krediet voor 1952	fr.	5.400.000

Verhoging in vergelijking met 1952 ... fr. 850.000

De verhoging vloeit voort uit een verhoging van het aandeel van België, zoals hieronder gezegd :

	1952	1953
Noorwegen	£ 25.000	25.000
Nederland	£ 1.000	1.000
IJsland	Ijsl. Kr. 261.258	269.208
IJsland	Ijsl. Kr. 23.666	33.350
Denemarken	Deense Kr. 195.325	198.242
Denemarken	Deense Kr. 12.140	18.254

Een bijkrediet van 550.000 frank komt voor op de 2^{de} aanpassingslijst van de begroting voor 1952.

Artikel 24/6. — Aandeel van België in de werkingskosten van de organisatie der internationale burgerlijke luchtvaart (O. A. C. I.).

Krediet voor 1953	fr.	3.600.000
Krediet voor 1952	fr.	3.000.000

Verhoging ten opzichte van 1952 ... fr. 600.000

De vermeerdering is het gevolg van de verhoging van het aandeel van België in de kosten van bewuste organisatie (65.517 Canadese dollar in plaats van 60.100 Canadese dollar).

Op de 2^{de} aanpassingslijst van de begroting voor 1952 is een bijkrediet van 275.000 frank voor hetzelfde doel uitgetrokken.

Artikel 29. — Uitzonderingsuitgaven.

1) *Exploitatiekosten van een openbaar televisiedienst: (programma's, technische kosten, lokalen, financiële lasten, proeven, subsidiën, enz.).*

Krediet voor 1953	fr.	60.000.000
Krediet voor 1952	fr.	15.000.000

Verhoging ten opzichte van 1952 ... fr. 45.000.000

Het krediet van 60 miljoen werd noodzakelijk geacht voor het dekken van de exploitatiekosten van de openbare experimentele televisiedienst; daar de beslissing betreffende de financiering van de uitgaven van eerste aanleg van de televisie slechts op het einde van het dienstjaar 1952 genomen werd, is de begroting van dat dienstjaar noodzakelijkerwijze gering.

Majoration accusée sous le poste 24/1b) au titre de subventions à l'Institut pour couvrir les charges financières des emprunts (25.527.000 fr. au lieu de 22.303.000 fr.).

Cette majoration est justifiée par le placement récent des emprunts investis dans les dépenses relatives aux émetteurs de grande puissance.

La majoration de crédit est portée à 4.224.000 francs en raison de la réduction de un million enregistrée pour le même objet au 2^{me} feuillet d'ajustement budgétaire de 1952.

Article 24/5. — Quote-part de la Belgique dans les frais d'exploitation des stations météorologiques et de sécurité de la navigation aérienne dans l'Atlantique Nord.

Crédit pour 1953	fr.	6.250.000
Crédit pour 1952	fr.	5.400.000

Augmentation par rapport à 1952... fr. 850.000

La majoration résulte d'une augmentation de la quote-part de la Belgique, ainsi qu'il est dit ci-après :

	1952	1953
Norvège	£ 25.000	25.000
Pays-Bas	£ 1.000	1.000
Islande...	Cour. isl. 261.258	269.208
Islande...	Cour. isl. 23.666	33.350
Danemark	Cour. dan. 195.352	198.242
Danemark	Cour. dan. 12.140	18.254

Un crédit supplémentaire de 550.000 francs est porté au 2^{me} feuillet d'ajustement budgétaire de 1952.

Article 24/6. — Quote-part de la Belgique dans les dépenses de fonctionnement de l'organisation de l'aviation civile internationale (O. A. C. I.).

Crédit pour 1953	fr.	3.600.000
Crédit pour 1952	fr.	3.000.000

Augmentation par rapport à 1952... fr. 600.000

La majoration résulte du relèvement de la quote-part de la Belgique dans les frais de ladite organisation (65.517 dollars canadiens au lieu de 60.100 dollars canadiens).

Le 2^{me} feuillet d'ajustement budgétaire de 1952 comporte un crédit supplémentaire de 275.000 francs pour le même objet.

Article 29. — Dépenses exceptionnelles.

1) *Frais d'exploitation d'un service public de télévision: (programmes, frais techniques, locaux, charges financières, essais, subventions, etc...).*

Crédit pour 1953	fr.	60.000.000
Crédit pour 1952	fr.	15.000.000

Augmentation par rapport à 1952 ... fr. 45.000.000

Le crédit de 60 millions a été jugé nécessaire pour couvrir les frais d'exploitation du service public expérimental de télévision; la décision relative au financement des dépenses de premier établissement de la télévision n'ayant été prise qu'en fin d'exercice 1952, le budget de cet exercice est forcément réduit.

Onderwijs.

Artikel 3/2. — Vaste diensten. — Vast aangestelde en tijdelijke personeelsleden.

Zeewezen.

Krediet voor 1953 fr.	7.885.000
Krediet voor 1952 fr.	6.802.000

Verhoging ten opzichte van 1952 fr.	1.083.000
--	-----------

Deze verhoging wordt verantwoord tot beloop van 850.000 frank als raming in verband met aan herziening onderworpen weddeschalen en voor 101.600 frank als betrekking hebbende op regelmatige verhogingen in bevorderingen.

Artikel 22/5. — Tussenkost van de Staat in de werkingskosten van de burgerlijke luchtvaartschool met het oog op de opleiding van beroepsvliegtuigbestuurders.

Krediet voor 1953 fr.	8.000.000
Krediet voor 1952 fr.	—

Verhoging ten opzichte van 1952 fr.	8.000.000
--	-----------

Dit krediet vertegenwoordigt het bedrag van de tussenkost van de Staat in de kosten van de inrichting door de SABENA van een luchtvaartschool ten einde in het tekort aan vliegtuigbestuurders bij de handelsluchtvaart te voorzien; het beheer en de inrichting van de school worden krachtens een overeenkomst van 31 December 1952 door de SABENA verzorgd.

Rekening gehouden met het op artikel 22/5 van de 2^e aanpassingslijst van de begroting van 1952 uitgetrokken krediet van 5.650.000 frank, wordt de vermeerdering teruggebracht op 2.350.000 frank.

De verhoging van de voorziening is hoofdzakelijk het gevolg van het feit dat het getal tot de school toegelaten leerlingen van 25 in 1952 tot 40 in 1953 gestegen is.

Op te merken valt daarenboven dat de beslissing betreffende de inrichting van de school slechts in de loop van het dienstjaar 1952 genomen werd en dat die instelling aldus in 1953 een langere periode van bedrijvigheid zal hebben.

HOOFDSTUK II.

DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ
VAN BELGISCHE SPOORWEGEN.I. — De financiële uitslagen van 1952
en de vooruitzichten voor 1953.

Het dienstjaar 1952 sloot nog met een nadelig saldo van nagenoeg 223.000.000 frank.

Wat de vooruitzichten voor 1953 betreft, deze zijn niet bijzonder schitterend zodat men mag vrezen niet tot het budgetair evenwicht te geraken.

Waaraan is die toestand te wijten?

Er kan niet worden gezegd dat er niets werd gedaan aan de verdere uitvoering van het in 1950 opgemaakt plan dat de financiële sanering van de Maatschappij ten doel had, en o.m. de volgende maatregelen voorzag:

1) De geleidelijke vermindering van de Staatstoelagen. De tussen 1945 en 1949 gevolgde politiek van toekenning van ruime onherinbare toelagen had de leiding van de Maatschappij niet schijnen aan te zetten aan een economischer uitbating van het net te doen;

Enseignement.

Article 3/2. — Services permanents. — Agents définitifs et temporaires.

Marine.

Crédit pour 1953 fr.	7.885.000
Crédit pour 1952 fr.	6.802.000

Augmentation par rapport à 1952 fr.	1.083.000
--	-----------

Cette augmentation est justifiée à concurrence de 850.000 francs pour une prévision relative aux barèmes en cours de revision et de 101.600 francs pour augmentations et promotions régulières.

Article 22/5. — Intervention de l'Etat dans les frais de fonctionnement de l'école d'aviation civile en vue de la formation de pilotes professionnels d'avions.

Crédit pour 1953 fr.	8.000.000
Crédit pour 1952 fr.	—

Augmentation par rapport à 1952 fr.	8.000.000
--	-----------

Ce crédit représente le montant de l'intervention de l'Etat dans les frais d'organisation par la SABENA d'une école d'aviation, à l'effet de remédier à la pénurie de pilotes dans l'aviation commerciale; la gestion et l'organisation de l'école sont assurées par la SABENA en vertu d'une convention en date du 31 décembre 1952.

Compte tenu du crédit de 5.650.000 francs inscrit à l'article 22/5 du 2^{me} feuillet d'ajustement budgétaire de 1952, l'augmentation se ramène à 2.350.000 francs.

L'augmentation de la prévision résulte essentiellement de ce que le nombre d'élèves admis à l'école passe de 25 en 1952 à 40 en 1953.

Il convient de remarquer pour le surplus que la décision concernant l'organisation de l'école n'a été prise qu'au cours de l'exercice 1952 et que cette institution aura ainsi une plus longue période d'activité en 1953.

CHAPITRE II.

LA SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER BELGES.

I. — Résultats financiers de 1952 et prévisions pour 1953.

L'exercice 1952 s'est clôturé par un mali de 223.000.000 de francs environ.

En ce qui concerne les prévisions pour 1953, celles-ci ne sont pas particulièrement brillantes, si bien qu'il est à craindre que l'équilibre budgétaire ne sera pas atteint.

A quoi faut-il attribuer cette situation?

On ne peut dire que rien n'ait été fait pour exécuter le plan élaboré en 1950 en vue de l'assainissement financier de la Société. Ce plan prévoyait notamment les mesures ci-après:

1) Réduction progressive des subventions de l'Etat. La politique d'attribution de larges subventions non récupérables entre 1945 et 1949 n'avait pas paru inciter la direction de la Société à exploiter plus économiquement le réseau;

2) De inkrimping van de uitgaven in alle sectoren waar zulks werkelijk mogelijk is;

3) de doorvoering van zekere structuurhervormingen;

4) De uitkering aan de N. M. B. S. van een billijke vergoeding voor alle door haar geleverde kosteloze of onvoldoende betaalde prestaties en voor alle opgelegde lasten;

5) Het ten laste nemen, door de Staat, van een billijk gedeelte van de verliezen gelaten door het vervoer van de arbeidskrachten;

6) De redelijke verhoging van de tarieven.

Voorzeker, blijft er van dat plan nog heel wat te verwezenlijken, want men kan alle toestanden zo maar niet brutaalweg wijzigen, maar er werden zeer ernstige inspanningen gedaan.

De Staatstoelage werd dan ook geleidelijk verminderd. In 1952, was zij gevallen op 750.000.000 frank, en in de begroting van 1953 komt zij nog met 450.000.000 frank voor.

Hoe dan bedoelde staat van zaken uit te leggen?

Het antwoord op deze vraag ligt in de hiernavolgende gegevens.

A. — De ontvangsten.

Over 't algemeen, moet men vaststellen dat het vervoer per spoor een strekking tot vermindering heeft, wat dan ongelukkiglijk opweegt tegen de ingevoerde tarievenverhoging.

1) Goederen

Er doet zich, reeds een zestal maanden, een ongunstige evolutie voor van het vervoer van massagoederen:

In 1951: 6.630 miljoen Km/Ton;

In 1952: 6.067 miljoen Km/Ton.

Anderzijds, lijdt het spoor onder de steeds groter wordende concurrentie van de baan en de waterweg.

Onderstaande tabel duidt aan hoe het goederenvervoer, sedert 1927, onder de drie concurrenten wordt verdeeld.

JAAR ANNEE	Spoor Rail	Baan Route	Water Eau	Totaal Total	Spoor % Rail %	Baan % Route %	Water % Eau %
1927	8.597	282	2.044	10.923	78,7	2,6	18,7
1930	7.756	485	2.387	10.628	73,0	4,5	22,5
1937	6.729	785	3.237	10.751	62,6	7,3	30,1
1948	6.160	1.791	2.209	10.160	60,6	17,7	21,7
1949	5.669	1.935	2.629	10.233	55,4	18,9	25,7
1950	5.463	2.173	2.998	10.634	51,4	20,4	28,2
1951	6.630	2.725	3.474	12.829	51,7	21,2	27,1

Ten slotte, komt hier dus de tarificatie « *ad valorem* » te berde.

Beweest deze, in het verleden, grote diensten door toe te laten van te vervoeren, tegen de aan de grens bepaalde gedeeltelijke kostprijs, goederen van weinig waarde, omdat er compensatie was door het vervoer van goederen die een hogere prijs konden verdragen, thans, is die mutualiteit ernstig geschokt en moet het probleem worden herzien.

In 1938, was de gemiddelde ontvangst, per Km.Ton,

2) Réduction des dépenses dans tous les secteurs où elle est réellement possible;

3) Réalisation de certaines réformes de structure;

4) Paiement à la S. N. C. F. B. d'une équitable indemnité pour toutes ses prestations gratuites ou insuffisamment rémunérées et pour toutes les charges qui lui sont imposées;

5) Reprise en charge par l'Etat d'une part raisonnable des pertes subies par le transport de la main-d'œuvre;

6) Augmentation raisonnable des tarifs.

Certes, une notable partie de ce plan doit encore être réalisée, car il est impossible de modifier radicalement toutes les situations, mais de très sérieux efforts ont été faits.

Aussi, la subvention de l'Etat fut-elle progressivement diminuée. En 1952, elle était tombée à 750.000.000 de francs et, au budget de 1953, elle figure encore pour un montant de 450.000.000 de francs.

Comment dès lors expliquer cet état de choses?

La réponse se dégagera des éléments ci-après.

A. — Les recettes.

D'une façon générale, on constate que le transport par rail a tendance à diminuer, réduisant ainsi malheureusement les effets des majorations tarifaires adoptées.

1) Marchandises.

Déjà depuis six mois environ, une évolution défavorable se manifeste dans le transport des marchandises en vrac.

En 1951: 6.630.000.000 km/T.

En 1952: 6.067.000.000 km/T.

D'autre part, le rail subit de plus en plus la concurrence croissante de la route et des transports par eau.

Le tableau ci-après montre la répartition du trafic des marchandises entre les trois concurrents, depuis 1927.

Au fond, c'est de la tarification « *ad valorem* » qu'il s'agit.

S'il est vrai qu'elle a rendu de grands services, dans le passé, en permettant le transport de marchandises de moindre valeur à un prix de revient partiel fixé à la limite des possibilités, grâce à la compensation établie à l'aide du transport de marchandises susceptibles de supporter des prix supérieurs, cet équilibre est aujourd'hui sérieusement compromis et le problème doit être revu.

En 1938, la moyenne des recettes était de fr. 0,38 par

fr. 0,38; in 1951, was zij fr. 0,94, hetzij slechts 3,4 maal meer.

2) Reizigers

Het reizigersverkeer overtrof in 1952 het hoogste sedert 1926 gekend cijfer.

Niettemin, was het nog deficitair (meer dan 2 milliard in 1951).

De hoofdoorzaak van dat nadelig saldo moet gezocht worden in de zeer lage vervoerprijs waarvan de geabonneerden en meer bijzonderlijk de werkabonneenten genieten.

Zelfs wanneer men rekening houdt met de door de Staat betaalde vergoeding, laten de weekabonnementen een aanzienlijk deficit.

De geverge vervoerprijs is fr. 0,12 à fr. 0,15 per km, dan wanneer de kostprijs van het vervoer op ongeveer fr. 0,53 per km neerkomt.

Maar dan zijn er nog de talrijke toegestane individuele verminderingen.

De tarificatie van het reizigersvervoer is dan ook een onafwendbaar probleem geworden.

B. — De uitgaven.

De exploitatiebegroting van de N. M. B. S. komt, ten slotte, neer op 11.949 miljoen frank. Wie haar instudeert, komt tot de vaststelling dat er slechts twee posten in voorkomen die, voor een totaal van 2.656 miljoen, mogen aanschouwd worden als stiptelijk in verhouding met het trafiek. Zo begrijpt men dan ook dat het begrotingsevenwicht in gevaar komt, zodat het vervoer met enkele percenten daalt. (1% ontvangsten voor goederenvervoer vertegenwoordigt ongeveer 60 miljoen frank).

a) Het personeel.

De uitgaven in personeel komen neer op 47 % van de totale exploitatieuitgaven (5.750 miljoen).

De effectieven dienden dan ook te worden verminderd en dit werd reeds, in de mate van het redelijke, gedaan.

Het personeel, uitgedrukt in effectieven mannen-maanden, beliep in 1948, 92.244, in 1950, 90.377, in 1952 86.774, in 1953, 81.382.

Volgens de heer Minister meent, kan dit cijfer nog geleidelijk met 6.000 worden verminderd.

b) De Pensioenen.

Hier staat de Maatschappij voor een somber probleem. Haar pensioenlast verhoogt van jaar tot jaar met het aantal harer gepensioneerden.

Dit aantal beliep in 1938, 49.189 om, in 1952, te klimmen tot 71.025. Zo klom dan ook de pensioenlast van 418 miljoen tot 2.552 miljoen frank, om, waarschijnlijk, in 1953, tot 2.686 miljoen te geraken.

Indien wij dit bedrag voegen bij dat van de uitgaven aan personeel, dan komen wij tot 69 % van de totale uitgaven.

En volgens ernstige berekeningen, zal die pensioenlast nog verhogen met ongeveer 100 miljoen per jaar tot in 1960 en komt de tijd waarop het aantal gepensioneerden dat van de agenten in werkelijke dienst zal overtreffen.

Volgens de door de heer Minister aan uwe Commissie verschaftte inlichtingen is die toestand te wijten: 1) aan de hoge effectieven van binst de periode volgende op de oorlog 1914-18 (100.000 à 110.000); 2) aan de verlenging van de levensduur; 3) aan het bijzonder voordelig pensioenstatuut. Hierover wordt nu onderhandeld, zonder veel succes.

En hoe wil de N. M. B. S. het dan halen op hare mede-

km/T; en 1952, elle était de fr. 0,94, soit seulement 3,4 fois plus.

2) Voyageurs.

Le trafic des voyageurs dépassa en 1952 le maximum atteint depuis 1926.

Il était toutefois encore déficitaire (plus de 2 milliards en 1951).

La cause principale de ce mali doit être recherchée dans le fait que les abonnés et plus particulièrement les titulaires d'un abonnement ouvrier bénéficient d'un tarif de transport très réduit.

Même si l'on tient compte de la subvention octroyée par l'Etat, les abonnements de semaine accusent un déficit considérable.

Le tarif de transport est de fr. 0,12 à fr. 0,15 le km, alors que le prix de revient de ce transport s'élève à environ fr. 0,53 le km.

En outre, il y a les nombreuses réductions consenties individuellement.

La tarification du trafic des voyageurs est devenue par conséquent un problème inéluctable.

B. — Les dépenses.

Le budget d'exploitation de la S. N. C. B. s'élève en fin de compte à 11.949 millions de francs. Quiconque en fait l'étude constate que seuls deux postes y figurent qui, pour un total de 2.656 millions, peuvent être considérés comme exactement en rapport avec le trafic. C'est ainsi que l'on conçoit que l'équilibre budgétaire est compromis dès que le trafic accuse une baisse de quelques pourcents (1 % de recettes pour le trafic marchandises représente environ 60 millions de francs).

a) Le personnel.

Les dépenses de personnel s'élèvent à 47 % de l'ensemble des dépenses d'exploitation (5.750 millions).

Il importait, dès lors, de réduire les effectifs, ce qui a déjà été fait dans la mesure du possible.

Le personnel, exprimé en effectifs hommes-mois, s'élevait en 1948 à 92.244, en 1950 à 90.377, en 1952 à 86.774, en 1953 à 81.382.

Selon l'avis de M. le Ministre, ce chiffre peut encore être réduit progressivement de 6.000 unités.

b) Les pensions.

La Société se trouve ici devant un problème ardu. Le fardeau des pensions augmente d'année en année, de même que le nombre de ses pensionnés.

Ce nombre était en 1938 de 49.189, pour atteindre en 1952, 71.025. Aussi, le fardeau des pensions passa de 418 millions à 2.552 millions de francs, pour atteindre vraisemblablement, en 1953, 2.686 millions.

Si nous ajoutons cette somme à celle des dépenses de personnel, nous atteignons les 69 % de l'ensemble des dépenses.

Des calculs sérieux font apparaître que cette charge des pensions augmentera encore d'environ 100 millions par an jusqu'en 1960, et qu'il viendra un moment où le nombre des pensionnés dépassera celui des agents en service actif.

D'après les renseignements fournis à votre Commission par M. le Ministre, cette situation est due: 1) à l'effectif élevé, en service pendant la période suivant la guerre 1914-1918 (100.000 à 110.000); 2) à la prolongation de la longévité; 3) au régime des pensions exceptionnellement favorable. Des pourparlers sont en cours à ce sujet, sans beaucoup de succès d'ailleurs.

Dans ces conditions, comment la S. N. C. F. B. pourrait-

dingers, die geen ander pensioenlast hebben te dragen dan de stortingen voor de Maatschappelijke Zekerheid?

C. — De modernisatie van het net.

De sanering van de financiële toestand van de N.M.B.S. vereist ook een voortdurende aanpassing van de exploitatiemethoden en de modernisatie van het net.

1) *Electrificatie.*

De huidige fase van de electrificatie van het net omvat de lijnen Brussel-Oostende, Brussel-Luik, Brussel-Namen en Leuven-Mechelen.

Daarbij komt nu nog de lijn Namen-Aarlen-Athus, gezien de belangrijkheid welke die verbinding biedt voor het vervoer van het Zuiden van Luxemburg naar het binnenland en de haven van Antwerpen in het kader van het Schuman-Plan.

2) *Dieselisatie.*

De N. M. B. S. studeert de mogelijkheid in, de Dieselmotoren in de plaats te stellen van de stoomtractie, althans op het geheel van de lijnen waar het trafiek de electrificatie niet rechtvaardigt en bij de rangeerverrichtingen in de stations.

3) *Modernisatie van het materieel.*

De N. M. B. S. heeft een programma van hernieuwing van haar rollend materieel bepaald voor een bedrag van 2.700.000.000 frank.

Voorzien wordt, hoofdzakelijk, de bestelling aan de privaat-nijverheid van automotricen en elektrische locomotieven, autorails, enz.

Een ander gedeelte van het programma zal worden uitgevoerd in de werkhuizen van de Maatschappij.

4) *Vereenvoudiging van de exploitatiemethoden.*

Tussen de voorziene maatregelen komt de afschaffing van de goederendienst in sommige staties. De helft van de 1.200 stations, open voor goederentrafiek, verzekeren slechts 4 % van het totaal vervoer.

D. — Het vernieuwingsfonds.

Dit fonds heeft ten doel de nodige reserves samen te brengen die moeten toelaten versleten of gesaffecteerde inrichtingen en materieel te vervangen.

Het wordt gespijsd door een jaarlijkse dotatie, die gedragen wordt door de exploitatiebegroting.

Het ogenblik is gekomen om die dotatie te herzien. Deze werd op een peil gehouden dat niet meer overeenstemt met de huidige noodwendigheden.

Het bezit van dat fonds dat, in 1938, 1.700.000.000 frank en, in 1945, 3.300.000.000 frank bedroeg was, einde 1952, gevallen op 400 miljoen.

Daar stelt zich dan ook voor de N. M. B. S. een ontzettend zwaarwichtig probleem.

II. — Toelagen en vergoedingen aan de N. M. B. S. verleend.

1) Tussenkost in exploitatietekort ... fr. 450.000.000

2) Tussenkost tot een bedrag van 50 % in het verlies gedragen door de N. M. B. S. uit hoofde van de aflevering van arbeiders- en werkabonnementen ... fr. 550.000.000

elle rivaliseren met haar concurrenten, die niks anders te dragen hebben dan de betalingen aan de Sociale Zekerheid?

C. — La modernisation du réseau.

L'assainissement de la situation financière de la S. N. C. F. B. nécessite une adaptation continuelle des méthodes d'exploitation et la modernisation du réseau.

1) *Electrification.*

Le stade actuel de l'électrification du réseau comprend les lignes Bruxelles-Ostende, Bruxelles-Liège, Bruxelles-Namur et Louvain-Malines.

Il s'y ajoute maintenant la ligne Namur-Arlon-Athus, en raison de l'importance de cette ligne de communication pour le transport du sud du Luxembourg vers l'intérieur et vers le port d'Anvers, dans le cadre du plan Schuman.

2) *Equipement à l'aide de moteurs Diesel.*

La S. N. C. F. B. examine la possibilité de remplacer la traction à vapeur par des moteurs diesel, du moins pour l'ensemble des lignes dont le trafic ne justifie pas l'électrification, et pour les manœuvres dans les gares.

3) *Modernisation du matériel.*

La S. N. C. F. B. a fixé un programme de renouvellement de son matériel roulant, pour un montant de 2.700.000.000 de francs.

Ce programme prévoit, en ordre principal, des commandes à l'industrie privée, en vue de la livraison d'automotrices et de locomotives électriques, d'auto-rails, etc.

Une autre partie du programme sera exécutée dans les ateliers de la Société.

4) *Simplification des méthodes d'exploitation.*

Les mesures prévues comportent notamment la suppression du service des marchandises dans certaines gares. La moitié des 1.200 gares ouvertes au trafic des marchandises n'assurent que 4 % du transport global.

D. — Fonds de renouvellement.

Ce fonds a pour but de constituer les réserves nécessaires pour permettre le remplacement du matériel et des installations vétustes ou désaffectées.

Il est alimenté par une dotation annuelle à charge du budget d'exploitation.

Le moment est venu de revoir cette dotation, maintenue à un niveau ne répondant plus aux nécessités actuelles.

L'avoir de ce fonds de 1.700.000.000 de francs en 1938 et de 3.300.000.000 de francs en 1945, était tombé fin 1952, à 400 millions.

Aussi la S. N. C. B. se trouve-t-elle en face d'un problème d'une importance cruciale.

II. — Subventions et indemnités accordées à la S. N. C. B.

1) Intervention dans le déficit d'exploitation... fr. 450.000.000

2) Intervention à concurrence de 50 % dans la perte supportée par la S.N.C.F.B. du fait de la délivrance d'abonnements ouvriers et hebdomadaires... fr. 550.000.000

3) Tussenkost in de lasten gedragen door de Spoorwegmaatschappijen ingevolge de tariefverminderingen ten voordele van zekere reeksen bevoordeelde reizigers, opgelegd overeenkomstig de bepalingen van de besluitwet van 25 Februari 1947 ... fr.	106.500.000	3) Intervention dans les charges supportées par les Sociétés ferroviaires du fait des réductions tarifaires imposées en faveur de certaines catégories de voyageurs privilégiés, conformément aux dispositions de l'arrêté-loi du 25 février 1947 fr.	106.500.000
4) Vergoeding wegens vermindering van vervoertarieven op aanvraag van de Staat aan de Luxemburgse metaalnijverheid toegestaan ... fr.	107.250.000	4) Indemnité en compensation de réductions de tarifs de transport accordées à la demande de l'Etat à la métallurgie luxembourgeoise ... fr.	107.250.000
5) Vergoeding wegens de verplichte toepassing van een afnemend tarief naar verhouding van de afstand voor het langs het Groothertogdom Luxemburg transiterend vervoer... fr.	33.000.000	5) Indemnité en compensation de l'obligation d'appliquer un tarif dégressif à la distance aux transports transitant par le Grand-Duché de Luxembourg ... fr.	33.000.000
6) Vergoeding ingevolge de tegoedmakingen van de aan de oudstrijders toegekende pensioenen... fr.	10.200.000	6) Indemnité en compensation des bonifications des pensions accordées aux invalides de guerre ... fr.	10.200.000
7) Vergoeding verleend wegens de verhoging van de aan de oudstrijders toegekende pensioenen ... fr.	151.000.000	7) Indemnité allouée en compensation des majorations des pensions accordées aux invalides de guerre ... fr.	151.000.000
8) Vastaangestelde en tijdelijke personeelsleden van de N. M. B. S. die gemeenschappelijk burelen bedienen (deel van het Bestuur der Posterijen) ... fr.	2.400.000	8) Agents définitifs et temporaires de la S. N. C. F. B. desservant des bureaux communs (en partie, administration des postes) ... fr.	2.400.000
9) Centrale Diensten van het Departement. Uitgaven voortspruitende uit de vervoerfaciliteiten toegekend aan het personeel (begrepen onder de rubriek: Uitgaven in verband met de verplaatsingen) ... fr.	1.600.000	9) Services centraux du Département. Dépenses résultant des facilités de transport accordées au personnel (compris sous la rubrique: Dépenses afférentes aux déplacements) ... fr.	1.600.000
10) Posterijen. Uitgaven voortspruitende uit de vervoerfaciliteiten toegekend aan het personeel en voor 1952 uit het vervoer van de postbedienden ... fr.	25.900.000	10) Postes. Dépenses résultant des facilités de transport accordées au personnel, et, pour 1952, du transport des agents des Postes ... fr.	25.900.000
11) Posterijen - Exploitation, materieel, vervoer :		11) Postes. Exploitation, matériel, transport :	
a) Verwarming in de gemeenschappelijke lokalen ... fr.	220.000	a) Chauffage des locaux communs fr.	220.000
b) Onderhoud van de postrijtuigen... fr.	1.900.000	b) Entretien du charroi postal ... fr.	1.900.000
c) Onderhoud van de gemeenschappelijke gebouwen ... fr.	150.000	c) Entretien des bâtiments communs fr.	150.000
d) In diensstelling van posttreinen en voor de prestaties geleverd door het personeel van de N. M. B. S. ... fr.	7.040.000	d) Mise en service de trains postaux et prestations fournies par le personnel de la S. N. C. F. B. ... fr.	7.040.000
e) Vervoer van de poststukken ... fr.	72.700.000	e) Transport du courrier postal ... fr.	72.700.000
f) Tractie van postrijtuigen begrepen in de gewone treinen... fr.	13.000.000	f) Traction de wagons postaux inclus dans les trains ordinaires ... fr.	13.000.000
g) Vervoer in dienst van de postbedienden... fr.	6.500.000	g) Transport des agents des postes en service ... fr.	6.500.000
h) Bijkomende vergoeding uit hoofde van een verhoging van de tussenkost van het Ministerie van Landsverdediging voor de verplaatsingen voor persoonlijke aangelegenheden van de militairen alsmede voor de aflevering van biljetten aan militairen in bevolen dienst ... fr.	80.000.000	h) Indemnité supplémentaire pour majoration de l'intervention du Ministère de la Défense nationale dans les déplacements personnels des militaires ainsi que dans la délivrance de billets à des militaires en service commandé ... fr.	80.000.000

HOOFDSTUK III.

DE COORDINATIE VAN HET VERVOER.

Herhaaldelijk werd in het Parlement — en nu weer in uwe Commissie — gewezen op de volstreekte noodzakelijkheid een doeltreffende coördinatie van het spoorwegvervoer, het baanvervoer en het waterwegvervoer tot stand te brengen, t.t.z. een milieu te scheppen dat van aard is die verschillende transportmiddelen te laten voortbestaan en aan de verbruikers, meteen, de gunstige vervoerwaarden te verzekeren.

De moeilijkheden die uit dat gebrek aan coördinatie voortvloeien vergroten met de dag.

Immers, de transportproblemen zijn buiten het nationaal kader getreden en worden op het internationaal plan onderzocht.

Er is zelfs een uitgesproken tendenz naar de internationale integratie van het vervoerwezen.

In dit verband schijnt het ons van belang te wijzen op een initiatief dat onlangs door de Franse Regering werd genomen.

Op hare uitnodiging kwamen de Ministers van Verkeerswezen van België, Duitsland, Italië, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk en Zwitserland, te Parijs, samen.

Die bijeenkomst verliep in een uitmuntende geest van samenwerking en getuigde van de uitgesproken wil van de deelnemers om, op het practisch plan, een betere internationale organisatie van het vervoer tot stand te brengen.

Volgens de heer Minister van Verkeerswezen ons verklaarde werden er sommige resoluties met eenparigheid van stemmen aangenomen betreffende de gemeenschappelijke exploitatie van wagens, de standardisatie van het materieel en de electrificatie, de internationale financiering van de aankopen van spoorwegmaterieel, de steun te geven door de Regeringen voor de oprichting van een Internationale Unie van de Binnenscheepvaart, de aanleg van een programma van de verschillende problemen betreffende de verbeteringen die aan de Europese waterwegen kunnen worden gebracht.

Kortom, het is duidelijk dat de transportpolitiek evolueert naar een Europese coördinatie en zelfs een integratie.

Doch hieruit moet dan ook worden afgeleid dat het voor ons land volstrekt noodzakelijk is spoedig over te gaan tot een aanpassing van onze vervoermiddelen en van onze administratieve organisatie.

* * *

Een hinderpaal voor de coördinatie van het vervoer is het gemis aan centralisatie van ons spoorwegvervoer, ons baanvervoer en ons waterwegvervoer onder eenzelfde verantwoordelijkheid.

De regering heeft geoordeeld die toestand te moeten wijzigen.

Zij heeft, bij Koninklijk besluit, de dienst der binnenscheepvaart en de dienst van het wegverkeer moeten overplaatsen naar het Ministerie van Verkeerswezen, dat ook het hoger toezicht heeft op de N. M. B. S.

Zij is van oordeel — en wij menen terecht — dat zij aldus, met meer kans van gelukken, de problemen van de coördinatie onzer vervoermiddelen, van de installaties, van de tarieven en van het trafiek zal kunnen aanpakken en, meteen, gemakkelijker zal kunnen voorbereiden — en met meer kracht en soepelheid zal kunnen verdedigen: de posities die door ons land zullen dienen te worden ingenomen in de loop van de internationale debatten waarbij het zal gaan om de gecoördineerde toekomst van het spoor, de baan en de waterweg.

CHAPITRE III.

LA COORDINATION DES TRANSPORTS.

Au Parlement, à plusieurs reprises, — et cette fois en Commission — a été soulignée la nécessité d'aboutir à une coordination efficace des transports par chemins de fer, par route et par eau, c'est-à-dire de créer une situation qui soit de nature à permettre à ces divers moyens de transport de subsister ainsi qu'à assurer simultanément aux usagers les conditions de transport les plus favorables.

Les difficultés résultant de ce manque de coordination deviennent de jour en jour plus grandes.

Les problèmes des transports ont débordé leur cadre national et sont actuellement examinés sur le plan international.

Il y a même une tendance marquée vers l'intégration internationale des transports.

Il nous paraît utile de souligner, à cet égard, l'initiative prise récemment par le Gouvernement français.

A son invitation, les ministres des Communications de Belgique, d'Allemagne, d'Italie, du Luxembourg, des Pays-Bas, d'Autriche et de Suisse se sont réunis à Paris.

Cette réunion s'est déroulée dans un excellent esprit de collaboration et témoignait de la ferme volonté des participants de parvenir, au point de vue pratique, à une meilleure organisation internationale des transports.

Selon les déclarations de M. le Ministre des Communications, des résolutions ont été adoptées à l'unanimité au sujet de l'exploitation en commun des wagons, la standardisation du matériel ainsi que l'électrification, le financement international des achats de matériel ferroviaire, l'appui à accorder par les Gouvernements en vue de la création d'une Union Internationale de la Navigation Intérieure, l'élaboration d'un programme relatif aux divers problèmes se rapportant aux améliorations à apporter aux voies d'eau européennes.

Bref, il est évident que la politique des transports évolue vers la coordination européenne et même vers l'intégration.

Mais il convient de conclure également qu'il est absolument indispensable pour notre pays de procéder sans délai à l'adaptation de nos moyens de transports ainsi que de notre organisation administrative.

* * *

L'absence de centralisation de nos transports ferroviaires, routiers et fluviaux sous une même responsabilité constitue un obstacle à la coordination des transports.

Le Gouvernement a estimé devoir modifier cet état de choses.

Par un arrêté royal, il a transféré l'Office de la navigation intérieure ainsi que l'Office de la circulation routière au Ministère des Communications, auquel incombe également le contrôle de la S. N. C. B.

Il est d'avis — à juste titre croyons-nous — que de la sorte il pourra s'attaquer, avec plus de succès, aux problèmes de la coordination de nos moyens de transport, de nos installations, des tarifs ainsi que du trafic et qu'il sera à même de défendre avec plus de vigueur et de souplesse le point de vue du pays au cours des débats internationaux lorsqu'il s'agira de l'avenir coordonné des communications ferroviaires, routières et fluviales.

HOOFDSTUK IV.

BESTUUR VAN HET ZEEWEZEN.

I. — De Staatsvloot.

A. — Samenstelling.

Onze Staatsvloot bestaat, op dit ogenblik, uit: vijf pakketboten, een car-ferry, twee opleidingschepen (de « Mercator » en de « Commandant Fourcault »), zeven loodsboten, drie zeesleepboten, de peilboot « Pastor Pype » en drie lichtschepen.

Een cargo is in opbouw en zelfs reeds ver afgewerkt.

De pakketboot « Prince Charles » moet worden vervangen. Het is een verouderd schip — het werd in 1930 gebouwd — en liep onlangs nog zware avarij op. In de buitengewone begroting wordt, voor de opbouw van een nieuwe pakketboot, een krediet van 40 miljoen voorzien.

B. — De pakketboten (Lijn Oostende-Dover).

Over de exploitatie van die boten over het dienstjaar 1952, vernemen wij het volgende:

	Reizigers	Colis	Post- stukken	Autocars	Auto's
1951	461.000	102.000	195.000	255.000	18.400
1952	511.300	117.000	252.000	286.000	16.800

Het vervoer verhoogde dus op aanzienlijke wijze, behalve wat de auto's betreft, waarvan het aantal verminderde.

De financiële uitslag.

1950 liet een nadelig saldo van 7.765.000 frank.

1951 was minder ongunstig maar eindigde toch nog met een verlies van 3.546.000 frank.

Voor 1952, ontbreken nog de eindgegevens maar er mag toch worden voorzien dat, op weinig na, de uitslag dezelfde zal zijn als in 1951.

Zal 1953 een beter resultaat geven? Men hoopt het.

Zo voorziet men dat het in de vaart brengen van de cargo het goederenvervoer zal doen stijgen en dat dit in gunstigere voorwaarden zal kunnen geschieden. Er wordt ook op een vermindering van de exploitatiekosten en een verhoging van het autovervoer gerekend door het indienststellen van een rolbrug die de rechtstreekse lading van autocars en auto's aan boord van de car-ferry zal toelaten.

De werkhuizen van de Zeevaartdienst die, tijdens de jongste oorlog, totaal werden verwoest, worden geleidelijk heropgebouwd en uitgerust.

C. — De loodsdienst.

Hier valt aan te merken dat, krachtens een regeling getroffen in October 1951 met de Nederlandse Regering, de loodsrechten werden verhoogd.

Anderzijds wordt de verdeling van het werk door dat akkoord voorzien.

In 1951, beliepen de ontvangsten ongeveer 10 miljoen frank. Naar alle waarschijnlijkheid, zullen zij, in 1952, de 52 miljoen frank overschrijden.

CHAPITRE IV.

ADMINISTRATION DE LA MARINE.

I. — La Marine de l'Etat.

A. — Composition.

Notre marine de l'Etat se compose actuellement de: cinq malles, un car-ferry, deux navires-écoles (le « Mercator » et le « Commandant Fourcault »), sept bateaux-pilotes, trois remorqueurs de haute mer, le bateau-sonde « Pastor Pype » et trois bateaux-phares.

Un cargo, en construction, est en voie d'achèvement.

La malle « Prince Charles » doit être remplacée. C'est un navire démodé — il fut construit en 1930 — ayant subi encore récemment de sérieuses avaries. Le budget extraordinaire prévoit, pour la construction d'une nouvelle malle, un crédit de 40 millions.

B. — Les malles (Ligne Ostende-Douvres).

En ce qui concerne l'exploitation de ces bâtiments au cours de l'exercice 1952, nous avons obtenu les renseignements ci-après:

	Voyageurs	Colis	Courrier	Autocars	Autos
1951	461.000	102.000	195.000	255.000	18.400
1952	511.300	117.000	252.000	286.000	16.800

Le transport accuse donc une extension importante, sauf pour les automobiles dont le nombre diminue.

Résultats financiers.

L'exercice 1950 se clôture par un mali de 7.765.000 francs.

L'année 1951 est moins défavorable mais se clôture toujours par une perte de 3.546.000 francs.

Pour l'exercice 1952, les données définitives font toujours défaut, mais l'on peut prévoir qu'à peu de choses près, elles seront les mêmes qu'en 1951.

L'exercice 1953 donnera-t-il de meilleurs résultats? On l'espère.

C'est ainsi que l'on prévoit que la mise en service du cargo augmentera et facilitera le transport des marchandises. On escompte également une diminution des frais d'exploitation et une augmentation du transport des voitures par la mise en service d'un pont roulant permettant le chargement direct des autocars et des automobiles à bord du car-ferry.

Les ateliers de l'Office de la Navigation, qui furent totalement détruits au cours de la dernière guerre, sont progressivement reconstruits et rééquipés.

C. — Le service du pilotage.

Il y a lieu de remarquer ici qu'en vertu d'une convention conclue en octobre 1951 avec le gouvernement néerlandais, les droits de pilotage ont été majorés.

D'autre part, cet accord prévoit la répartition du travail.

En 1951, les recettes s'élevaient à environ 10 millions de francs. Il est fort probable qu'en 1952 elles dépasseront 52 millions.

II. — De Belgische koopvaardijvloot.

De economische omstandigheden zetten ons aan om nog voortdurend te zorgen voor een ernstige aangroei van de tonnemaat van onze koopvaardijvloot alsook voor de uitbreiding van de verscheidenheid van onze regelmatige lijnen.

Met voldoening, stelt uwe Commissie vast dat het prievaat initiatief en de Regering zich daarvoor inspannen.

Welke was op 1 Januari l.l. de toestand van onze koopvaardijvloot — de Staatspaketboten niet inbegrepen?

Ziehier de ons medegedeelde officiële cijfers:

Op 1 Januari 1952:

43 stoomschepen metende netto 152.527 ton en bruto 206.732 ton;

47 motorschepen metende netto 158.019 ton en bruto 223.844 ton;

In totaal: 90 schepen metende netto 310.546 ton en bruto 430.576 ton.

Op 1 Januari 1953:

40 stoomschepen metende netto 148.242 ton en bruto 200.257 ton;

51 motorschepen metende netto 167.256 ton en bruto 236.786 ton;

In totaal: 91 schepen metende netto 315.498 ton en bruto 437.043 ton.

Maar — en dit verdient vooral onze aandacht —, dan zijn er nog de schepen die door Belgische reders waren besteld op 1 Januari 1953.

Ziehier de indrukwekkende lijst van die schepen:

2 turbinetankers met ieder een laadvermogen van 29.650 T.	
1 turbinetanker	» 26.650 T.
1 motortanker	» 13.150 T.
5 motorcargos	» 9.600 T.
1 motorcargos	» 9.600 T.
1 motorcargos	» 3.000 T.
2 motorcargos	» 1.650 T.
1 motorcargos	» 1.150 T.
2 motorcargos	» 1.100 T.
1 motorcargos	» 9.600 T.

Voegen wij hieraan toe dat al die schepen, op één na, op Belgische scheepswerven worden gebouwd.

Zoals uit deze cijfers blijkt, breidt onze vloot van petroleumtankers zich ook niet weinig uit.

Bij de acht bestaande tankers met een totale tonnemaat van 68.424 T. zullen er, kortelings, vier tankers bijkomen met een totale tonnemaat van 99.100 T., hetzij te zamen 167.524 Ton.

Die uitbreiding is — hoeft het gezegd? — van overwegend belang bij een gebeurlijk conflict.

Maar zij is het niet minder wat het verkeer in de haven van Antwerpen betreft waar de petroleumraffinaderijen volop in werking zijn.

De kredieten die, krachtens de wet van 23 Augustus 1928, werden toegestaan beliepen op 31 December l.l. een milliard frank, waarvan er 518.810.000 werden verleend door het rederijfonds en 489.966.000 langs parastatale kredietorganismen onder waarborg van de Staat.

II. — La marine marchande belge.

Les circonstances économiques nous obligent à veiller constamment à une sérieuse extension du tonnage de notre marine marchande ainsi qu'au développement de la diversité de nos lignes régulières.

C'est avec satisfaction que votre Commission constate que les efforts de l'initiative privée et du Gouvernement tendent vers ce but.

Quelle était, au 1^{er} janvier dernier, la situation de notre marine marchande, non compris les malles de l'Etat?

Voici les chiffres officiels qui nous furent communiqués:

Au 1^{er} janvier 1952:

43 navires à vapeur, d'une jauge nette de 152.527 tonnes et brute de 206.732 tonnes;

47 navires à moteur, d'une jauge nette de 158.019 tonnes et brute de 223.844 tonnes;

Au total: 90 navires d'une jauge nette de 310.546 tonnes et brute de 430.576 tonnes.

Au 1^{er} janvier 1953:

40 navires à vapeur, d'une jauge nette de 148.242 tonnes et brute de 200.257 tonnes;

51 navires à moteur, d'une jauge nette de 167.256 tonnes et brute de 236.786 tonnes;

Au total: 91 navires, d'une jauge nette de 315.498 tonnes et brute de 437.043 tonnes.

Mais en outre, et ceci surtout mérite notre attention, il y a les navires commandés au 1^{er} janvier 1953 par des armateurs belges.

Voici la liste impressionnante de ces bateaux:

2 pétroliers à turbines, d'une jauge utile de 29.650 T.	
1 pétrolier à turbines	» 26.650 T.
1 pétrolier à moteur	» 13.150 T.
5 cargos à moteur	» 9.600 T.
1 cargo à moteur	» 9.600 T.
1 cargo à moteur	» 3.000 T.
2 cargos à moteur	» 1.650 T.
1 cargo à moteur	» 1.150 T.
2 cargos à moteur	» 1.100 T.
1 cargo à moteur	» 9.600 T.

Ajoutons qu'à l'exception d'un seul, tous ces bateaux sont construits sur des chantiers maritimes belges.

Comme ces chiffres l'indiquent, notre flotte de pétroliers prend, elle aussi, une extension assez importante.

Aux huit pétroliers actuels, jaugeant ensemble 68.424 tonnes, il s'ajoutera bientôt quatre pétroliers d'un tonnage global de 99.100 tonnes, soit au total 167.524 tonnes.

Il va sans dire que cette extension présenterait une importance capitale en cas de conflit.

Mais son importance n'est pas moins grande pour le trafic du port d'Anvers, où les raffineries de pétrole sont en pleine activité.

Les crédits accordés en vertu de la loi du 23 août 1948 s'élevaient, au 31 décembre dernier, à un milliard de francs, dont 518.810.000 francs étaient octroyés par le Fonds de l'Armement et 489.966.000 francs par des organismes de crédit parastataux sous la garantie de l'Etat.

III. — Het zeevaartonderwijs.

Er bestaat een aanzienlijk tekort aan brug- en machine-officieren. Het doet zich hoe langer hoe meer gevoelen en dreigt te zullen verergeren.

Anderzijds, vergt de evolutie die zich op het koopvaardigheidsgebied vertoont, een grondige herziening van de inrichting en van de programma's van het zeevaartonderwijs.

Volgens de enen, moet de reorganisatie van dat onderwijs zo geschieden, dat zij toelaat terstond het tekort aan die officieren aan te vullen.

Volgens anderen, dient de huidige standing van de zeeofficieren te worden verstevigd. Zij doen gelden dat het verkeerd zou zijn enkel te letten op bedoeld tekort bij de verwezenlijking van de noodzakelijke hervorming van het zeevaartonderwijs, daar die hervorming toch op een stevigere grondslag dan dat tekort moet berusten. Zij voegen hier aan toe dat voorzeker de noodzakelijkheid van over een voldoende aantal officieren te beschikken niet uit het oog mag worden verloren, doch niet ten prijze van een minder doorgedreven vorming.

De heer Minister verzekerde uwe Commissie dat hij zich met dat probleem volop bezig houdt en, zeer kortelings, zijne oplossing zal voorleggen.

IV. — De zeevisserij.

Zoals wij hoger zegden werd, ingevolge het Koninklijk besluit van 24 Februari l.l. verschenen in het *Staatsblad* van 13 Maart l.l., de dienst der zeevisserij naar het Ministerie van Landbouw overgebracht.

Niettemin, achten wij het nuttig nog even te blijven stilstaan bij enkele gegevens die ons werden verschaft door die dienst vóór zijn « verhuis » naar voormeld departement.

A. — De Belgische vissersvloot.

Op 31 December 1952 was haar toestand de volgende :

Haven Oostende : 196 vaartuigen, 17.512 Br. T.

Haven Zeebrugge : 159 vaartuigen, 6.402 Br. T.

Haven Nieuwpoort : 59 vaartuigen, 1.415 Br. T.

Haven Blankenberge : 9 vaartuigen, 1.415 Br. T.

Totaal 423 vaartuigen, 25.541 Br. T.

B. — Jaarlijkse aanvoer van vis.

In 1947 : 75.000 Ton.

In 1948 : 64.000 Ton.

In 1949 : 61.000 Ton.

In 1950 : 53.000 Ton.

In 1951 : 51.000 Ton.

In 1952 : 62.000 Ton.

C. — Verwezenlijkingen ten gunste van de zeevisserij.

1) De wet van 23 Augustus 1948, waarbij het « Fonds voor het aanbouwen en uitreden van zeeschepen » werd opgericht, verschaft aan de zeevisserij de mogelijkheid goedkope kredieten te bekomen.

2) De totale afschrijvingen zijn voortaan mogelijk op 8 jaar, wat het aanleggen van reserves vergemakkelijkt.

3) Ook de zeevisserij geniet een mindering en in sommige gevallen een totale opheffing van de overdrachts-taksen op inscheeping van scheepsbenodigdheden en uitvoering van herstellingen.

III. — L'enseignement maritime.

Il y a une pénurie considérable d'officiers de pont et d'officiers aux machines. Cette pénurie se fait sentir de plus en plus et risque de s'aggraver.

D'autre part, l'évolution de la marine marchande nécessite une révision complète de l'organisation et des programmes de l'enseignement maritime.

Les uns estiment que l'enseignement en question devrait être réorganisé de telle façon qu'il permette de suppléer sans délai à ce manque d'officiers.

D'autres préconisent un renforcement du standing actuel des officiers de marine. Ils font valoir qu'on aurait tort de ne se préoccuper de cette pénurie lors de la réalisation de la réforme nécessaire de l'enseignement maritime, cette réforme devant, à leur avis, avoir une base plus solide que cette pénurie. Ils ajoutent qu'il faut, certes, tenir compte de la nécessité de disposer d'un nombre suffisant d'officiers, mais pas au détriment de la formation.

M. le Ministre a donné à votre Commission l'assurance qu'il s'occupe sérieusement de ce problème et que, sous peu, il soumettra sa solution.

IV. — La pêche maritime.

Comme nous l'avons déjà dit ci-dessus, le service de la pêche maritime a été transféré au Ministère de l'Agriculture, en vertu de l'arrêté royal du 24 février dernier, publié au *Moniteur* du 13 mars dernier.

Néanmoins, nous estimons utile de nous arrêter un instant à quelques données, qui nous ont été fournies par ce service avant son « déménagement » au département susdit.

A. — La flottille de pêche belge.

Voici quelle était la situation au 31 décembre 1952 :

Port d'Ostende : 196 bâtiments, 17.512 tonnes de jauge brute.

Port de Zeebrugge : 159 bâtiments, 6.402 tonnes de jauge brute.

Port de Nieuport : 59 bâtiment, 1.415 tonnes de jauge brute.

Port de Blankenberge : 9 bâtiments, 212 tonnes de jauge brute.

Soit au total 423 bâtiments et 25.541 tonnes de jauge brute.

B. — Arrivages annuels de poisson.

En 1947 : 75.000 tonnes.

En 1948 : 64.000 tonnes.

En 1949 : 61.000 tonnes.

En 1950 : 53.000 tonnes.

En 1951 : 51.500 tonnes.

En 1952 : 62.000 tonnes.

C. — Réalisations en faveur de la pêche maritime.

1) La loi du 23 août 1948 instituant le « Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes » permet à la pêche maritime d'obtenir des crédits à bon marché.

2) Les amortissements intégraux sont désormais possibles en 8 ans, ce qui facilite la constitution de réserves.

3) La pêche maritime bénéficie également d'une atténuation et, dans certains cas, de l'exonération totale de la taxe de transmission pour l'embarquement d'accessoires et l'exécution de réparations.

4) De nieuwe wet V. O. Z. O. R. van 5 Augustus 1952 betekent voor de visserijreders een mildering van de uitzonderlijke bijdrage en voor de reders van kleine schepen de totale vrijstelling. In het geheel werden dan ook voor 28 miljoen verminderingen toegestaan.

5) Met het oog op de gezondmaking van de visserij tot in al zijn takken, wordt het oprichten van een speciaal « Fonds der Visserij » in overweging genomen.

6) Om de Belgische vishandel volledige bescherming te geven werd ook de invoer gereguleerd en werden maandelijks de contingenten vastgesteld door een daartoe speciaal opgericht comité, waarin de vertegenwoordigers van de reders ter visserij zetelen met deze van de handelaars en invoerders.

7) Een afzonderlijke bedrijfsraad voor de zeevisserij werd opgericht bij Koninklijk besluit van 4 December 1951.

Benelux.

In het kader van Benelux moest op 1 Januari 1952 de algemene vrijgeving van de visserijprodukten plaats hebben.

In overleg met de Nederlandse bevoegdheden werd op 24 Februari 1952, aangenomen dat die vrijgeving geleidelijk zou geschieden.

HOOFDSTUK V.

BESTUUR DER POSTERIJEN.

I. — Financiële beschouwingen.

Het geraamd deficit voor 1953 belooft zowat 290 miljoen frank tegen 510 miljoen frank in 1952.

Dit cijfer houdt rekening met de fictieve ontvangsten en uitgaven.

a) Ontvangsten.

1) Portvrijdom voor de ministeriële departementen. Voor 1953, betekent deze last een inkomstenverlies van ongeveer 133.000.000 frank.

2) Kosteloos vervoer van de briefwisseling verzonden en ontvangen door de leden van het Belgisch leger in Duitsland.

Ontvangstverlies geschat op nagenoeg 39.000.000 frank.

3) Verdeling en toevoer in portvrijdom en langs de luchtweg van de formulebrieven verzonden door of gezonden aan de vrijwilligers van het Belgisch bataljon in Korea.

Kost ongeveer 2.000.000 frank.

4) Mali van het Postcheckambt normaal ten laste te nemen door het departement van financiën, dat over de rustende gelden beschikt zonder interest te betalen: 220.000.000 frank.

b) Uitgaven.

1) Vervoer van poststukken door de N. M. B. S. 22.600.000 frank.

2) Vervoer van poststukken per autobus 7.300.000 fr.

In dat gesupputeerd deficit werd rekening gehouden met de betalingen, door de Post, van de door de N. M. B. S. geleverde prestaties.

Krachtens het Koninklijk besluit van 4 November 1952, moet het Bestuur der Posterijen de N. M. B. S. vergoeden, vanaf 1 Januari 1952, voor al de ten bate van de posterijen geleverde prestaties.

Daarom dan ook heeft het bestuur op het tweede budgetair aanpassingsfeuilleton voor 1952, ten laste van

4) La nouvelle loi sur l'A. M. A. R. I. G. du 5 août 1952 constitue pour les armateurs maritimes un allègement de la cotisation exceptionnelle, dont sont totalement exonérés les armateurs de petits bâtiments. Il a été consenti au total des réductions pour un montant de 28 millions.

5) En vue de l'assainissement de toutes les branches de la pêche maritime, l'institution d'un « Fonds de la Pêche maritime » est envisagée.

6) Afin d'accorder une protection entière aux minques belges, les importations de poisson ont également été réglementées, et mensuellement les contingents sont fixés par un comité spécialement constitué à cette fin, où les représentants des armateurs de la pêche maritime siègent avec ceux des commerçants et des importateurs.

7) Un conseil professionnel de la pêche distinct a été créé par arrêté royal du 4 décembre 1951.

Benelux.

Dans le cadre de Benelux, la libération générale des produits de la pêche devait avoir lieu le 1^{er} janvier 1952.

D'accord avec les autorités néerlandaises, il a été admis le 24 février 1952 que cette libération se ferait progressivement.

CHAPITRE V.

ADMINISTRATION DES POSTES.

I. — Considérations d'ordre financier.

Le déficit présumé pour 1953 est d'environ 290.000.000 de francs, contre 510.000.000 de francs en 1952.

Ce chiffre tient compte des recettes et dépenses fictives.

a) Recettes.

1) Franchise postale pour les départements ministériels. Pour 1953, cette charge représente un manque à gagner d'environ 133.000.000 de francs.

2) Transport gratuit du courrier à destination et en provenance du personnel de l'Armée belge en Allemagne.

Manque à gagner estimé 39.000.000 de francs environ.

3) Distribution et acheminement en franchise de port et par la voie aérienne des lettres-formulaires en provenance ou à destination des volontaires du bataillon belge en Corée.

Coût : 2.000.000 de francs environ.

4) Déficit de l'Office des Chèques postaux normalement à prendre en charge par le Département des Finances, qui dispose de l'avoir en compte sans payer d'intérêt : 220.000.000 de francs.

b) Dépenses.

1) Transport du courrier par la S.N.C.B. fr. 22.600.000

2) Transport du courrier par autobus ... fr. 7.300.000

Ce déficit présumé tient compte du paiement, par la Poste, des prestations effectuées par la S. N. C. B.

En vertu de l'arrêté royal du 4 novembre 1952, l'Administration des Postes doit indemniser la S. N. C. B., à partir du 1^{er} janvier 1952, de toutes les prestations effectuées pour le compte des Postes.

C'est pourquoi, au second feuillet d'ajustement budgétaire pour 1952, l'Administration a porté les crédits suivants

Hoofdstuk IV, artikel 28, rubriek 7, de volgende kredieten doen inschrijven: 72.000.000 frank voor het vervoer van poststukken en 12.919.000 frank voor het intercaleren van postrijtuigen in de regelmatige treinen. Diezelfde kredieten zijn voorzien in de begroting voor het dienstjaar 1953.

c) Opslorping van het exploitatietekort.

Ten einde dit deficit opgeslorpt te krijgen, werden volgende maatregelen genomen:

1) *Nieuwe tarieven vanaf 15 December 1952.*

Hierdoor wordt voor 1953 een bijkomende ontvangst van nagenoeg 275 miljoen frank voorzien.

2) *Konvooiëring.*

Ten titel van proef, geschiedt thans de konvooiëring met auto's, die de lokale ritten verzekeren voor het vervoer van poststukken die geen waarden inhouden. Hierdoor zou een besparing van 1.325.000 frank worden bekomen.

3) *Personeel.*

Wat de effectieven betreft, valt er aan te merken dat de aan gang zijnde regularisatiemaatregelen de toestand zullen verbeteren zonder een bijkomende uitgave voor wedden te veroorzaken maar ook met zekere lasten, zoals de sociale verzekeringen en de vervangingskosten, te verminderen.

II. — Gebouwen.

In akkoord met het Ministerie van Openbare Werken, werd een vierjarenplan opgemaakt (1952 tot 1955).

De verwezenlijking van dat plan zal, in 1953, doorgevoerd worden in de mate van de toegestane kredieten.

Zijn, n. l., voor dit dienstjaar voorzien: twee aankopen van huizen, zes bouwen, dertien veranderingen en dan nog minder belangrijke aanpassingen en verbeteringen.

III. — Helicopterdienst.

Er werd gevraagd hoeveel de « Helicopter »-dienst aan het Bestuur der Posterijen heeft gekost voor de dienstjaren 1950, 1951 en 1951/1952.

Zou het waar zijn dat, voor het laatste dienstjaar, de uitgaven 4 miljoen frank hebben overschreden?

Welk is de totale omvang van de vervoerde koerier, de verhouding vertegenwoordigd door de koerier Antwerpen-Brussel, die werkelijk niet veel kan winnen bij het benutten van dit kostelijk vervoermiddel?

Is het waar dat dit vervoer 35 frank per km kost?

De heer Minister gaf volgend antwoord:

I. — Voor de dienstjaren 1950, 1951 en 1951/1952, werd er aan de SABENA voor het vervoer van de koerier per helicopter, respectievelijk 1.131.500 fr., 4.059.500 fr. en 4.428.000 fr. betaald.

II. — Er wordt dagelijks per helicopter gemiddeld 125 kg briefwisseling vervoerd, 't zij 11.500 poststukken welke een versnelde verzending genieten. De kostprijs van het vervoer van elk stuk belooft ongeveer fr. 1,30 dan wanneer de frankering 2 frank bedraagt.

In dit gewicht komt de koerier van Antwerpen voor Brussel tussen voor ongeveer 50 kg.

De in deze koerier begrepen briefwisseling wordt nog dezelfde dag te Brussel uitgereikt, dan wanneer ze per

au Chapitre IV, art. 28, rubrique 7: 72.000.000 de francs pour le transport de courrier et 12.919.000 francs pour la traction de voitures postales intercalées dans les trains réguliers. Les mêmes crédits sont prévus au budget pour l'exercice 1953.

c) *Résorption du déficit d'exploitation.*

Pour résorber ce déficit, les mesures suivantes ont été prises.

1) *Nouveaux tarifs à partir du 15 décembre 1952.*

La recette supplémentaire escomptée de ce chef est de 275.000.000 de francs environ.

2) *Convoiemment.*

A titre d'essai, se fait actuellement le convoi par automobiles en trafic local pour le transport du courrier ne contenant pas de valeurs. Une économie de 1.325.000 fr. pourrait ainsi être réalisée.

3) *Personnel.*

En ce qui concerne les effectifs, il y a lieu de noter que les mesures de régularisation en cours provoqueront une amélioration de la situation tout en évitant des dépenses supplémentaires de traitements, mais également en réduisant certaines charges, telles que les assurances sociales et les frais d'intérim.

II. — Bâtiments.

D'accord avec le Ministère des Travaux publics, un plan quadriennal a été établi (1952 à 1955).

La réalisation de ce plan se poursuivra en 1953 dans la mesure des crédits consentis.

Sont notamment prévus pour cette année: deux achats de maisons, six constructions nouvelles, treize transformations et deux adaptations et améliorations de moindre importance.

III. — Hélicoptères.

Nous voudrions savoir combien le service « Hélicoptère » a coûté à l'Administration des Postes pour les exercices 1950, 1951 et 1951/1952.

Serait-il vrai que, pour le dernier exercice, les dépenses auraient dépassé 4 millions de francs?

Quel est le volume total du courrier transporté, la proportion représentée par le courrier Anvers-Bruxelles qui, décidément ne doit pas gagner grand'chose à emprunter ce moyen de transport coûteux?

Est-il vrai que ce transport revient à 35 francs le km.?

M. le Ministre a fourni la réponse suivante:

I. — Pour les exercices 1950, 1951 et 1951/1952, il a été payé à la « Sabena » du chef de transport du courrier par hélicoptère respectivement 1.131.500 fr., 4.059.500 fr. et 4.428.000 fr.

II. — Il est transporté journellement, par hélicoptère, une moyenne de 125 kilos de correspondances représentant quelque 11.500 plis bénéficiant d'un acheminement rapide. Le coût du transport de chaque pli se situe à fr. 1,30 environ alors que l'affranchissement est de 2 francs.

Dans le poids total ci-dessus, le courrier d'Anvers pour Bruxelles intervient pour 50 kilos environ.

Les correspondances comprises dans ce courrier sont encore distribuées le jour même à Bruxelles alors que, par

trein te laat zou aankomen om van die bestelling te genieten.

III. — De vervoerprijs van de koerier per helicopter is thans 35,20 fr. per km.

Anderdeels dient er opgemerkt dat het vervoer per trein niet kosteloos wordt verzekerd door de N. M. B. S., welke uit dien hoofde de betaling eist van een vergoeding.

Anderzijds is de verzending van de post met lichte vrachtauto's eveneens kostelijk.

IV. — Personeelaangelegenheden.

VRAAG :

Vergoeding voor functies hoger dan de graad : 4.000.000 frank.

Hoeveel ambtenaren moeten benoemd worden en worden door dienstdoenden vervangen?

De gevraagde lijst moet per graad gedetailleerd worden.

Voorbeeld : Aantal niet aangevulde plaatsen van postontvanger 1^e klas;

Aantal niet aangevulde plaatsen van postontvanger 2^e klas.

ANTWOORD :

De toestand op 28 Februari 1953, wat de niet aangevulde betrekkingen betreft, doet zich voor als volgt:

Graad	Betrekkingen zonder titularis en welke een benoeming medebrengen	Betrekkingen waarvan de titularis voorlopig uit de dienst verwijderd is	Totaal
Directeur van Bestuur	1	—	1
Directeur	1	—	1
Gewestelijk directeur	2	—	2
E. a. inspecteur	2	—	2
Inspecteur	—	1	1
E. a. postontvanger	3	—	3
Bureelhoofd	3	3	6
Postontvanger 1 ^e klas	9	1	10
Adj. postontvanger 1 ^e klas ...	10	1	11
Werktuigkundig electro-technisch ingenieur	1	—	1
Rekenplichtige der vereffening ...	1	—	1
Postontvanger 2 ^e klas	24	3	27
Onderbureelhoofd	—	—	—
Adj. postontvanger 2 ^e klas ...	12	15	27
Brigadehoofd	—	—	—
Postontvanger 3 ^e klas	25	3	28
Adj. postontvanger 3 ^e klas ...	38	2	40
Serieleider	1	1	2
Werkopzichter	1	—	1
Opsteller-rekenplichtige	1	—	1
Maatschappelijke assistente ...	9	—	9
Verpleger	2	—	2
Opsteller	158	50	208
Postontvanger 4 ^e klas	20	6	26
Tekenaar	1	—	1
Adj. serieleider	2	—	2
Steno-typiste	1	3	4
Totaal	328	89	417

V. — Postzegels.

VRAAG :

De publieke opinie heeft zich, met reden, beklagd over het in omloop brengen der nieuwe postzegels met de beeltenis van Koning Boudewijn. Het betrof namelijk het gemis aan gelijkenis van de koninklijke beeltenis en de gebruikte kleuren.

Welke zijn, te dien opzichte, de bevoegdheid en de aansprakelijkheid

train, elles parviendraient trop tard pour bénéficier de cette remise.

III. — Le prix du transport du courrier par hélicoptère est actuellement de fr. 35,20 au kilomètre.

Il convient de remarquer, par ailleurs, que le transport du courrier par train n'est pas assuré gratuitement par la S. N. C. F. B., qui réclame de ce chef le paiement d'une redevance.

D'autre part, l'acheminement du courrier au moyen d'auto-camionnettes coûte également cher.

IV. — Questions de personnel.

QUESTION :

Indemnité pour fonctions supérieures au grade : 4.000.000 de francs

Combien de fonctionnaires devraient être nommés et sont remplacés par des faisant fonctions?

La liste demandée devrait être détaillée par grade.

Exemple : Nombre de places de percepteur de 1^{re} classe non comblées;

Nombre de places de percepteur de 2^{me} classe non comblées.

RÉPONSE :

La situation au 28 février 1953, en ce qui concerne les emplois non occupés, se présentait comme suit :

Grade	Emplois sans titulaire et qui entraîneront des nominations	Emplois dont le titulaire est momentanément éloigné du service	Total
Directeur d'Administration ...	1	—	1
Directeur	1	—	1
Directeur régional	2	—	2
Inspecteur principal	2	—	2
Inspecteur	—	1	1
Percepteur principal	3	—	3
Chef de bureau	3	3	6
Percepteur de 1 ^{re} classe	9	1	10
Percepteur adjoint de 1 ^{re} classe	10	1	11
Ingénieur-techn. mécan. electr.	1	—	1
Comptable des liquidations ...	1	—	1
Percepteur de 2 ^{me} classe	24	3	27
Sous-chef de bureau	—	—	—
Percepteur adj. de 2 ^{me} cl. ...	12	15	27
Chef de brigade	—	—	—
Percepteur de 3 ^{me} classe	25	3	28
Percepteur adjoint de 3 ^{me} classe	38	2	40
Chef de série	1	1	2
Surveillant de travaux	1	—	1
Rédacteur comptable	1	—	1
Assistante-sociale	9	—	9
Infirmier	2	—	2
Rédacteur	158	50	208
Percepteur de 4 ^{me} classe	20	6	26
Dessinateur	1	—	1
Chef de série adjoint	2	—	2
Sténo-dactylo	1	3	4
Totaux	328	89	417

V. — Timbres-poste.

QUESTION :

L'opinion s'est émue, à juste titre, lors de la mise en circulation des nouveaux timbres-poste à l'effigie du Roi Baudouin.

Cela notamment à propos du manque de ressemblance de l'effigie du Souverain et des teintes adoptées.

Quelles sont, à ce sujet, la compétence et la responsabilité de la

van de in de schoot van het Bestuur werkende Philatelistische Commissie, waarin redelijkerwijze, bekwame kunstenaars moeten zetelen?

Bestaat er, op een of andere trap, een technische onbevoegdheid zoals de heer Minister het in zijn antwoord op de door heer Demuyter, gestelde vraag heeft laten uitschijnen?

Wij stellen overigens vast dat het drukken in verschillende kleuren, aan twee proeven, welke voor zover ik weet geen meesterstukken hebben voortgebracht, is opgeheven.

Kan onze Zegeldienst dan niets voortbrengen zoals de Zwitserse Firma « Courvoisier » tot welke overigens de Kongolese post zich gewend heeft voor de uitgifte der « Kongolese flora ».

Graag zouden wij de redenen kennen van deze in 't oog vallende mislukking.

Er valt daarenboven op te merken dat de bestellingen in het buitenland ons werk ontnemen.

ANTWOORD :

De Philatelistische Commissie is enkel een zuiver adviserend organisme. Haar taak bestaat in het uitbrengen van een advies nopens de projecten van postzegeluitgiften (onderzoek der tekeningen, keus der kleuren, vaststellen der waarden en gebeurlijke toeslag, allerlei modaliteiten).

Er is geen sprake van onbevoegdheid vanwege het betrokken personeel. Onvoorziene omstandigheden van technische aard zijn oorzaak van het niet lukken der postzegels in kwestie.

Deze zegels zullen voorlopig vervangen worden door andere in heliogravure gedrukt; de voorbereidende werken zijn aan de gang.

De vreemde firma, door het geëerd lid vermeld, is gespecialiseerd in heliogravuurwerken, eenkleurige en veelkleurige.

Voor de fabricatie van postwaarden gebruikt het Zegelwerkhuys te Mechelen drie drukmiddelen : diepdruk, heliogravure en typo.

De gebezigde rotatiepersen laten echter alleen de druk toe in één kleur. Een krediet is voorzien op de begroting van het lopend dienstjaar met het oog op de aankoop van een kleine rotatiepers voor veelkleurige diep- of heliodruk.

Wat de postzegels van Belgisch Congo betreft, valt de uitgifte er van in de bevoegdheid van het Ministerie van Koloniën.

HOOFDSTUK VI.

HET TOERISME.

I. — De kredieten.

Op de onderhavige begroting komen, voor het toerisme, volgende kredieten voor :

Art. 20/6, voor aanmoediging en steun van toeristische organismen : 5.025.000 frank.

Art. 28/4, voor publiciteit, propaganda, tentoonstellingen, enz. : 10.000.000 frank; voor bijdrage van de Staat in de door het Belgisch hotelbedrijf verleende *ristorno's* : 3.000.000 frank, en voor de toeristische uitrusting van de streek Maas-Ardenen : 5.000.000 frank (zijnde een nieuw krediet).

Art. 21/6, voor « Arbeidersvacanties » : 15.000.000 fr.

II. — Het Commissariaat-generaal voor Toerisme.

Uit de ons voorgelegde inlichtingen blijkt duidelijk dat het C. G. T. zeer vruchtbaar werk leverde en blijft leveren, alsook dat het groot aanzien bij de belangrijkste internationale toeristische organismen heeft weten te verwerven.

Het staat, echter, voor een grote moeilijkheid, n. l. dat het, op de door hem bewerkte toeristische « markten », een immer groeiende mededinging ontmoet vanwege landen die over ruime kredieten beschikken voor hunne propaganda-actie, dan wanneer de kredieten waarover het zelf beschikt de laatste jaren ongewijzigd bleven.

Er ligt, overigens, nog een zeer uitgebreid arbeidsveld open, n. l. de Duitse en Scandinafse landen, en de Amerikaanse toeristische markt zou met verdubbelde krachtsinspanning moeten bewerkt worden.

Commission philatélique fonctionnant au sein de l'Administration et qui doit normalement comprendre des artistes qualifiés ?

Y-a-t-il vraiment, à l'un ou l'autre échelon, une incompétence technique, comme le laisserait croire la réponse de M. le Ministre à la question posée par M. Demuyter ?

Nous constatons que par ailleurs l'impression des timbres en plusieurs couleurs, après deux expériences qui n'ont, à ma connaissance, pas donné le jour à des chefs-d'œuvre, a été abandonnée.

Notre atelier postal du timbre ne peut-il réaliser aussi bien que la firme suisse « Courvoisier », à laquelle vient d'ailleurs encore d'avoir recours la poste du Congo Belge pour son émission « Flore Congolaise » ?

Nous aimerions connaître les raisons de cet échec apparent.

Il est à noter, pour le surplus, que les commandes à l'étranger nous enlèvent du travail.

RÉPONSE :

La Commission philatélique est un organisme purement consultatif. Son rôle essentiel consiste à émettre un avis sur les projets d'émission de timbres-poste (examen des dessins, choix des couleurs, fixation du montant des taxes et surtaxes éventuelles, modalités diverses).

Il n'y a pas eu d'incompétence de la part du personnel intéressé. Seules des conséquences imprévues d'ordre technique sont à l'origine du manque de réussite des timbres-poste en question.

Ces figurines seront remplacées provisoirement par d'autres, imprimées en heliogravure; les travaux préparatoires sont en cours.

La firme étrangère citée par l'honorable membre est spécialisée dans les travaux d'héliogravure monochrome et polychrome.

Pour la fabrication des valeurs postales, l'Atelier du Timbre à Malines applique les trois procédés d'impression : taille douce, heliogravure et typographie.

Les rotatives en usage ne permettent toutefois que l'impression en monochromie. Un crédit est prévu au budget de l'exercice en cours en vue de l'acquisition d'une petite rotative pour impression en polychromie taille douce ou héliogravure.

Quant aux timbres-poste du Congo belge, leur émission est du ressort du Ministère des Colonies.

CHAPITRE VI.

TOURISME.

I. — Les crédits.

Pour le tourisme, les crédits ci-après sont prévus au présent budget :

Art. 20/6 : encouragement et soutien des organismes touristiques : 5.025.000 francs.

Art. 28/4 : publicité, propagande, expositions, etc. : 10.000.000 de francs. Intervention de l'Etat dans les *ristournes* accordées par l'industrie hôtelière belge : 3 millions de francs. Equipement touristique de la région Meuse-Ardenes : 5.000.000 de francs (soit un crédit nouveau).

Art. 21/6 : « Vacances ouvrières » : 15.000.000 de francs.

II. — Le Commissariat général au Tourisme.

Il apparaît clairement des renseignements qui nous ont été donnés que le C. G. T. a fourni et continue à fournir un travail très fécond, et qu'il a pu acquérir un grand prestige auprès des organismes touristiques internationaux les plus importants.

Toutefois, il se trouve devant la grande difficulté que sur les marchés touristiques prospectés, il doit faire face à la concurrence croissante de pays disposant, pour leur action de propagande, de crédits importants, alors que les crédits dont il dispose lui-même n'ont pas été modifiés au cours des dernières années.

Il reste d'ailleurs encore beaucoup à faire : il faudrait prospecter avec une énergie redoublée les pays allemands et scandinaves, ainsi que le marché américain.

III. — De andere toeristische organismen.

Er dient ook te worden gewezen op de doeltreffende toeristische propaganda die door onze andere toeristische organismen wordt gevoerd. Wij bedoelen de grote toeristische verenigingen als de Toeringclub, de Vlaamse Toeristenbond, de Vlaamse Automobilistenbond, de Royal Automobile Club en dan ook de Provinciale Toeristische Federaties, de Plaatselijke Diensten voor Propaganda en Toerisme, enz. Verdient ook, en wel in ruime mate, te worden onderstreept, de propaganda uitgaande van de N. M. B. S., het Bestuur van het Zeewezen, de Sabena.

Een krediet van 5.025.000 frank om bedoelde toeristische organismen aan te moedigen en te steunen in hunne werking is dan ook verre van overdreven, wel integendeel.

IV. — « Het ritorno's-systeem ».

Op de begroting komt en krediet voor van 3.000.000 fr. dat bestemd is om het initiatief aan te moedigen dat van de hoteliers en de toeristische federaties van de Kust en van de Ardennen is uitgegaan. De Staat financeert dus gedeeltelijk een stelsel van « ritorno » ten voordele van de vreemde toeristen die in de hotels verblijven buiten seizoen, t. t. z. in de maanden Mei, Juni en September. Die maatregel heeft zeer bemoedigende uitslagen gegeven, vooral aan de Kust.

V. — Het toeristisch jaar 1952.

Voor België was 1952 een goed toeristisch jaar. Het werd gekenmerkt door een aanzienlijke vermeerdering van het aantal « oververnachtingen » zowel wat de vreemdelingen als de Belgen betreft. In verhouding met het gemiddelde van de binst, de periode 1947-1951 geregistreerde oververnachtingen, is de vermeerdering van 58,8 % voor de Belgen en van 41,5 % voor de vreemdelingen.

Voegen wij hieraan toe, omdat dit ook het economisch belang van het toerisme bewijst, dat volgens de ramingen van het Belgisch Bestuur voor Economische Coöperatie, het Belgisch toerisme, in 1952, een ontvangst heeft toegelaten van 3.800.000.000 frank in vreemde deviezen, waarvan 12.000.000 P. S.

Die gunstige uitslag is te danken, enerzijds, aan de gevoerde propaganda en, anderzijds, aan de redelijkheid van de sedert 1949 door onze hotelhouders gevolgde prijzenpolitiek.

Tot in 1949 waren, immers, onze hotelprijzen veel hoger dan die van de met ons concurrerende landen, zodat onze landgenoten met verlof gingen naar het buitenland en de vreemdelingen ons land terzijde lieten liggen.

Vanaf 1950, ondergingen onze hotelprijzen een massale vermindering van zowat 10 % gemiddeld.

Op dit ogenblik, ondanks de stijging van de levensduurte die zich sindsdien voordeed en de loonsverhogingen, blijven onze prijzen nog beneden het cijfer van 1949, zodat zij gemakkelijk een vergelijking kunnen doorstaan met die welke in het buitenland worden gevraagd.

VI. — De vooruitzichten voor 1953.

Mits een degelijke propaganda, kan het jaar 1953, voor ons toerisme, nog beter zijn dan 1952.

Immers, de traditionele clientèle zag, onlangs, in aanzienlijke verhoudingen, de deviezentoeckenningen stijgen. De Engelsen mogen 40 pond in plaats van 25 uitvoeren, de Nederlanders 600 gulden in plaats van 400, de Duitsers 800 D.M. in plaats van 600, de Denen 2.000 Kronen in plaats van 500.

III. — Les autres organismes touristiques.

Il convient également de souligner la propagande touristique efficace menée par les autres organismes touristiques, comme le Touring Club, le « Vlaamse Toeristenbond », le Royal Automobile Club, ainsi que les Fédérations touristiques provinciales, les Services locaux de propagande et de tourisme, etc. En outre, il ne faut surtout pas oublier la propagande menée par la S. N. C. F. B., l'Administration de la Marine et la Sabena.

Un crédit de 5.025.000 francs, destiné à encourager et à appuyer l'action de ces organismes de tourisme, est donc loin d'être exagéré, bien au contraire.

IV. — Le système des ristournes.

Le budget prévoit un crédit de 3.000.000 de francs, destiné à encourager l'initiative émanant des hôteliers et des fédérations de tourisme du Littoral et des Ardennes. L'Etat intervient donc en partie dans le système de ristournes, au profit des touristes étrangers séjournant dans les hôtels en dehors de la saison, c'est-à-dire pendant les mois de mai, juin et septembre. Cette mesure a donné des résultats très encourageants, surtout au Littoral.

V. — L'année touristique 1952.

1952 a été une bonne année touristique pour la Belgique. Elle a été caractérisée par l'augmentation considérable des nuitées, tant en ce qui concerne les étrangers que pour les Belges. En comparaison de la moyenne des nuitées enregistrées au cours de la période 1947-1951, l'augmentation est de 58,8 % pour les Belges et de 41,5 % pour les étrangers.

Ajoutons, car cela prouve l'importance économique du tourisme, que selon les estimations de l'Administration belge de Coopération économique, le tourisme belge a permis, en 1952, de réaliser des rentrées en devises étrangères de 3.800.000.000 de francs, dont 12.000.000 de livres sterling.

Ce résultat favorable a été obtenu, d'une part, grâce à la propagande menée et, d'autre part, grâce à la politique raisonnable en matière de prix que nos hôteliers ont suivie depuis 1949.

En effet, jusqu'en 1949 nos prix de la pension étaient de loin supérieurs à ceux des pays concurrents, de sorte que nos compatriotes allaient passer leurs vacances à l'étranger, tandis que les étrangers ne venaient pas chez nous.

A partir de 1950, l'ensemble de nos prix de la pension a diminué d'environ 10 % en moyenne.

A l'heure actuelle, malgré l'augmentation du coût de la vie depuis lors et malgré les augmentations de salaire, nos prix sont toujours inférieurs au chiffre de 1949 et peuvent donc rivaliser avantageusement avec ceux appliqués à l'étranger.

VI. — Les prévisions pour 1953.

Moyennant une propagande bien menée, l'année 1953 pourra être, pour notre tourisme, meilleure encore que l'année 1952.

En effet, la clientèle traditionnelle vit, récemment, l'octroi de devises augmenter dans des proportions considérables. Les Anglais peuvent exporter 40 livres au lieu de 25, les Hollandais 600 florins au lieu de 400, les Allemands 800 DM. au lieu de 600, les Danois 2.000 couronnes au lieu de 500.

Alleen wat de Fransen betreft, moeten wij, tot onze spijt, vaststellen dat de hun toegekende allocatie van 60.000 F. Frank op 40.000 werd gebracht. Wij verwachten dan ook van onze Regering dat zij, in dit verband, bij de Franse Regering de nodige stappen zal doen.

De hoop bestaat ook dat de Amerikanen die, in 1952 nagenoeg 10 % van onze vreemde toeristische cliënteel vertegenwoordigden nog talrijker, in 1953, ons land zullen bezoeken.

VII. — De streek Maas-Ardennen.

Ongeveer 75 % van de toeristen overnachtingen werden aan de Kust geregistreerd in 1952, dan wanneer de streek Maas-Ardennen slechts 10,4 % overnachtingen kende. Deze uitslagen zijn niet in verhouding met de respectieve capaciteit van die beide gewesten. Inderdaad, de Kust beschikt over 19.063 kamers en bedoelde streek over 9.506.

Deze toestand heeft de Minister aangezet, op voorstel van het Commissariaat-Generaal voor Toerisme, een krediet van 5.000.000 frank te voorzien ten einde de toeristische uitrusting van de streek Maas-Ardennen te ontwikkelen.

VIII. — Het sociaal toerisme.

Wij stellen met genoeg vast dat de vraagstukken die verband houden met de evolutie van het sociaal toerisme de volle aandacht van het Parlement en van de Regering bekomen. Overigens, die problemen komen voor op de dagorde van belangrijke internationale organismen en, naar ons wordt gezegd, zal de « Interparlementaire Vereniging voor Toerisme » et haar congres van September a.s. wijden.

In 1951, werd een strenge maar noodzakelijke reglementatie ingevoerd voor het toekennen van toelagen voor de bevordering van de arbeidersvacanties en het volkstoerisme. Aldus, heeft de Minister een ruime hulp kunnen verlenen aan de organismen die zich bezighouden met de ontwikkeling van het sociaal toerisme.

Op het krediet van 10.000.000 frank, voorzien op de gewone begroting voor 1951, werden 9.140.000 frank gebruikt ten titel van toelagen voor de oprichting van vacantiethuizen en de uitrusting van jeugherbergen. Bovendien, heeft de begroting toegelaten een bedrag van 18.165.000 frank te besteden, datzelfde jaar, voor de oprichting van drie grote vacantiencentrums.

In 1952, werd het totaal bedrag van het krediet van 15.000.000 frank der gewone begroting gebruikt voor steun bij de uitrusting van jeugherbergen, de oprichting van vacantiencentrums en tehuizen. Het nog beschikbaar krediet van 860.000 frank dat voorkomt op de begroting voor orde werd benuttigd voor gelijkaardige doeleinden.

Men mag dan ook zeggen dat op het plan waarop de openbare besturen de mogelijkheid hebben om werkelijk het privaats initiatief te steunen ernstige vooruitgang werd geboekt. Vooral wat de technische uitrusting betreft, wijzigt men grondig en op gelukkige wijze het voorkomen van de herberging van de met verlof zijnde arbeiders.

Men stelt ook vast dat de pas begonnen samenwerking tussen het hotelbedrijf en het sociaal toerisme reeds met enig succes werd bekroond. Ons komt het voor dat de praktijk zal toelaten tot een gelukkige coördinatie te geraken die gunstig zal zijn voor beide partijen.

Ten slotte, menen wij te moeten wijzen op de noodzakelijkheid van een oordeelkundige vacatiespreiding, al geven wij ons best rekenschap van de hieraan verbonden moeilijkheden.

De heer Minister heeft bij de Senaat een wetsontwerp ingediend op de reglementering van het kamperen. Wij drukken de wens uit dat het weldra wet zal worden.

Pour les Français, au contraire, nous devons constater, avec regret, que leur allocation de 60.000 francs français a été ramenée à 40.000 francs français. En conséquence, nous espérons que notre Gouvernement fera, à ce sujet, les démarches nécessaires auprès du Gouvernement français.

En outre, on prévoit que les Américains, qui constituaient en 1952 environ 10 p. c. de notre clientèle touristique étrangère, visiteront notre pays en plus grand nombre encore qu'en 1953.

VII. — La région Meuse-Ardennes.

Environ 75 p. c. des nuitées de touristes en 1952 ont été enregistrées à la côte, tandis que la région Meuse-Ardennes en a eu 10,4 % seulement. Ces résultats ne sont pas en rapport avec la capacité respective de ces deux régions. En effet, la côte dispose de 19.063 chambres et la région en question de 9.506 chambres.

Cette situation a incité le Ministre à prévoir, sur la proposition du Commissariat général au Tourisme, un crédit de 5.000.000 de francs en vue de l'équipement touristique de la région Meuse-Ardennes.

VIII. — Le tourisme social.

Nous constatons avec plaisir que le Parlement et le Gouvernement sont très attentifs aux problèmes concernant l'évolution du tourisme social. Ces problèmes figurent d'ailleurs à l'ordre du jour d'importants organismes internationaux, et, d'après ce qu'on nous a dit, l'« Union interparlementaire du Tourisme » y consacrera son congrès de septembre prochain.

En 1951, l'octroi des subventions destinées à promouvoir les vacances ouvrières et le tourisme populaire a été soumis à une réglementation sévère mais indispensable. Ainsi, le Ministre a pu fournir une aide appréciable aux organismes s'occupant du développement du tourisme populaire.

Du crédit de 10.000.000 de francs, prévu au budget ordinaire de 1951, 9.140.000 francs ont été dépensés au titre de subventions à la création de homes de vacances et à l'équipement d'auberges de jeunesse. En outre, le budget a permis d'affecter, au cours de ce même exercice, un montant de 18.165.000 francs à la création de trois grands centres de vacances.

En 1952, le montant global du crédit de 15.000.000 de francs, prévu au budget ordinaire, a été affecté à l'équipement d'auberges de jeunesse et à la création de centres et de homes de vacances. Le crédit encore disponible de 860.000 francs, qui figure au budget pour ordre, a été utilisé à des fins analogues.

L'on peut donc dire que des progrès considérables ont été réalisés dans le domaine, où les pouvoirs publics ont vraiment la possibilité d'encourager l'initiative privée. Sur-tout en ce qui concerne l'équipement technique, l'aspect du logement des travailleurs en vacances s'est modifié profondément et de façon heureuse.

L'on constate également qu'un début de coopération entre l'industrie hôtelière et le tourisme social commence déjà à porter ses fruits. Il nous semble que la pratique permettra d'arriver à une coordination harmonieuse, qui profitera à chacune des parties.

Nous croyons enfin devoir insister sur la nécessité d'une répartition judicieuse des vacances tout en nous rendant compte des difficultés qui se présenteront.

M. le Ministre a déposé au Sénat un projet de loi réglementant le camping. Nous souhaitons le voir bientôt devenir loi.

TWEEDE DEEL.

DE AUTONOME ORGANISMEN.

EERSTE HOOFDSTUK.

DE REGIE VAN TELEGRAAF
EN TELEFOON.

I. — Het telefoonnet.

De toestand van het Belgisch telefoonnet evolueert steeds in gunstige zin.

Het aantal abonnees, dat, einde 1939, 314.473 bedroeg en, ingevolge het orlogsgeweld op einde 1945 tot 295.584 was teruggelopen, bereikte, op het einde van 1952, 534.334. Hiervan waren 73.27 % aangesloten bij een automatische centrale.

In 1953 wordt een nieuwe aangroei van 15.000 à 20.000 abonnee's verwacht.

Daarentegen is, in de laatste 3 jaar, het aantal aanvragen om aansluiting in vertoef, gedaald van 24.375 tot 7.833, wat amper 1,46 % bedraagt van het totaal aantal abonnee's. Ook hier werd er dus een merkwaardige inspanning geleverd en is de toestand zeer bevredigend.

De meest recente internationale statistische gegevens, nl. die van 1 Januari 1952, tonen ten andere aan dat, in zake telefoondichtheid, ons land een eervolle plaats inneemt onder de landen die, op het besproken gebied, de grootste ontwikkeling kennen :

Landen	Aantal telefoonposten per 100 inwoners	Wereldrang	Rang in Europa
Verenigde Staten	29,3	1	—
Zweden	25,2	2	1
Canada	22,1	3	—
Zwitserland	19,9	4	2
Nieuw-Zeeland	19,9	5	—
Denemarken	17,5	6	3
Australië	14,7	7	—
Noorwegen	14,5	8	4
Verenigd Koninkrijk	11,4	9	5
Finland	8,8	10	6
België	8,2	11	7
Nederland	8,—	12	8
Oostenrijk	6,2	13	9
Frankrijk	5,9	14	10

II. — Investeringsen.

Spijts de budgetaire besnoeiingen die in de huidige omstandigheden in de burgerlijke sectoren moeten worden toegepast, blijven de investeringen bij de Regie T. T. nochtans vrij belangrijk.

Voor 1953 worden inderdaad alleen voor de werken van eerste aanleg en de bevoorrading niet minder dan 1 miljard vastleggingskredieten voorzien.

De betalingen door de Regie te doen voor het geheel van haar programma's zullen, in 1953, 1.413 miljoen belopen, waarvan 1.183 miljoen voor leveringen en werken met betrekking op aangegane verbintenissen op de programma's van vóór 1953.

DEUXIEME PARTIE.

LES ORGANISMES AUTONOMES.

CHAPITRE PREMIER.

REGIE DES TELEGRAPHES
ET DES TELEPHONES.

I. — Réseau téléphonique.

La situation du réseau téléphonique belge évolue toujours favorablement.

Le nombre d'abonnés, qui, à la fin de 1939, était de 314.473 et qui, par suite de la guerre, avait été ramené à 295.584 à la fin de 1945, atteignait 534.334 à fin décembre 1952. Actuellement, 73.27 % des abonnés sont reliés à une centrale automatique.

En 1953, on peut s'attendre à un nouvel accroissement de 15.000 à 20.000 abonnés.

De plus, pendant les 3 dernières années, le nombre des raccordements encore à réaliser a été ramené de 24.375 à 7.833, ce qui représente encore à peine 1,46 % du nombre total des abonnés. Dans ce domaine aussi, un effort remarquable a donc été fait et la situation est très satisfaisante.

Une statistique internationale du 1^{er} janvier 1952 montre d'ailleurs que, en ce qui concerne la densité des abonnés, notre pays occupe une place honorable parmi ceux qui, en ce domaine, connaissent le plus grand développement :

Pays	Nombre de postes téléphoniques par 100 habitants	Rang mondial	Rang en Europe
Etats-Unis	29,3	1	—
Suède	25,2	2	1
Canada	22,1	3	—
Suisse	19,9	4	2
Nouvelle-Zélande	19,9	5	—
Danemark	17,5	6	3
Australie	14,7	7	—
Norvège	14,5	8	4
Royaume-Uni	11,4	9	5
Finlande	8,8	10	6
Belgique	8,2	11	7
Pays-Bas	8,—	12	8
Autriche	6,2	13	9
France	5,9	14	10

II. — Investissements.

En dépit des restrictions budgétaires qui, dans les circonstances présentes, doivent être appliquées dans les secteurs civils, les investissements auxquels la Régie procède restent encore importants.

En effet, pour 1953, on ne prévoit pas moins d'un milliard de nouveaux engagements, uniquement pour les travaux de premier établissement et les approvisionnements.

Les paiements à effectuer en 1953 par la Régie pour l'ensemble de son programme s'élèveront à 1.413 millions, dont 1.183 millions pour des travaux et des fournitures se rapportant aux programmes antérieurs à 1953.

Deze betalingen zullen geschieden ten belope van circa 250 miljoen met de beschikbare gelden van het vernieuwings- en afschrijvingsfonds. Voor het overige zal dienen beroep gedaan op de kapitaalmarkt. Waarschijnlijk zal omstreeks de maand April een lening van 1 milliard worden uitgeschreven. Bovendien zal in October a. s. de lening Kasbons 1948, groot 600 miljoen, dienen vernieuwd.

III. — Werken — Leveringen — Gebouwen.

De werken en leveringen waarop voornoemde betalingen betrekking hebben kunnen, in grote lijnen, als volgt worden onderverdeeld :

Technische uitrusting van centrales, enz.	± 600 M.
Kabels	± 300 M.
Gebouwen	± 185 M.
Telefoonposten, palen, lijnmaterieel, enz.	± 125 M.
Allerlei werken en leveringen	± 200 M.

De locale en intercommunale automatisatiewerken vorderen op bevredigende wijze.

In zake intercommunale automatisatie mogen enkele belangrijke verwezenlijkingen nog in de loop van dit jaar of in het begin van 1954 worden tegemoet gezien. Het betreft Charleroi, Oostende, Aalst, Kortrijk, Hasselt en Antwerpen.

Tijdens het jaar 1953 zullen er natuurlijk ook nieuwe werken worden aangevat of ter studie genomen.

Wat de gebouwen betreft, had de Regie na de oorlog zulk een omvangrijk programma vóór de boeg, dat zij genoodzaakt is geweest in menige gevallen beroep te doen op privé-architecten.

Ingevolge de naderende voltooiing van verscheidene belangrijke gebouwen en de verdaging van zekere nieuwe werken, is de toestand thans in zoverre genormaliseerd, dat er kon beslist worden de na de oorlog ingevoerde doenwijze op te heffen, behalve dan misschien in een of ander uitzonderlijk geval.

IV. — Financiële toestand.

Dank zij de rationele grondslagen waarop de exploitatie van de Regie T. T. berust en het feit dat zij geen concurrentie te duchten heeft, is de financiële toestand er gezond.

Rekening gehouden met een matige raming van de inkomsten, wordt overigens voorzien dat de exploitatierekening zal sluiten met een batig saldo van circa 1 milliard. Dit exploitatieoverschot zal echter volledig worden opgeslorpt door de financiële en nijverheidslasten, die immer stijgen ingevolge de omvangrijke investeringen.

V. — Personeeleffectief.

Het personeeleffectief van de Regie T. T. schommelt rond de 19.000 eenheden en vertoont sinds een drietal jaren een lichte dalende tendenz ingevolge de blokkering van de aanwerving en het treffen van zekere reorganisatiemaatregelen.

Ces paiements se feront à concurrence de 250 millions environ par prélèvement sur le fonds de renouvellement et d'amortissement. Pour le surplus, on devra faire appel au marché des capitaux. Un emprunt de 1 milliard sera émis probablement dans le courant du mois d'avril prochain. En outre, en octobre, l'emprunt Bons de Caisse 1948, d'un montant de 600 millions, devra être renouvelé.

III. — Travaux — Fournitures — Bâtiments.

Dans leurs grandes lignes, les paiements en question se répartissent comme suit :

Equipement technique des centrales, etc.	± 600 millions.
Câbles	± 300 millions.
Bâtiments	± 185 millions.
Postes téléphoniques, poteaux, matériel de ligne	± 125 millions.
Fournitures et travaux divers	± 200 millions.

Les travaux d'automatisation sur le plan local et interurbain progressent favorablement.

En ce qui concerne l'automatisation des relations interurbaines, d'importantes réalisations sont envisagées dans le courant de cette année et au début de 1954. Elles concernent les centres de Charleroi, Ostende, Alost, Courtrai, Hasselt et Anvers.

Bien entendu, de nouveaux travaux seront entrepris ou mis à l'étude cette année encore.

En ce qui concerne les bâtiments, la Régie s'est trouvée après la guerre devant un programme d'une telle ampleur qu'elle a dû assez fréquemment faire appel à des architectes privés.

Comme plusieurs bâtiments sont en voie d'achèvement et qu'il doit être sursis à certaines constructions nouvelles, la situation dans ce domaine est telle qu'il a pu être renoncé à la procédure instaurée après la guerre, sauf peut-être dans l'un ou l'autre cas tout à fait exceptionnel.

IV. — Situation financière.

Grâce aux principes rationnels qui sont à la base de l'exploitation de la Régie et aussi au fait que celle-ci n'a pas de concurrence à redouter, sa situation financière est saine.

Tenant compte d'une estimation modérée des recettes, on peut prévoir que le compte d'exploitation fera apparaître un boni de 1 milliard environ. Toutefois, cet excédent d'exploitation sera absorbé entièrement par les charges financières et industrielles qui ne cessent de croître du fait d'investissements importants.

V. — Effectif du personnel.

L'effectif de la R. T. T. oscille autour de 19.000. Depuis 3 ans, il a une légère tendance à diminuer par suite de l'arrêt du recrutement et de certaines mesures de réorganisation.

HOOFDSTUK II.

DE REGIE DER LUCHTWEGEN.
DE « SABENA » — DE LUCHTVAARTSCHOOL.

I. — De Regie der luchtwegen.

A. — De rol van de Regie.

De rol van de Regie werd door de wetgever als volgt bepaald :

- 1) de luchthavens en dezer aanhorigheden : bouwen, inrichten, onderhouden en exploiteren;
- 2) de veiligheid van de luchtvaart verzekeren.

De elementen die het geheel van de activiteiten van de Regie vormen kunnen ingedeeld worden in drie categorieën :

- 1) Deze die het karakter dragen van openbare werken die ten dienste van de collectiviteit worden gesteld en voor welke oprichting de wetgever taksen vaststelt (de luchtvaartterreinen zelf, de landingsbanen, de veiligheidsinstallaties, de hulpdiensten, enz.).

De exploitatieresultaten van de Regie in al deze kwesties hangen dienvolgens af van de door het land gevolgde luchtvaartpolitiek.

De toepassing van een dubbele boekhouding voor de uitbating van deze diensten geeft de wetgever een beeld van de verhouding der uitgaven en inkomsten.

Precies zoals het met de wegen en de kanalen het geval is, kunnen de uitgaven op verre na niet gedekt worden door de inkomsten.

- 2) Deze, die weliswaar onafscheidbaar verbonden zijn met het bestaan der luchthavens, maar die afhangen van het verkeersvolume (de loodsen, de instijgingsvloer, de werkplaatsen, de stapelplaatsen, enz.).

Voor de exploitatie van deze installaties moet rekening gehouden worden met de kostprijs. Op dit gebied kan de Regievorm gerechtvaardigd worden. Het is echter niet mogelijk bv. de huurprijzen van de loodsen zodanig op te drijven dat daarin een compensatie zou kunnen gevonden worden voor de exploitatie van de eerste groep elementen, daar op deze wijze alleen de nationale luchtvaartindustrie de exploitatielasten der luchthavens zou moeten dragen, wat ons ten opzichte van het buitenland in een onmogelijke positie zou plaatsen.

- 3) De elementen die onrechtstreeks verbonden zijn met de exploitatie van een restaurant, verhuren van gronden, parkeerplaatsen, enz.

Voor deze activiteiten is het van belang dat een zo hoog mogelijke winst worde nagestreefd. Hier bevinden wij ons op het zuivere handelsterrein.

Besluit. — In de huidige toestand is het niet denkbaar dat de Regie der Luchtwegen zou kunnen bestaan van haar eigen inkomsten. De meeste van haar verplichtingen brengen overigens geen inkomsten mede. Dit geldt vooral voor de veiligheidsdiensten, waar zij de onderrichtingen van de Staat moet volgen zonder na te kunnen gaan of het mogelijk is de nodige ontvangsten te kunnen vinden om de daaruit voortvloeiende uitgaven te dekken.

De mogelijkheid om handels- en commerciële methoden toe te passen, laat de Regie evenwel toe inkomsten te vinden die bij een gewone Staatsdienst zouden verwaarloosd worden.

CHAPITRE II.

LA REGIE DES VOIES AERIENNES.
LA SABENA — L'ECOLE D'AERONAUTIQUE.

I. — La Régie des Voies Aériennes.

A. — Mission de la Régie.

Le législateur a défini comme suit la mission de la régie des voies aériennes :

- 1) construire, aménager, entretenir et exploiter les aéroports et leurs dépendances;
- 2) assurer la sécurité des transports par air.

Les éléments constitutifs de l'ensemble des activités de la Régie peuvent se subdiviser en trois catégories :

- 1) Ceux pouvant être assimilés à des travaux publics effectués au service de la collectivité et pour lesquels le législateur prélève des taxes (les terrains d'aviation mêmes, les aires d'atterrissage, les installations de sécurité, les services auxiliaires, etc.).

Les résultats d'exploitation de la Régie pour toutes ces questions dépendent par conséquent de la politique suivie par le pays en matière de navigation aérienne.

L'utilisation d'une comptabilité double dans l'exploitation de ces services donne au législateur l'image des dépenses et des recettes.

Comme il en est des routes et des canaux, les recettes ne peuvent, de loin, couvrir les dépenses.

- 2) Ceux qui, bien qu'étant intimement liés à l'existence même des aéroports, dépendent du trafic (les hangars, les aires d'embarquement, les ateliers, les dépôts, etc.).

Pour l'exploitation de ces installations, il faut tenir compte du prix de revient. La formule « en régie » se justifie pleinement sur ce point. Il n'est cependant pas possible de majorer le prix de location des hangars de façon telle que l'on puisse y trouver une compensation pour l'exploitation du premier groupe d'éléments, car seule l'industrie aéronautique nationale devrait ainsi supporter les charges d'exploitation des aéroports, ce qui nous placerait dans une situation intenable vis-à-vis de l'étranger.

- 3) Les éléments qui se rattachent indirectement à l'exploitation d'un restaurant, à la location de terrains et de parcs pour voitures, etc.

Il importe de rechercher le plus grand profit dans ces activités. Nous nous trouvons ici dans un domaine purement commercial.

Conclusions. — Dans la situation actuelle, il est inconcevable de voir la Régie des Voies Aériennes subsister par ses propres moyens. La plupart de ses obligations n'entraînent d'ailleurs pas de recettes. Ceci vaut surtout pour les services de sécurité, qui doivent se conformer aux directives de l'Etat sans se préoccuper s'il est possible de trouver les recettes nécessaires afin de couvrir les dépenses qui en résultent.

La liberté qui lui est laissée d'appliquer des méthodes commerciales, permet toutefois à la Régie de trouver des revenus qui seraient négligés par un service ordinaire de l'Etat.

B. — Exploitatieuitslagen.

1952 sloot met een nadelig saldo van nagenoeg 75 miljoen frank. De inkomsten beliepen, immers, op zo wat 50 miljoen frank en de uitgaven op ongeveer 125 miljoen frank.

Dit deficit schijnt, hoofdzakelijk, zijn te wijten aan de uitgaven voor de werking van de veiligheidsdiensten voor welke geen overeenstemmende inkomsten te bekomen zijn.

Ter aanwijzing : In 1951 beliep de exploitatiecoëfficiënt van de luchthaven van Melsbroek, de veiligheidsdiensten niet inbegrepen, 65,53 %, wat gelijk staat met een deficit van nagenoeg 17 miljoen.

In zake de ontvangsten valt het volgende aan te merken :

1) In 1952 werden er voor de toeristische toestellen landingsabonnementen ingevoerd;

2) Een algemene herziening van de geldende beschikkingen betreffende de door de Regie der Luchtwegen geïnde cijzen ligt ter studie. Gedacht wordt aan een systeem van « overgangstaks » voor toestellen van meer dan twee ton, en die zou gebaseerd zijn op een eenheidstaks per ton maximumgewicht bij de opstijging;

3) Wordt ook ingestudeerd, een stelsel van rechtstreekse taksinning op de passagiers en op de door deze meegevoerde vrachten.

C. — Infrastructuur.

Voor het programma van in 1953 uit te voeren werken van eerste aanleg, zijn de kredieten voorzien ten belope van 127 miljoen frank, waarbij de overschotten van vorige begrotingen kunnen worden gevoegd.

Tussen die werken, is de verdere uitrusting van de luchthaven van Melsbroek, voorzien. Hier zal dus worden gezorgd voor :

1) het in bouwstellen van een « exploitatiegebouw »; (30 miljoen);

2) het bouwen van een loods (50 miljoen) — het bouwen van werkplaatsen en een hangar bestemd voor de Sabena (60 miljoen);

3) het bouwen van een garage (6 miljoen) voor de voertuigen van de Regie der Luchtwegen en van een loods voor vliegtuigen (6 miljoen);

4) de vergroting van de inschepingsplaats en de uitvoering van verbeteringen aan de toegangswegen;

5) de vollediging van de veiligheidsinrichtingen door :

a) airwaysbalisering, t. t. z. een nieuw stelsel voor de luchtvaartcontrole in Europa;

b) de oprichting van een « radio-phare T. V. O. R. », het modernste toestel voor hulp aan de luchtvaart.

VRAAG :

Welke is de betekenis van de som van 268.000 frank voor betalingen aan derden voor de aankoop van patrimoniale goederen ?

ANTWOORD :

a) Artikel 550-02-03-04-07.

Betreffen de aankoop van nieuw meubilair, van machines, van materieel, alsmede van werken uit de boekhandel.

Dit gering krediet (in totaal 118.000 fr.) werd aangevraagd om in kleine aankopen die nodig geacht worden te kunnen voorzien.

B. — Résultats d'exploitation.

L'année 1952 s'est clôturée par un déficit d'environ 75.000.000 de francs. En effet, les recettes s'élevaient à environ 50.000.000 de francs, contre approximativement 125.000.000 de francs de dépenses.

Ce déficit semble surtout devoir être attribué aux dépenses de fonctionnement des services de sécurité que ne couvrent point des recettes correspondantes.

A titre d'indication : en 1951, le coefficient d'exploitation de l'aéroport de Melsbroek était de 65,53 %, à l'exclusion des services de sécurité, ce qui équivaut à un déficit de près de 17 millions.

A l'égard des recettes, il y a lieu d'observer ce qui suit.

1) En 1952, des abonnements d'atterrissage ont été établis pour les appareils de tourisme;

2) Une révision générale des dispositions en vigueur du régime des droits perçus par la Régie des Voies aériennes est actuellement à l'étude. On compte instaurer un régime de « droits de passage » applicable aux appareils de plus de deux tonnes, et basé sur une taxe unitaire par tonne de poids maximum au décollage;

3) Est également à l'étude, un régime de perception directe de taxes sur les passagers et le fret qui les accompagne.

C. — Infrastructur.

Pour le programme des travaux de premier établissement à exécuter en 1953, des crédits ont été prévus à concurrence de 127.000.000 de francs, auxquels pourront s'ajouter les excédents des budgets antérieurs.

Ces travaux prévoient entre autres la poursuite de l'aménagement de l'aéroport de Melsbroek. A cet égard, il faudra donc procéder à :

1) la mise en chantier d'un « bâtiment d'exploitation » (30 millions);

2) la construction d'un hangar (50 millions), la construction d'ateliers et d'un hangar destinés à la Sabena (60 millions);

3) la construction d'un garage (6 millions) pour les véhicules de la Régie des Voies aériennes et d'un hangar pour avions (6 millions);

4) l'agrandissement de l'embarcadère et l'exécution de travaux d'amélioration aux voies d'accès;

5) l'achèvement des installations de sécurité par :

a) balisage aérien, c'est-à-dire, un nouveau système de contrôle de la navigation aérienne en Europe;

b) l'installation d'un « radiophare T. V. O. R. », le plus moderne des appareils d'aide à la navigation aérienne.

QUESTION :

Que signifie la somme de 268.000 francs pour le paiement à des tiers de biens patrimoniaux.

RÉPONSE :

a) Articles 550-02-03-04-07.

Concernent l'achat de nouveau mobilier, de machines, de matériel ainsi que d'ouvrages de librairie.

Ce crédit modique (au total 118.000 fr.) est demandé en vue des menus achats, jugés nécessaires.

b) Artikel 550-08. — Borgstellingen. — Voorzien krediet.

Het gaat er om terugbetaling :

1) van voorafgaandelijke borgstellingen gestort door de aannemers inschrijvers voor werken van afbraak van onteigende gebouwen, alsmede door publiciteitsagenschappen ter gelegenheid van openbare aanbestedingen in zake verhuring van reclameborden;

2) van huurzekeerheidstellingen, die door de huurders van onteigende en nog niet afgebroken gebouwen worden gestort.

De uitgaven waarvan hier sprake worden gecompenseerd door overeenstemmende inkomsten die voorkomen onder artikel 443-01 « Terugbetaalbare voorschotten (van derden, andere dan de Staat, de Provincien en de Gemeenten) ».

II. — De « SABENA ».

In de loop van het jaar 1952, heeft de SABENA de vooruitgang verstevigd die verwezenlijkt werd tijdens de voorafgaande 12 maanden.

Het aantal vervoerde passagiers ging van 260.674 in 1951 naar 277.028 in 1952.

Uitgedrukt in Passagiers/Km, bereikt dit vervoer een totaal van 377.134.558 Km/Passagiers tegen 308 miljoen 582.645 Km/Passagiers tijdens het vorige jaar, hetzij een verhoging van 22,2 %.

Het globale verkeer der SABENA bedroeg in 1952: 57.176.133 Ton/Km, tegen 52.481.334 Ton/Km in 1951, hetzij een verhoging van 8,9 %.

De cijfers hieronder laten toe de twee boekjaren te vergelijken :

	1952	1951	Vershil
Aangeboden T/Km ...	78.562.288	72.275.957	+ 6.286.331
Vervoerde T/Km ...	57.176.133	52.481.334	+ 4.694.799
Laad-coëfficiënt ...	72,8 %	72,6 %	+ 0,2 %
Afgelegde Km ...	21.243.303	19.181.048	+ 2.062.255
Aantal vervoerde passagiers ...	277.028	260.674	+ 16.354
Km/Passagiers ...	377.134.558	308.582.645	+ 68.551.913
Ton/Km vracht ...	16.471.698	19.336.285	— 2.864.587
Ton/Km post ...	3.155.391	2.304.640	+ 850.751

Het vervoer van vracht op de regelmatige lijnen van ons exploitatienet is gestadig aangegroeid, en het is zelfs mogelijk geworden, rond het einde van het jaar, regelmatige vrachtdiensten in te richten naar Congo en naar New-York.

Bij nazicht van de balans der verlies- en winstrekening op 31 December 1952, kan men vaststellen dat de opbrengsten van exploitatie en andere, een totaal belopen van 1.390.278.102 frank.

Het totaal der uitgaven beliep: 1.343.150.466 frank.

Een provisie van 14 miljoen voor belastingen is voorzien, zodat voor het boekjaar een credit-saldo blijft bestaan van 33.387.368 frank.

De verdeling der winsten is nog niet beëindigd.

Het is mogelijk geweest een dertiende maand uit te betalen aan het personeel.

Het eerste dividend zal betaald worden, en bovendien zal het mogelijk zijn aan de Staat meer dan 6 miljoen terug te betalen op de Statutaire rekening. Het zal waarschijnlijk mogelijk zijn nog een tweede dividend te betalen van 2 %, zodat men nu reeds kan voorzien dat de openbare overheden, aandeelhouders ten belope van 50 %, een dividend van 8 % zullen ontvangen.

* * *

Een belangrijk initiatief werd genomen en zal, klaarblijkelijk, de beste resultaten hebben. Wij bedoelen: de invoering van de « toeristenklas ».

b) Article 550-08. — Garanties. — Crédit prévu : 150.000 francs.

Il s'agit du remboursement :

1) de cautionnements préalables, versés par des entrepreneurs soumissionnaires de travaux de démolitions d'immeubles expropriés, ainsi que par des agences de publicité à l'occasion d'adjudications publiques en matière de location d'emplacements publicitaires;

2) de garanties locatives, constituées par les occupants d'immeubles expropriés et non encore démolis.

Les dépenses en question sont compensées par des recettes correspondantes, dont la prévision fait l'objet de l'article 443-01 « Avances remboursables » (de tiers autres que l'Etat, les Provinces et les Communes).

II. — La « SABENA ».

Au cours de l'année 1952, la Sabena a accentué les progrès réalisés pendant les 12 mois précédents.

Le nombre de passagers transportés est passé de 260.674 en 1951 à 277.028 en 1952.

En kilomètres-passagers, ce trafic représente un total de 377.134.558 kilomètres-passagers, contre 308.582.645 kilomètres-passagers au cours de l'année antérieure, soit une augmentation de 22,2 %.

Le trafic global de la Sabena s'élevait en 1952 à 57.176.133 tonnes-kilomètres, contre 52.481.334 tonnes-kilomètres en 1951, soit une augmentation de 8,9 %.

Les chiffres ci-après permettent une comparaison entre les deux exercices :

	1952	1951	Différence
T/Km offertes ...	78.562.288	72.275.957	+ 6.286.331
T/Km transportées ...	57.176.133	52.481.334	+ 4.694.799
Coëfficient de chargement ...	72,8 %	72,6 %	+ 0,2 %
Km parcourus ...	21.243.303	19.181.048	+ 2.062.255
Passagers transportés ...	277.028	260.674	+ 16.354
Km/Passagers ...	377.134.558	308.582.645	+ 68.551.913
T/Km fret ...	16.471.698	19.336.285	— 2.864.587
T/Km poste ...	3.155.391	2.304.640	+ 850.751

Le transport de fret par les lignes régulières de notre réseau d'exploitation a été en augmentation constante, à tel point qu'il fut possible, vers la fin de l'année, d'organiser des services réguliers de fret vers le Congo et vers New-York.

A la lumière du bilan du compte de pertes et profits au 31 décembre 1952, on constatera que les recettes d'exploitation et autres s'élèvent au total à 1.390.278.102 francs.

Le total des dépenses s'élevait à 1.343.150.466 francs.

Il est prévu une provision de 14 millions pour couvrir les charges fiscales, si bien que l'année comptable laissera un solde créditeur de 33.387.368 francs.

La répartition des bénéfices n'est pas encore terminée.

Il a été possible de payer un treizième mois au personnel.

Le premier dividende sera payé et, en outre, il sera possible de rembourser à l'Etat plus de 6 millions sur le compte statutaire. Il sera vraisemblablement possible de payer encore un second dividende de 2 %, si bien que dès à présent il est à prévoir que les autorités publiques, actionnaires à concurrence de 50 %, recevront un dividende de 8 %.

* * *

Une initiative importante a été prise, qui donnera vraisemblablement les meilleurs résultats: la création de la classe touristes.

Deze heeft ten doel, door vermindering van de gewone tarieven voor bepaalde reizen, de clientèle uit te breiden.

Tot nog toe, heeft die maatregel de volgende uitslagen gegeven :

Lijn Brussel-New-York :

Klas Standard : 2.500 passagiers.
Klas Toeristen : 8.900 passagiers.

Lijn Brussel-Congo :

Klas Standard : 8.000 passagiers.
Klas Toeristen : 3.000 passagiers.

In de loop van dit jaar, zal de Sabena 6 vliegtuigen DC 6B en, in 1954, 2 vliegtuigen DC 6B en twee vliegtuigen DC 6A bezitten.

Hare vloot zal dan samengesteld zijn als volgt :

Viermotorige toestellen :

8 DC-6 B; 5 DC-6; 7 DC-4; 2 DC-6A.

Tweemotorige toestellen :

6 Convair 240; 18 DC-3; 8 C-47; 4 de Havilland Dove.

Hefschroefvliegtuigen :

3 Bell 47 D I.

Bovendien bezit de Sabena nog een twintigtal lesvliegtuigen.

III. — De burgerlijke luchtvaartschool.

A. — De begroting van het eigenlijk Ministerie van Verkeerswezen voorziet onder Titel I-Sectie II (Onderwijs)-Hoofdstuk II (Toelagen)-artikel 22, n° 5 een nieuw krediet ten belope van 8.000.000 frank, met de vermelding « Tussenkomen van de Staat in de werkingskosten van de burgerlijke luchtvaartschool voor de vorming van beroeps-piloten voor vliegtuigen. »

Ziehier, kortbondig samengevat, de rechtvaardiging welke de heer Minister van Verkeerswezen dienaangaande aan uwe Commissie voorlegde.

De burgerlijke luchtvaart heeft piloten te kort en hare snelle grote uitbreiding vergroot dit tekort hoe langer hoe meer.

In 1953 moet zij over 50, in 1954 over 40 en de volgende jaren over evenveel nieuwe piloten kunnen beschikken.

De bron, waaruit zij immer kon putten om de haar nodige elementen te bekomen — het leger — is nu afgesloten.

De zich immer uitbreidende luchtmacht kent zelve nu een stijgende behoefte aan bekwame piloten.

Zo komt het dan ook dat de burgerlijke luchtvaart beroep heeft moeten doen op vreemdelingen. Deze vertegenwoordigen zelfs reeds op dit ogenblik 33 % van het burgerlijk varend personeel.

Wie ziet de nadelen van zulke toestand niet in ?

Er dienden dan ook, zonder verwijl, uitzonderlijke maatregelen te worden genomen.

Zo ontstond dan, in gevolge een ernstige samenwerking tussen de Staat en de Sabena, een luchtvaartschool die in de jaarlijkse behoeften aan piloten zou voorzien en,

Elle a pour objet d'étendre la clientèle en réduisant les tarifs ordinaires pour des voyages déterminés.

Jusqu'à présent, cette mesure a donné les résultats suivants :

Ligne Bruxelles-New-York :

Classe standard : 2.500 passagers.
Classe touristes : 8.900 passagers.

Ligne Bruxelles-Congo :

Classe standard : 8.000 passagers.
Classe touristes : 3.000 passagers.

Au cours de cette année, la Sabena possédera 6 appareils DC 6B et, en 1954, 2 appareils DC 6B et 2 appareils DC 6A.

Sa flotte sera composée à ce moment comme suit :

Appareils quadrimoteurs :

8 DC-6 B; 5 DC-6; 7 DC-4; 2 DC-6 A.

Appareils bimoteurs :

6 Convair 240; 18 DC-3; 8 C-47; 4 de Havilland Dove.

Hélicoptères :

3 Bell 47 D I.

En outre, la Sabena dispose encore d'une vingtaine d'appareils d'écologie.

III. — Ecole d'aviation civile.

A. — Le budget du Ministère des Communications proprement dit prévoit au Titre I, Section II (Enseignement), Chapitre II (Subventions), article 22, n° 5, un nouveau crédit de 8.000.000 de francs, libellé « Intervention de l'Etat dans les frais de fonctionnement de l'Ecole d'aviation civile en vue de la formation de pilotes professionnels d'avion ».

Nous résumerons, à grands traits, la justification qu'en a donnée à votre Commission M. le Ministre des Communications.

L'aviation civile manque de pilotes; la rapidité et l'ampleur de son extension ne font qu'accroître ses besoins.

En 1953, elle doit pouvoir disposer de plus de 50 nouveaux pilotes; en 1954, il lui en faudra plus de 40, et elle devra en trouver autant au cours des années suivantes.

La source à laquelle elle pouvait toujours puiser pour se procurer les éléments nécessaires, c'est-à-dire l'armée, est à présent tarie.

La force aérienne, qui prend constamment de l'extension, éprouve elle-même un besoin de plus en plus grand de pilotes capables.

C'est la raison pour laquelle l'aviation civile a dû faire appel aux étrangers. Dès à présent, ils représentent plus de 33 % du personnel navigant civil.

Qui ne voit les inconvénients de pareille situation ?

Aussi a-t-il fallu prendre sans tarder des mesures exceptionnelles.

C'est ainsi qu'une étroite collaboration entre l'Etat et la Sabena a donné naissance à une école d'aviation destinée à fournir chaque année les pilotes nécessaires, pour réduire

geleidelijk, de aanwerving en het behoud van vreemde piloten zou verminderen.

Redelijkerwijze, moet de burgerlijke luchtvaart tussenkomen in de hoge uitgaven van uitrusting en werking van die pilotschool. Ook is er een breed gebruik voorzien van het materieel en het personeel van de Sabena die, meteen, een gedeelte van de uitgaven van de school ten haren laste neemt.

De werking van de school, de inrichtingsvoorwaarden, de brevettenaflevering staan onder de rechtstreekse controle van het Bestuur der Luchtvaart.

Voorzeker, kost de vorming van een piloot heel wat. In Nederland, geeft de Staat voor de vorming van een piloot 100.000 à 150.000 gulden uit.

In België, worden voor 1953 de uitgaven op 235.000 frank geraamd, omdat de in de school bekomen theoretische vorming in de schoot van de Sabena wordt voltooid.

De school begon hare werking in de loop van verleden jaar.

Daarom dan ook, vroeg de heer Minister van Verkeerswezen, op zijne begroting voor 1952, een bijkrediet van 8.000.000 frank. Dit werd, echter door de Commissie voor de Financiën van de Kamer verworpen, zonder dat de Commissie voor de Verkeerswezen, die dan toch ook ter zake bevoegd is, om advies werd verzocht.

Uwe Commissie is van oordeel dat het hier door de heer Minister van Verkeerswezen genomen initiatief dient te worden aangemoedigd, wel verstaan zijnde dat de burgerlijke luchtvaart, die, dan toch, te oordelen naar hare financiële exploitatieuitlagen, de eerste belanghebbende is, grotendeels de voor die school vereiste uitgaven zou dragen.

B. — VRAGEN.

- 1) Tussenkost van de Staat in de werkingskosten van de Burgerlijke luchtvaartschool voor de vorming van vliegtuigbestuurders.
Aangevraagd krediet : 8 miljoen.
Raming van de kosten : 14.300.000 frank.

VRAAG :

Hoe zal dit verschil gedekt worden?

ANTWOORD :

Het verschil vertegenwoordigt de uit de werking van de school voortvloeiende lasten welke door de SABENA zelf onder verschillende vormen gedragen worden. De respectieve lasten van de Staat en van de SABENA zijn bij overeenkomst vastgesteld. Belangrijk feit waarop dient gewezen : De oorspronkelijke ramingen, die gegrond zijn op de bepalingen van de overeenkomst van 31 December 1952 houdende vaststelling van de daartoe in 1952 te verlenen Staatstussenkost, bestonden uit een toelage van 12 miljoen; dit cijfer werd tot 8 miljoen vermindert om rekening te houden met de huidige financiële moeilijkheden.

2) Uiteenzetting :

Een krediet van 1.600.000 frank — Begroting van Landsverdediging — is voorzien voor de zweefvliegschool.

Artikel 22-2 — bladzijde 60 — Nationaal Centrum voor opleiding van zweefvliegers. Krediet van 1.600.000 frank, gerechtvaardigd als volgt: de ontwikkeling mogelijk maken van de luchtvaartgezindheid onder de Belgische jeugd, en bijgevolg de aanwerving van leerlingenvliegers voor de luchtmacht in de hand werken.

VRAAG :

Kunnen de krachtsinspanningen van die twee opleidingscentra niet samengevoegd worden?

ANTWOORD :

De Burgerlijke luchtvaartschool en het Nationaal Centrum voor opleiding van zweefvliegers beantwoorden aan uiteraard verschillende doeleinden.

De eerste, in de luchthavens Melsbroek en Grimbergen, vormt ver-

de la sorte progressivement le recrutement et le maintien en service de pilotes étrangers.

Il faut logiquement que l'aviation civile intervienne dans les lourdes dépenses d'équipement et de fonctionnement de cette école de pilotage. Aussi est-il fait un large usage du matériel et du personnel de la Sabena, laquelle assume du même coup la charge partielle des dépenses de l'école.

Le fonctionnement de l'école, les conditions de son organisation et la délivrance des brevets sont directement contrôlés par l'Administration de l'Aéronautique.

Certes, l'entraînement d'un pilote est très onéreux. Aux Pays-Bas, l'Etat dépense 100 à 150.000 florins pour la formation d'un pilote.

En Belgique, les dépenses sont évaluées pour 1953 à 235.000 francs parce que la formation théorique scolaire est complétée au sein de la Sabena.

L'école a commencé à fonctionner l'année dernière.

C'est pourquoi M. le Ministre des Communications a demandé pour son budget de 1952 un crédit supplémentaire de 8.000.000 de francs. Ce dernier a toutefois été refusé par la Commission des Finances de la Chambre sans que la Commission des Communications compétente en la matière ait été consultée.

Votre Commission est d'avis qu'il y a lieu d'encourager l'initiative prise par M. le Ministre des Communications, sous réserve bien entendu que l'aviation civile, qui, d'après ses résultats financiers d'exploitation, reste la principale intéressée, supporte la majorité des dépenses qu'exige cette école.

B. — QUESTIONS.

- 1) Intervention de l'Etat dans les frais de fonctionnement de l'Ecole d'Aéronautique Civile pour la formation de pilotes d'avions.
Crédit sollicité : 8 millions.
Evaluation des frais : 14.300.000 francs.

QUESTION :

Comment sera comblée cette différence?

RÉPONSE :

La différence représente les charges résultant du fonctionnement de l'Ecole que la SABENA supporte elle-même sous différentes formes. Les charges respectives de l'Etat et de la SABENA sont fixées par convention. Fait important à signaler : Les prévisions originales basées sur les dispositions de la Convention du 31 décembre 1952 fixant l'intervention de l'Etat pour cet objet en 1952, comportaient un subside de 12 millions; ce chiffre a été ramené à 8 millions pour tenir compte des difficultés financières actuelles.

2) Exposé :

Un crédit de 1.600.000 francs — Budget de la Défense Nationale — est prévu pour l'Ecole de Vol à voile.

L'article 22-2 — page 60 — Centre-Ecole National de Vol à Voile — Crédit 1.600.000 francs est justifié comme suit : permettre le développement du sens de l'air parmi la jeunesse belge et favoriser, par conséquent, le recrutement d'élèves pilotes pour la force aérienne.

QUESTION :

Ne peut-on conjuguer les efforts de ces deux Centres-Ecoles?

RÉPONSE :

L'Ecole d'Aéronautique civile et le Centre-Ecole National de Vol à Voile répondent à des buts essentiellement différents.

La première, qui fonctionne aux aéroports de Melsbroek et de

keersvliegers van beroep. Zij is toegankelijk voor de jongelieden van Belgische nationaliteit, die hun wetenschappelijke humanoria voltooid hebben en verlangen vliegtuigbestuurder bij de luchtvaartmaatschappijen te worden.

Het opleidingscentrum waarvan de zetel zich op het luchtvaartterrein Temploux bevindt, werd opgericht met het doel aan het grootste aantal jongelieden de gelegenheid te geven in voeling te komen met de praktijk der luchtvaart. Het zweefvliegen is op dit ogenblik het gepaste en minst kostelijke middel om de jeugd te leren vliegen en het luchtruim en dezes mogelijkheden te leren kennen. Het is een prima propagandawerktuig en een eerste schifting voor de aanwerving van de aanstaande vliegtuigbestuurders van de Luchtmacht en de burgerlijke luchtvaartbedrijven.

Er dient aan toegevoegd dat de oefening in het opleidingscentrum grosso modo loopt over 10 tot 15 u. vliegens met de verschillende typen van zweefstoestellen, terwijl het in de Burgerlijke luchtvaartschool gegeven onderricht een minimum van 250 u. vliegens met verschillende vliegtuigtypen, een theoretische opleiding op de grond, en ten slotte, praktische oefeningen met de linktrainer omvat.

VRAAG :

Heeft men er ooit aan gedacht vliegtuigen ter beschikking van de instructeurs van het centrum voor opleiding van zweefvliegers te stellen om onze jonge liefhebbers van zweefvliegtuigen te onderrichten en er leerlingen-vliegers van te maken?

ANTWOORD :

De instructeurs van het centrum voor opleiding van zweefvliegers worden aangeworven om het onderricht in het zweefvliegen te geven: zij zijn gespecialiseerd in een techniek die een perfecte kennis van de bewegingen van de dampkring vereisen; die instructeurs zijn a priori niet voorbereid op de opleiding van bestuurders van motorvliegtuigen, welke opleiding, gelet op de hoge kosten, trouwens alleen bestemd is voor de kandidaten die carrière in de Luchtvaart wensen te maken.

HOOFDSTUK III.

HET N. I. R. — DE TELEVISIE.

I. — Het N. I. R.

A. — De gevraagde kredieten.

Er worden, voor het N. I. R., dit jaar, kredieten gevraagd ten belope van 260.177.000 frank, waarvan 245 miljoen 527.000 frank voor het Ministerie van Verkeerswezen en 14.650.000 frank voor het Ministerie van Buitenlandse Zaken.

Ziehier de tabel van de geldelijke tussenkomsten van de Staat in de uitgaven van het N. I. R. over de jaren 1951, 1952 en 1953 :

	1951	1952	1953
Kwade Posten en Terugbetalingen	186.500.000	195.800.000	210.000.000
Werelduitzendingen	21.500.000	24.600.000	24.600.000
Financiële lasten	17.835.275	22.303.000	25.526.400
Bijkomende kredieten	14.485.000	—	—
Oorlogsschade	900.000	—	—
	944.000	—	—
Fr.	242.164.750	242.703.000	260.126.400

In vergelijking met de kredieten voor het dienstjaar 1952, is dus het geheel van de kredieten voor het dienstjaar 1953 met 17.474.000 frank vermeerderd.

Hiervan zijn 14.200.000 frank bestemd voor de nationale en gewestelijke uitzendingen in gevolge de verhoogde onkosten van de vermeerdering van de sterkte van de uitzenders (in 1952, vijf maanden, nu 12 maanden) en de toepassing van de nieuwe weddeschalen.

Grimbergen, forme des pilotes professionnels de transport. Elle est accessible aux jeunes gens de nationalité belge ayant terminé leurs humanités scientifiques et qui désirent embrasser la carrière de pilote dans les compagnies de transports aériens.

Le Centre-Ecole, dont le siège se trouve à l'aérodrome de Temploux, a été créé dans le but de permettre au plus grand nombre de jeunes gens de prendre contact avec la pratique de l'air. Le vol à voile constitue à l'heure présente le moyen le plus approprié et le moins onéreux pour initier la jeunesse au vol et à la connaissance du domaine aérien et ses possibilités. Il réalise un outil optimum de propagande et une sélection initiale pour le recrutement des futurs pilotes de la Force aérienne et des exploitations aériennes civiles.

Il convient d'ajouter que l'entraînement au Centre-Ecole porte grosso-modo sur 10 à 15 heures de vol sur différents types de planeurs, tandis que l'enseignement donné à l'Ecole d'Aéronautique Civile comporte un minimum de 250 heures de vol sur divers types d'avions, une formation théorique au sol et, enfin, des exercices pratiques au link-trainer.

QUESTION :

A-t-on jamais étudié de mettre à la disposition des Moniteurs du Centre-Ecole de Vol à Voile, des avions, pour instruire nos jeunes amateurs de vol à voile et en faire des élèves-pilotes?

RÉPONSE :

Les moniteurs du Centre-Ecole de Vol à Voile sont recrutés pour donner l'instruction au vol à voile: ils sont spécialisés dans une technique qui exige une connaissance parfaite des mouvements de l'atmosphère: ces moniteurs ne sont pas a priori préparés à la formation de pilotes d'avions à moteur, formation qui ne s'adresse d'ailleurs, vu son coût élevé, qu'à des candidats désirant faire carrière dans l'Aviation.

CHAPITRE III.

L'I. N. R. — LA TELEVISION.

I. — L'I. N. R.

A. — Crédits sollicités.

Cette année, les crédits demandés atteignent un montant de 260.177.000 francs, dont 245.527.000 francs pour le Ministère des Communications et 14.650.000 francs pour le Ministère des Affaires Etrangères.

Voici le tableau des interventions pécuniaires de l'Etat dans les dépenses de l'I. N. R. pour les années 1951, 1952 et 1953.

	1951	1952	1953
Non-valeurs et remboursements	186.500.000	195.800.000	210.000.000
Emissions mondiales	21.500.000	24.600.000	24.600.000
Charges financières	17.835.275	22.303.000	25.526.400
Crédits supplémentaires	14.485.000	—	—
Dommages de guerre	900.000	—	—
	944.000	—	—
Fr.	242.164.750	242.703.000	260.126.400

En comparaison des crédits pour l'exercice 1952, l'ensemble des crédits pour l'exercice 1953 s'est augmenté de 17.474.000 francs.

Sur ce montant, 14.200.000 francs sont destinés aux émissions nationales et régionales du fait de l'accroissement des frais résultant de l'augmentation de la puissance d'émission (en 1952, cinq mois, actuellement 12 mois) et de l'application des nouveaux barèmes de traitements.

Verder, gaat er van die 17.474.000 ongeveer 3.224.000 naar de financierlasten. Deze verhoging van krediet is te wijten aan de financiële last der leningen om de financiering van de vermeerdering van de sterkte der uitzenders te dekken.

Blijft dan nog 50.000 frank, die bijbetaald worden door het Ministerie van Buitenlandse Zaken.

Men kan zich afvragen waarom de begrotingen van de werelduitzendingen en van de financiële lasten werden gescheiden.

De uitleg welke de heer Minister van Verkeerswezen ons daarover verschaft komt hierop neer:

De werelduitzendingen zijn, in feite, een propaganda van gans België tot het buitenland gericht. De kosten van die uitzending mogen dan ook aangezien worden als een overheidsuitgave.

De financiële lasten vinden hunne oorsprong in de volledige hernieuwing van de uitzendingsinstallaties, hernieuwing waarvan het N. I. R. dankbaar gebruik heeft gemaakt om zo goed mogelijk zijne uitzendingen te concentreren met het oog op de driehoekige vorm van het land.

Het heeft te Waver-Tombeek een uitgebreid uitzendingscomplex van 100 Ha oppervlakte opgericht en er de nationale zenders en de kortegolfzenders van de werelduitzendingen ondergebracht.

Hiervoor heeft het een lening van 230.000.000 frank moeten aangaan.

Draagt de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen hiervan de delgings- en interestlasten dan is het: 1° omdat het nieuw centrum mag beschouwd worden als deeltmakende van het nationaal patrimonium, en 2° opdat de toekenning van een globale toelage voor verhoogde financiële lasten het N. I. R. zou toelaten het gebeurlijk batig saldo van die toelage te gebruiken voor exploitatiedoeleinden.

B. — De uitgaven van het N. I. R.

Onze aandacht werd o. m. op de uitgaven aan « wedden en lonen » geroepen.

Volgens het jaarlijks verslag van 1951, werd er, dat jaar, aan wedden en lonen een som van 109.603.977 frank uitgegeven, verdeeld als volgt:

Raad van beheer	fr. 417.498
Sociale dienst	665.257
Fransse culturele diensten... ..	32.218.023
Vlaamse culturele diensten	32.737.915
Televisie	506.117
Technische diensten	27.979.916
Administratieve diensten	14.079.268

Aan bijdragen voor de Sociale Zekerheid werd er een som van 14.782.444 frank uitbetaald; aan geboortevergoedingen, 72.000 frank.

Het aantal personen die een pensioen of een hulppensioen genieten was 85.

De cijfers voor 1952 kennen wij, op dit ogenblik, nog niet.

Wat wij weten is, dat op 31 December 1952 het personeel van het N. I. R. bestond uit 1.063 leden, wat 12 meer is dan in 1951 en 47 meer dan op 30 September 1949.

Het is verdeeld als volgt:

Fransse uitzendingen	192
Vlaamse uitzendingen	200
Gem. Culturele Diensten... ..	141
Werelduitzendingdiensten	66
Technische Diensten... ..	265
Gem. Adm. Diensten... ..	169
Sociale Dienst... ..	18

De ces 17.474.000 francs, 3.224.000 francs se rapportent en outre aux charges financières. Cette majoration de crédits est imputable aux charges financières résultant des emprunts en vue de couvrir le financement de l'accroissement de puissance des émetteurs.

Il reste encore 50.000 francs, payés par le Ministère des Affaires Etrangères.

Il est permis de se demander pourquoi ont été scindés les budgets des émissions mondiales et des charges financières.

Ci-après les éclaircissements fournis par M. le Ministre:

Les émissions mondiales sont en fait une propagande de la Belgique entière destinée à l'étranger. Les frais résultant de ces émissions peuvent, par conséquent, être considérés comme des dépenses d'autorité.

Les charges financières trouvent leur origine dans le renouvellement de l'ensemble des installations d'émission, renouvellement dont l'I. N. R. a profité pour centrer aussi bien que possible ses émissions, compte tenu de la forme triangulaire du pays.

Il a créé à Wavre-Tombeek un vaste complexe d'installations radiophoniques couvrant 100 ha, où les émetteurs nationaux ainsi que les émetteurs sur ondes courtes des émissions mondiales ont été installés.

A cette fin, il a dû souscrire un emprunt de 230.000.000 de francs.

Si les charges d'amortissement et des intérêts en sont supportées par le budget du Ministère des Communications, c'est que: 1° le nouveau centre peut être considéré comme faisant partie du patrimoine national, et 2° l'octroi d'une subvention globale en raison de charges financières accrues permettrait à l'I. N. R. d'affecter le solde créditeur éventuel de cette subvention à des fins d'exploitation.

B. — Les dépenses de l'I. N. R.

Notre attention a été attirée notamment sur les dépenses « traitements et salaires ».

Selon le rapport annuel de 1951, on avait dépensé au cours de cette année, sous forme de traitements et salaires, une somme de 109.603.977 francs, répartie comme suit:

Conseil de gestion	fr. 417.498
Service social	665.257
Services culturels français	32.218.023
Services culturels flamands... ..	32.737.915
Télévision... ..	506.117
Services techniques	27.979.916
Services administratifs	14.079.268

Une somme de 14.782.444 francs a été liquidée à titre de cotisations à la sécurité sociale, et 72.000 francs sous forme d'indemnités de naissance.

Il y avait 85 personnes bénéficiant d'une pension ou d'une pension complémentaire.

Nous ne connaissons pas encore les chiffres pour 1952.

Cependant, nous savons qu'au 31 décembre 1952 le personnel de l'I. N. R. était de 1.063 unités, soit 12 de plus qu'en 1951 et 47 de plus qu'au 30 septembre 1949.

Il se décompose comme suit:

Emissions françaises	192
Emissions flamandes... ..	200
Services culturels communs	141
Services des émissions mondiales	66
Services techniques	265
Services administratifs communs	169
Service social	18

Grote sterkte	5
Reserve... ..	5
Commissie van beroep	1

Het hoeft geen betoog dat slechts een onderzoek ter plaatse door bevoegdheden kan toelaten een oordeel te vellen over de noodzakelijkheid van het in alle diensten en « onderdiensten » gebezigd personeel.

Voegen wij hieraan toe, naar de heer Minister ons verklaarde 37 leden van het personeel, in 1953, naar de Televisiedienst zullen overgaan zonder in het N. I. R. te worden vervangen.

C. — Wat betaalt de Staat — dus de lastenbetaler — aan het N. I. R. ?

Op dit ogenblik, betaalt de Staat aan het N. I. R. een som die, per jaar en per inwoner, op 30 frank neerkomt, wat minder is dan in tal van andere landen zoals Frankrijk, Nederland, Zweden, Noorwegen, Denemarken en Zwitserland.

Doch, anderzijds, brengt de radiotaks, van 144 frank en de belasting die is gesteld op de grossiersprijzen van de elektronische tuben aan de Staat heel wat meer op dan hij aan het N. I. R. toekent.

D. — De programma's

Sommige leden van uwe Commissie hebben de wens uitgesproken het gehalte van sommige programma's te zien verhogen.

Bovendien, werd er gewezen op de minderwaardigheid — en zelfs de « platheid » — om geen strenger woord te gebruiken — van zekere gewestelijke uitzendingen.

II. — De televisie.

De televisie is een nieuwe maatschappelijke behoefte geworden.

De Regering handelde dan ook wijselijk door zich actief met het probleem van de televisie in ons land bezig te houden.

Dat probleem is, echter, ingewikkeld en zwaarwichtig.

Het heeft, inderdaad, een technisch aspect, een financieel aspect en een moreel en politiek aspect.

Men mag het dan ook niet met voortvarendheid behandelen.

In ieder geval, moet men, zoals in andere landen, proefondervindelijk tewerkgaan.

Het privaat initiatief kan redelijkerwijze zich niet verbinden om de belangrijke geldelijke opofferingen te dragen die voor inwerkingstelling van de televisie worden vereist, dan er slechts sprake kan zijn van een proeftermijn, een experiment.

Daarom, heeft, in 1952, de Regering geoordeeld door de Staat de exploitatiekosten te moeten doen dekken van een openbare experimentele televisiedienst, terwijl zij de verdere studie van het probleem voortzet.

Voor de inrichting van die dienst, binst de proeftermijn, heeft zij zich gewend tot het N. I. R. dat, ingevolge zijn statuut, het recht bezit de klank en het beeld uit te zenden, en over een technische uitrusting en gespecialiseerd personeel beschikt.

Grande puissance	5
Réserve... ..	5
Commission d'appel	1

Il va de soi que seule une enquête sur place par des personnes compétentes permettrait de juger de la nécessité de l'utilisation de tout le personnel employé dans les services et sous-services.

Ajoutons que selon les déclarations de M. le Ministre, 37 membres du personnel passeront en 1953 au Service de la Télévision, sans être remplacés à l'I. N. R.

C. — Que paie l'Etat — c'est-à-dire le contribuable — à l'I. N. R. ?

A l'heure actuelle, l'Etat verse à l'I. N. R. une somme qui revient à 30 francs par an et par habitant, soit moins que dans de nombreux pays, tels la France, les Pays-Bas, la Suède, la Norvège, le Danemark et la Suisse.

Mais, d'autre part, la taxe radiophonique de 144 francs et la taxe qui frappe les prix de gros des tubes électroniques rapporte beaucoup plus à l'Etat que ce que celui-ci accorde à l'I. N. R.

D. — Les programmes.

Des membres de votre Commission ont exprimé le vœu de voir améliorer la qualité de certains programmes.

De plus, l'attention a été attirée sur la mauvaise qualité, et même la vulgarité — pour ne pas employer un terme plus sévère — de certaines émissions régionales.

II. — La télévision.

La télévision est devenue un nouveau besoin social.

Le Gouvernement a dès lors fait œuvre sage en s'occupant activement du problème de la télévision dans notre pays.

Ce problème est toutefois important et complexe.

En effet, il présente un aspect technique, un aspect financier et un aspect moral et politique.

Aussi on ne peut le traiter dans la précipitation.

Il faut en tout cas procéder expérimentalement, comme dans les autres pays.

L'initiative privée ne peut raisonnablement s'engager à supporter les importants sacrifices pécuniaires qu'exige la mise en marche de la télévision, alors que celle-ci n'en est qu'au stade expérimental.

C'est pourquoi le Gouvernement a estimé en 1952 faire couvrir par l'Etat les frais d'exploitation d'un service public expérimental de télévision tout en poursuivant l'étude du problème.

Pour l'organisation de ce service au cours de la période expérimentale, l'on s'est adressé à l'I. N. R. qui, en vertu de son statut, a le droit de diffuser le son et l'image et qui dispose d'un équipement technique et d'un personnel spécialisé.

Zij heeft, op de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen, een krediet van 60 miljoen voorzien dat bestemd is om de interest te betalen van een lening van 135 miljoen voor drie jaar, die investeringen zal toelaten in uitzendingsposten, mobiele toestellen, doorzendingen, lampen, enz. Al dit materieel, gebruikt door de experimentele dienst, zou later worden overgenomen door de definitieve dienst over wiens statuut de wetgever zich zal hebben uit te spreken.

* * *

Ziehier de inlichtingen die de heer Minister van Verkeerswezen ons heeft verstrekt betreffende de hoger-vermelde experimentele Televisiedienst.

1) Tijdens haar besprekingen van 25 Juli en 3 October 1952, besloot de Regering de experimentele Televisiedienst voorlopig toe te vertrouwen aan het N. I. R.

Die Dienst werd opgericht in afwachting dat in België een statuut van de televisie zou worden opgemaakt, op grond van hetwelk een definitieve dienst zal worden opgericht. De experimentele Dienst zal zijn uitzendingen aanvatten in de loop van het jaar 1953, in beginsel van 1 October af.

2) Ten einde de uitrusting van de experimentele Dienst te financieren, heeft het N. I. R. bij de Algemene Spaar- en Lijfrentekas promessen op één jaar, ten bedrage van 50 miljoen, in disconto genomen, in afwachting dat een lening op lange termijn wordt aangegaan, in het kader van de aanvraag tot machtiging voor een lening van 135 miljoen, die werd opgenomen in de wet houdende de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor 1953.

De reeks van 50 miljoen bestrijdt de bestellingen en werken betreffende het dienstjaar 1953. De reeksen van de later uit te schrijven lening zullen dienen om de geleidelijke afwerking mogelijk te maken van de in het investeringsprogramma vastgestelde uitrusting.

3) In zake de exploitatiebegroting, werd een krediet van 60 miljoen opgenomen in het ontwerp van begroting van het Ministerie van Verkeerswezen. Dank zij dit krediet, zullen de werkingskosten van de experimentele Dienst kunnen bestreden worden gedurende de laatste drie maanden van het jaar, alsmede de belangrijke uitgaven die de technische en de culturele afdeling van het N. I. R. zullen moeten doen voor de inrichting van de uitrusting, de aanvullende opleiding van het personeel, de voorbereiding en de opname van de programma's.

De ontwerpen van investerings- en exploitatieprogramma werden voorgelegd aan de bij Koninklijk besluit van 23 November 1952 opgerichte Commissies van advies, die de voorgelegde voorstellen hebben goedgekeurd.

4) Thans wordt de tenuitvoerlegging van de contracten die werden gesloten met het oog op de verwezenlijking van het eerste uitrustingsstadium voortgezet.

Dat eerste stadium omvat :

— de indienststelling, te Brussel, van twee zenders met klein vermogen, de ene voor de Nederlandstalige, de andere voor de Franstalige programma's;

— de volledige uitrusting en de indienststelling van twee studio's, één per programma;

Il a prévu au budget du Ministère des Communications, un crédit de 60 millions, destinés à payer l'intérêt d'un emprunt de 135 millions pour trois années et qui permettra des investissements dans des postes d'émission, des appareils mobiles, des relais, des lampes, etc. Tout ce matériel utilisé par le service expérimental serait repris plus tard par le service définitif doté d'un statut sur lequel le législateur devra se prononcer.

* * *

Voici les renseignements que M. le Ministre des Communications nous a fait parvenir au sujet du Service expérimental dont question ci-dessus :

1) Lors de ses délibérations des 25 juillet et 3 octobre 1952, le Gouvernement a décidé de confier provisoirement le Service expérimental de télévision à l'I. N. R.

Ce Service est créé en attendant l'élaboration d'un statut de la télévision en Belgique sur la base duquel sera établi un service définitif. Le Service expérimental commencera ses émissions au cours de l'année 1953, en principe à partir du 1^{er} octobre.

2) En vue de financer les dépenses d'équipement du Service expérimental, l'I. N. R. a escompté auprès de la Caisse Générale d'Épargne et de Retraite des promesses à 1 an d'un montant de 50 millions, en attendant la conclusion d'un emprunt à long terme, dans le cadre de la demande d'autorisation d'emprunt de 135 millions inscrite dans la loi budgétaire du Ministère des Communications pour 1953.

La tranche de 50 millions couvre les commandes et travaux relatifs à l'exercice 1953. Les tranches d'emprunt à lever ultérieurement permettront l'achèvement progressif des équipements prévus au programme d'investissement.

3) Au point de vue budget d'exploitation, un crédit de 60 millions a été inscrit au projet de budget du Ministère des Communications. Ce crédit permettra de couvrir les frais de fonctionnement du Service expérimental pendant les 3 derniers mois de l'année ainsi que les importantes dépenses à exposer par les départements technique et culturel de l'I. N. R. en vue de la mise au point des équipements, de la formation complémentaire du personnel, de la préparation et de l'enregistrement de programmes.

Les projets de programme d'investissement et d'exploitation ont été soumis aux Commissions consultatives créées par l'arrêté royal du 23 novembre 1952, lesquelles ont approuvé les propositions présentées.

4) A l'heure actuelle, l'exécution des marchés conclus en vue de la réalisation de la première phase d'équipement se poursuit.

Cette première phase comporte :

— la mise en service, à Bruxelles, de deux émetteurs de faible puissance, l'un pour les programmes d'expression française, l'autre pour les programmes d'expression flamande;

— l'équipement complet et la mise en service de deux studios, un par programme;

— de uitrusting van de relaisstations tussen de studio's en de zenders, tussen Rijsel en Brussel en, ten slotte, tussen Lopik en Brussel;

— telefilm-uitrustingen.

Volgens de vooruitzichten, moet dat eerste stadium in de loop van de maand September e. k. ten einde lopen, zodat de uitzendingen van 1 October af kunnen aangevat worden.

Een 2^{de} stadium, dat tijdens het dienstjaar 1954 moet ten einde lopen, zal omvatten :

— de indienststelling van 2 bijkomende zenders met klein vermogen, de ene te Antwerpen en de andere te Luik;

— de uitrusting van de relaisstations tussen Brussel en Luik, en tussen Brussel en Antwerpen;

— de aankoop van reportagewagens voor de buitenopnamen.

5) Wat de ontwerpen van de culturele departementen betreft, deze zijn vastgesteld op een basis van minimum 6 uitzendingen per week, van ten minste anderhalf uur elk. Die programma's zullen, van het begin af, grotendeels bestaan uit relais van buitenlandse televisie-uitzendingen. Daarentrent worden thans onderhandelingen gevoerd tussen het departement van de Franse uitzendingen en de Franse televisie enerzijds, en tussen het departement van de Nederlandse uitzendingen en Nederland, Groot-Brittannië en Italië anderzijds. Deze relais-uitzendingen zullen met Frankrijk en Nederland onmiddellijk langs elektrische weg geschieden, en met de andere landen aanvankelijk door uitwisseling van films.

Het aantal programma's per week en hun definitieve duur zullen slechts kunnen worden vastgesteld, wanneer de resultaten van bedoelde onderhandelingen, die gunstig verlopen, bekend zijn.

De goede afloop van die onderhandelingen zou voor de Experimentele Televisiedienst een verlichting tot gevolg hebben van de zware financiële last, die voortvloeit uit de productie van programma's van een bevredigend gehalte, en tevens de mogelijkheid scheppen om de uitzendingen aantrekkelijker te maken, door meer afwisseling te brengen in de voorstellingen.

HOOFDSTUK IV.

NATIONAAL BUREAU VOOR DE VOLTOOIING DER NOORD-ZUID-VERBINDING.

I. — De ramingen van het Nationaal Bureau voor het dienstjaar 1953 bedragen 619.231.000 frank, die gedekt worden ten belope van 600 miljoen door inschrijving in de Buitengewone begroting van 1953 en, voor het saldo, door de eigen inkomsten van het Bureau.

II. — Het programma der in 1953 uit te voeren werken omvat essentieel :

1) *Werken beheerd door het N. B. V.*

— Het einde der voltooiingswerken van de Centrale- en de Congreshaltes;

— l'équipement des relais entre les studios et les émetteurs, entre Lille et Bruxelles et enfin, entre Lopik et Bruxelles;

— des équipements de télécinéma.

Selon les prévisions, cette dernière phase doit être terminée au courant du mois de septembre prochain et permettre le début des émissions à partir du 1^{er} octobre.

Une 2^{me} phase à terminer au cours de l'exercice 1954 comportera :

— la mise en service de 2 émetteurs supplémentaires de faible puissance, l'un à Anvers et l'autre à Liège;

— l'équipement des relais entre Bruxelles et Liège ainsi qu'entre Bruxelles et Anvers;

— l'acquisition de cars de reportage pour les prises de vues extérieures.

5) En ce qui concerne les projets des départements culturels, ceux-ci sont établis sur la base minimum de 6 émissions par semaine, d'une durée d'au moins 1 h. 30 pour chacun des programmes. Ces programmes comporteront, dès le début, une partie importante de relais de télévision étrangère. Des pourparlers sont actuellement en cours à ce sujet entre le département des émissions françaises et la télévision française d'une part, entre le département des émissions flamandes et les Pays-Bas, la Grande-Bretagne et l'Italie d'autre part. Ces relais s'effectueront directement par voie électrique avec la France et les Pays-Bas et initialement sous forme d'échange de films avec les autres pays.

Le nombre de programmes par semaine ainsi que leur durée définitive ne pourront être arrêtés que lorsque les résultats de ces pourparlers, lesquels évoluent favorablement, seront connus.

L'heureux aboutissement de ces négociations sont de nature à assurer au Service expérimental de télévision à la fois un allègement de la lourde charge financière qu'entraîne la production de programmes d'un niveau satisfaisant et la possibilité d'augmenter l'attrait des émissions par des présentations variées.

CHAPITRE IV.

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

I. — Le compte de prévisions de l'Office National pour l'exercice 1953 s'élève à 619.231.000 francs, couvert à concurrence de 600 millions par une inscription au budget extraordinaire de 1953 et pour le solde par les ressources propres de l'Office.

II. — Le programme des travaux propres à l'exercice 1953 comporte essentiellement :

1) *Travaux gérés par l'O. N. J.*

— La fin des travaux de parachèvement des Haltes Centrale et Congrès;

- Het voortzetten van de werken aan de onderspoor gelegen Grote Vierhoek te Brussel-Zuid (autobusstation);
- De voortzetting der werken van de tramtunnel te Brussel-Zuid;
- Voltooïingswerken van de onder spoor gelegen lokalen van het Zuid-Viadukt;
- alsmede verschillende bestratingswerken in de nabijheid van de stations Brussel-Noord en Zuid en langsheen de Verbinding, namelijk de doortocht van de Kruidtuin.

2) Werken beheerd door de N. M. B. S.

- De voortzetting van de bouw van de ontvangstgebouwen te Brussel-Noord en te Brussel-Zuid;
- De verwezenlijking van kunstwerken (onderdoorgangen, onder spoor gelegen gangen, steunmuur);
- De oprichting van het administratief gebouw te Brussel-Zuid;
- Werken betreffende het leggen der sporen;
- Alsmede de werken van elektrische uitrusting (tractie, signalisatie, telecomunicaties);
- Ten slotte, bepaalde werken voor uitrusting van de Verbinding en het station Schaarbeek.

Dit programma wordt aangevuld door uitvoering van bepaalde onteigeningen, die genoodzaakt worden door het aanleggen van toegangswegen naar de stations.

Over 't algemeen gaat het er om, voorstellen betreffende o. z. uitsluitend de voortzetting van aannemingen waarmee reeds een aanvang bij het begin van het dienstjaar werd genomen.

III. — Vorderingsstaat der werken.

Op 4 October 1952 werd de indienstneming op 2 sporen van de Noord-Zuid-Verbinding, in tegenwoordigheid van Z. M. de Koning, ingehuldigd.

Er wordt beschouwd dat, voor het einde van het jaar 1953, 5 of 6 sporen van de Verbinding zullen kunnen in gebruik genomen worden, hetgeen namelijk zal toelaten de verbindingen der elektrische spoorlijnen Brussel-Charleroi en Brussel-Antwerpen te verwezenlijken.

Insgelijks voor het einde van het jaar, dient de definitieve buitendienststelling voorzien van het station Groendreef, hetgeen verwezenlijkbaar wordt door de in bedrijfsstelling van 11 hogergelegde sporen op 12 van het Noordstation.

IV. — Kosten der werken van de Noord-Zuid-Verbinding.

Totale uitgaven op 1 Januari 1953 ... fr.	3.629.494.909,20
Programma voor 1953	619.231.000,—
Uitgaven voor de periode na 31 December 1953	500.000.000,—
Fr.	4.748.725.909,20

De wet van de Buitengewone begroting van 1953 strekt er toe de dotatie van het Speciaal Fonds van de Noord-Zuid-Verbinding van 4.000.000.000 frank op 4.750.000.000 frank te brengen.

- La poursuite des travaux du Grand Quadrilatère sous voies à Bruxelles-Midi (gare d'autobus);
- La continuation de l'exécution du tunnel pour tramways à Bruxelles-Midi;
- Des travaux de parachèvement de locaux sous voies au viaduc Sud;
- Ainsi que divers travaux de voirie aux abords des gares du Nord et du Midi et le long du boulevard de la Jonction, notamment la traversée du Jardin Botanique.

2) Travaux gérés par la S. N. C. F. B.

- La poursuite de la construction des bâtiments des recettes à Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi;
- La réalisation d'ouvrages d'art (passages inférieurs, couloirs sous voies, mur de soutènement);
- La construction d'un bâtiment administratif à Bruxelles-Midi;
- Des travaux de pose de voies;
- Ainsi que des travaux d'équipement électrique (traction, signalisation, télécommunications);
- Enfin, certains travaux d'équipement de la Jonction et en gare de Schaarbeek.

Ce programme est complété par l'exécution de certaines expropriations rendues nécessaires par la création de voies d'accès aux gares.

On peut constater d'une manière générale que ces propositions concernent presque exclusivement la continuation d'entreprises déjà en cours au début de l'exercice.

III. — Stade d'avancement des travaux.

Le 4 octobre 1952 a été inaugurée en présence de Sa Majesté le Roi la mise en service à 2 voies de la Jonction Nord-Midi.

Il est envisagé que, pour la fin de l'année 1953, 5 ou 6 voies de la Jonction pourront être mises en exploitation, ce qui permettra de réaliser notamment la liaison des lignes électriques Bruxelles-Charleroi et Bruxelles-Anvers.

Pour la fin de l'année également, il faut prévoir la mise hors service définitive de la gare de l'Allée Verte, rendue possible par la mise en exploitation de 11 voies surélevées sur les 12 à réaliser en gare du Nord.

IV. — Coût des travaux de la Jonction Nord-Midi.

Dépenses totales au 1 ^{er} janvier 1953 fr.	3.629.494.909,20
Programme de 1953... ..	619.231.000,—
Dépenses pour la période postérieure au 31 décembre 1953	500.000.000,—
Fr.	4.748.725.909,20

La loi du budget extraordinaire de 1953 tend à porter la dotation du Fonds spécial de la Jonction Nord-Midi de 4.000.000.000 de francs à 4.750.000.000 de francs.

V. — Vragen en antwoorden.

VRAAG :

Op welke grondslagen werd de Verbinding aan de N. M. B. S. overgedragen, zowel wat betreft de exploitatie als het onderhoud ervan ?

ANTWOORD :

De overdracht waarvan sprake maakte, zowel wat betreft de exploitatie als het onderhoud, het voorwerp uit van een voorlopige overeenkomst afgesloten tussen de Staat, het N. B. V. en de N. M. B. S.

De voorlopige aard van die overeenkomst spruit voort, eensdeels, uit het feit dat de Verbinding slechts gedeeltelijk voltooid is en, anderdeels, uit het feit dat het tot de bevoegdheid van de wetgever behoort te bepalen onder welke voorwaarden de N. M. B. S. er zal gemachtigd toe worden de Verbinding in haar net op te nemen.

Bij ontstentenis van de tussenkomst van de wetgever, betaamde het, onverminderd de bepalingen van de wet van 11 Juli 1935, de exploitatie van de Verbinding door de N. M. B. S. slechts toe te laten overeenkomstig de wettelijke en statutaire beschikkingen die de Nationale Maatschappij beheersen.

De voornaamste beschikkingen van die voorlopige overeenkomst zijn de volgende :

Het N. B. V. verpacht, van 5 October 1952 af, de exploitatie van de Noord-Zuidverbinding aan de N. M. B. S., die zich verbindt ze geleidelijk in dienst te stellen.

De N. M. B. S. mag de vaste installaties vrij en kosteloos gebruiken die nodig zijn voor de exploitatie (tunnel, kunstwerken, ventilatie, uitrusting enz.) naargelang van hun overdracht.

De uitbreidingen of bijwerkingen die nodig worden geacht, worden door het N. B. V. uitgevoerd, te zijnen laste en met het accoord van de N. M. B. S.

Bij toepassing van artikel 9 van de wet van 11 Juli 1935, staat het N. B. V. aan de N. M. B. S. alle of een gedeelte van de weggelden af, voorzien bij artikel 5 van dezelfde wet, en belast de N. M. B. S. met de inning er van.

De N. M. B. S. bezit een exclusief recht voor het maken van publiciteit in de stations en halten van de Verbinding en mag, in haar voordeel, de spijzalen, krantenkiosken enz in bedrijf nemen. Ze mag tevens al de voltooiden en in de gebouwen voorhanden zijnde lokalen bezetten of concederen, met uitzondering van de aan de openbare besturen en diensten gereserveerde (vb. Centrale Halte — Administratieve burelen van de Staat).

Tijdens de duur van de overeenkomst onttrekt de N. M. B. S. zich aan haar verantwoordelijkheid in geval van schade of van nadelen veroorzaakt door het feit van de Verbinding of door de exploitatie er van, aan de gebouwen gelegen boven de tunnel of in de nabijheid van de tunnel en de stations, alsmede aan de bezetters van die gebouwen en aan de goederen die er in geborgen zijn, tenzij het er gaat om een grove nalatigheid vanwege de N. M. B. S. bij de exploitatie en de voldoening aan haar conventionele verplichtingen.

Een coördinatiecomité bestaande uit twee afgevaardigden van de N. M. B. S. en twee afgevaardigden van het N. B. V. wordt opgericht, dat als opdracht heeft de moeilijkheden op te lossen die mochten oprijzen bij het in bedrijf stellen van de Verbinding vóór de volledige volindiging der werken.

Bij ontstentenis van een accoord tussen het N. B. V. en de N. M. B. S. zullen de betwiste zaken de Minister van Verkeerswezen voorgelegd worden.

De partijen verbinden er zich toe alles in het werk te stellen om de definitieve overeenkomst vóór 31 December 1954 af te sluiten.

De definitieve overeenkomst zal dienen uitspraak te doen over de ten-laste-legging van het resultaat der exploitatie in afwachting van die overeenkomst zal de N. M. B. S. de exploitatie van de Verbinding financieren en een rekening van ontvangsten en uitgaven aanleggen.

De Staat zal een Commissie oprichten waarvan zullen deel uitmaken :

- 2 vertegenwoordigers van de Staat;
- 2 vertegenwoordigers van de N. M. B. S.;
- 2 vertegenwoordigers van het N. B. V.

Deze Commissie heeft als opdracht :

- 1) de tekst voor te bereiden van het wetsontwerp waarbij de Verbinding in het net van de N. M. B. S. wordt opgenomen;
- 2) de tekst voor te bereiden van een overeenkomst waarbij de modaliteiten en de voorwaarden van die opnemingen worden vastgelegd;

V. — Questions et réponses.

QUESTION :

Sur quelles bases s'est faite la remise de la Jonction à la S.N.C.F.B., tant au point de vue exploitation qu'au point de vue entretien ?

RÉPONSE :

Le remise de la Jonction à la S.N.C.F.B., tant au point de vue exploitation qu'entretien, a fait l'objet d'une Convention provisoire conclue entre l'Etat, l'O. N. J. et la S. N. C. F. B.

Le caractère provisoire de cette convention résulte, d'une part, de ce que la Jonction n'est que partiellement achevée et, d'autre part, de ce qu'il appartient au législateur de déterminer les conditions dans lesquelles la S. N. C. F. B. sera autorisée à intégrer la Jonction dans son réseau.

A défaut d'une intervention du législateur, il s'imposait que, sans préjudice des dispositions de la loi du 11 juillet 1935, l'exploitation de la Jonction par la S. N. C. F. B. ne puisse se faire que conformément aux dispositions légales et statutaires qui régissent cette dernière Société.

Les principales dispositions de cette Convention provisoire sont les suivantes.

L'O. N. J. affirme, à partir du 5 octobre 1952, l'exploitation de la Jonction Nord-Midi à la S. N. C. F. B., laquelle s'engage à la mettre progressivement en service.

La S. N. C. F. B. a la jouissance gratuite des installations fixes nécessaires à l'exploitation (tunnel, ouvrages d'art, ventilation, équipement, etc...) au fur et à mesure de leur remise.

Les extensions ou retouches jugées nécessaires sont exécutées par l'O. N. J., à ses frais et de commun accord.

Par application de l'article 9 de la loi du 11 juillet 1935, l'O. N. J. rétrocède à la S. N. C. F. B. la totalité des redevances de passage fixées conformément à l'article 5 de la même loi et charge la S. N. C. F. B. de les percevoir.

La S.N.C.F.B. a le droit exclusif de publicité dans les gares et haltes de la Jonction et peut exploiter, à son profit, les restaurants, kiosques à journaux, etc... Elle peut, de même, occuper ou concéder tous les locaux achevés et intégrés dans les constructions, à l'exception de ceux réservés aux administrations et services publics (Ex. Halte Centrale — Bureaux d'Administration de l'Etat).

Pendant la durée de la Convention, la S.N.C.F.B. dégage sa responsabilité en cas de dommages ou inconvénients occasionnés du fait de l'existence de la Jonction ou de l'exploitation de celle-ci, aux constructions situées au-dessus et aux abords du tunnel et des gares ainsi qu'à leurs occupants et aux biens qu'elles renferment, sauf cas de faute lourde dans le chef de la S.N.C.F.B. dans l'exploitation et dans l'exécution de ses obligations conventionnelles.

Un Comité de Coordination, composé de deux délégués de la S. N. C. F. B. et deux délégués de l'O. N. J., est créé qui sera chargé de résoudre les difficultés qui pourraient résulter de la mise en service de la Jonction avant l'achèvement complet des travaux.

A défaut d'accord entre l'O. N. J. et la S. N. C. F. B., les questions litigieuses seront soumises à la décision du Ministre des Communications.

Les parties s'engagent à mettre tout en œuvre pour que la Convention définitive puisse intervenir avant le 31 décembre 1954.

La Convention définitive aura à se prononcer sur la prise en charge du résultat de l'exploitation; en attendant cette Convention, la S. N. C. F. B. financera l'exploitation de la Jonction et établira un compte de recettes et dépenses.

L'Etat instituera une Commission comprenant :

- 2 représentants de l'Etat;
- 2 représentants de la S. N. C. F. B.;
- 2 représentants de l'O. N. J.

Elle aura pour mission :

- 1) de préparer le texte du projet de loi qui doit incorporer la Jonction dans le réseau de la S. N. C. F. B.;
- 2) de préparer le texte d'une Convention fixant les modalités et conditions de cette incorporation;

3) billijksheidshalve en op verzoek van een der partijen van advies te dienen omtrent de betwiste zaken die tussen de Staat, het N. B. V. en de N. M. B. S. mochten oprijzen.

VRAAG :

Artikel 411-03. — Wat betekent het incident waarvan sprake in die post?

ANTWOORD :

Bij brief van 14 Mei 1937 schreef de N. M. B. S. aan het N. B. V. dat haar Raad van beheer besloten had in de werken der Noord-Zuidverbinding bij te dragen door enkel de kosten op zich te nemen van de werken welke de Nationale Maatschappij voor de inrichting van de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid zou moeten uitvoeren hebben ware de Verbinding er niet gekomen.

De verdeling der uitgaven voor hoger leggen van de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid werd vastgesteld op 2/3 voor het Nationaal Bureau voor de Voltrooiing der Noord-Zuid-verbinding en op 1/3 voor de Nationale Maatschappij, hetzij aanvankelijk 300 miljoen voor het Bureau en 150 miljoen voor de Nationale Maatschappij.

Deze aandelen (300 en 150 miljoen) die in het eerste bestek bepaald werden, werden jaarlijks herzien volgens de schommelingen van de eenheidsprijzen, gedurende de jaren 1937 tot 1941 inbegrepen, plus een gemeenschappelijk te kiezen jaar, waarvan de keuze, van financieel oogpunt uit, rechtvaardig zou blijken.

In 1946 stelde de Nationale Maatschappij de herziening van de verdeelingsgronden voor :

80 % ten laste van het N. B. V.;

20 % ten laste van de N. M. B. S.

Dit voorstel steunde op het feit dat de uitgaven betreffende het hoger leggen der stations een belangrijke verhoging hadden ondergaan ten opzichte van de aanvankelijke ramingen, ingevolge de abnormale verlenging van de duur der werken, naar aanleiding van de oorlog 1940-1945.

De Nationale Maatschappij was van oordeel dat zij de geldelijke gevolgen van die verlenging niet moest dragen.

Dit voorstel van de Nationale Maatschappij werd noch door het Departement van Verkeerswezen, noch door het Nationaal Bureau aangenomen.

Inzonderheid wegens het feit dat de Nationale Maatschappij tijdens de uitvoering der werken niet in het bestek van 1937 begrepen voorstellen tot modernisering van de stations had ingediend, werd een commissie, die samengesteld was uit afgevaardigden van het Nationaal Bureau en van de Nationale Maatschappij, belast met het verdelen van de door de Nationale Maatschappij aangevraagde moderniseringswerken die niet rechtstreeks met de Noord-Zuidverbinding in verband stonden en dan ook ten laste van de Nationale Maatschappij moeten vallen.

Na dit inventariswerk moest de Commissie gezamenlijke voorstellen aan de heer Minister van Verkeerswezen voorleggen.

Het eindverslag van de Commissie wordt eerlang neergelegd.

Zoals in de toelichtingsnota opgenomen in het document n° 4-XV, Kamer der Volksvertegenwoordigers (zittingsjaar 1952-1953), blz. 104, gesignaleerd wordt, heeft de N. M. B. S. haar aandeel niet meer gestort sedert het einde van dienstjaar 1948.

VRAAG :

Eigenlijke bijzondere uitgaven.

A. 50 miljoen.

B. 556 miljoen, zegge 606 miljoen voor onteigeningen, aankopen en werken : zie detail pagina 108. Wat zal door de begunstigden : N. M. B. S., Maatschappij van Buurtspoorwegen, T. T., de Stad Brussel, moeten betaald worden?

Bovendien, wat gewordt er van de grond waarop de onteigende of aangekochte gebouwen stonden?

Werd er reeds overgegaan tot de verkoop van grond die voor de Verbinding of voor de Stad Brussel niet bruikbaar is? Zo ja, voor welke som?

3) de donner en équité et à la demande d'une des parties un avis sur les litiges qui pourraient surgir entre l'Etat, l'O.N.J. et la S.N.C.F.B.

QUESTION :

Article 411-03. — Que signifie l'incident dont il est question à ce poste?

RÉPONSE :

Par lettre du 14 mai 1937, la S.N.C.F.B. écrivait à l'O.N.J. que son Conseil d'administration avait décidé d'intervenir dans les travaux de la Jonction Nord-Midi en ne prenant à sa charge que le coût des travaux que la Société Nationale aurait dû exécuter pour l'aménagement des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi dans le cas où la Jonction n'aurait pas été réalisée.

La répartition des dépenses de relèvement des gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi fut fixée à raison de 2/3 pour l'Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi et de 1/3 pour la Société Nationale, soit à l'origine 300 millions pour l'Office et 150 millions pour la Société.

Ces quotités (300 et 150 millions) fixées par le devis initial étaient révisées annuellement d'après les fluctuations des prix unitaires, pendant les années 1937 à 1941 inclus, plus une année à choisir d'un commun accord, année dont le choix semblerait équitable au point de vue financier.

En 1946, la Société Nationale proposa la revision des bases de répartition :

80 % à charge de l'O.N.J.;

20 % à charge de la S.N.C.F.B.

Cette proposition s'appuyait sur le fait que les dépenses afférentes au relèvement des gares avaient subi une augmentation importante par rapport aux prévisions initiales par suite de la prolongation anormale de la durée des travaux, provoquée par la guerre 1940-1945.

La Société Nationale estimait qu'elle n'avait pas à assumer les conséquences pécuniaires de cette prolongation.

Cette proposition de la Société Nationale n'a pas été admise par le Département des Communications ni par l'Office National.

Compte tenu notamment de ce que la Société Nationale avait introduit au cours de l'exécution des travaux des propositions de modernisation des gares, non comprises dans le métré de 1937, une Commission, composée de délégués de l'Office National et de la Société Nationale, a été chargée de ventiler les travaux de modernisation demandés par la Société Nationale, n'ayant aucun rapport direct avec la Jonction Nord-Midi et qui ainsi devraient tomber à charge de la Société Nationale.

Après ce travail d'inventaire, la Commission devait soumettre des propositions d'ensemble à M. le Ministre des Communications.

Le rapport final de la Commission sera déposé prochainement.

Ainsi qu'il est signalé dans la note justificative reproduite dans le document N° 4-XV, Chambre des Représentants (session 1952-1953), page 104, la S.N.C.F.B. n'a plus versé sa quote-part depuis la fin de l'exercice 1948.

QUESTION :

Dépenses particulières proprement dites.

A. 50 millions.

B. 556 millions, soit 606 millions d'expropriations, d'acquisitions et de travaux : voir détails à la page 108, que devront payer les bénéficiaires de ces travaux : S.N.C.F.B., S.N.C.V., I.T., la Ville de Bruxelles.

Pour le surplus, que deviennent les emplacements des bâtiments expropriés ou achetés?

A-t-on déjà entrepris la vente des emplacements non utilisés pour la Jonction ou pour la Ville de Bruxelles? Dans l'affirmative, quel est le décompte?

ANTWOORD :

De uitgaven voor onteigeningen voorzien in 1953 belopen 50 miljoen.

De uitgaven voor werken (ondernemingen N. B. V. en ondernemingen N. M. B. S.) werden geraamd op 556 miljoen.

De tussenkomst van de Besturen en Openbare Diensten — andere dan het N. B. V. — werd als volgt vastgesteld :

a) In principe, komt de N. M. B. S. tussen in de uitgaven voor werken en spoorweginstallaties (Noord- en Zuid-station) ten belope van het bedrag der werken dat zij had moeten uitvoeren voor modernisering van haar stations in geval de Verbinding niet zou verwezenlijkt worden.

De verdeling der uitgaven voor hogerleggen van die stations, werd aanvankelijk vastgesteld op 2/3 voor het Nationaal Bureau en 1/3 voor de Nationale Maatschappij. Op aanvraag van de N. M. B. S. is deze verdeling thans op het punt herzien te worden (zie antwoord op de vraag n° 6).

Het onderzoek waartoe ingevolge die aanvraag om herziening werd overgegaan werd toevertrouwd aan een Commissie bestaande uit afgevaardigden van het N. B. V. en van de N. M. B. S.; dit onderzoek bracht gezegde Commissie er toe een onderscheid te maken voor de aannemingen ter modernisering der stations, die uitgevoerd werden op aanvraag van de Maatschappij.

b) De werken voor voorlopige omleiding der tramlijnen (T. U. B. en Buurtspoorwegen) worden door het N. B. V. bekostigd.

Het leggen, na voltooiing der werken, van de definitieve sporen gebeurt op de kosten van die beide Maatschappijen.

c) Het bouwen van de tramtunnel en het aanleggen van zijn toegangshellingen, alsmede de bijkomende werken worden door de Staat gefinancierd, door tussenkomst van het N. B. V.

d) De nieuwe gebouwen ter vervanging van de door de Post en de R. T. T. bezette lokalen in de oude stations en voor welke die Besturen een bezettingsrecht genieten krachtens wederzijdse overeenkomsten N. M. B. S. — Post en R. T. T., worden opgericht op de kosten van het N. B. V., dat desaanvaande de verplichtingen van de N. M. B. S. overneemt.

Echter, de kosten betreffende uitbreiding van de oppervlakte der vroeger in de stations bezette lokalen, of betreffende de nieuwe door de Post en de R. T. T. aangevraagde gebouwen waarvoor bovenbedoeld bezettingsrecht niet bestaat, zullen aan het N. B. V. terugbetaald worden door uittrekking van een krediet te voorzien op de buitengewone begroting (sectie Verkeerswezen).

e) Krachtens het akkoord van September 1940 tussen het N. B. V. en de Stad Brussel, worden de op het grondgebied van de Stad uitgevoerde straatwerken exclusief op de kosten van het N. B. V. verwezenlijkt.

Echter, de kosten voor verwezenlijking van de verlengde Ursulinenstraat (omgeving van de Kapelle-Halte) zullen, krachtens hetzelfde akkoord, door de Stad aan het N. B. V. terugbetaald worden.

Hetzelfde geldt voor de uitgaven betreffende de verlengde Blekerijstraat, op het terrein van het oud St-Jans Hospitaal, onderneming die door het N. B. V. in aanbesteding zal gesteld worden, maar waarvan de kosten het voorwerp van een terugbetaling door de Stad Brussel zullen uitmaken.

f) Het overbodig terrein op de plaats der onteigende of aangekochte goederen zullen verkaveld of bebouwd worden.

De herverkoop van die grond noodzaakt het bepalen van servituten en bouwnormen, die ter studie liggen bij het Interministerieel Comité voor Urbanisatie, waarin afgevaardigden van de Ministeries van Verkeerswezen, van Openbare Werken en Wederopbouw (Urbanisatie), van Financiën, van de belanghebbende Gemeentebesturen en van het N. B. V. zetelen.

Slechts na afbakening van een zoning in elk der sectoren (VB. Verbindingslaan — omgeving Centrale Halte — omgeving van het Noord-Station, enz.) zal de herverkoop van grond in overweging kunnen genomen worden.

In enkele bijzondere gevallen ging het N. B. V. over tot herverkoop van percelen :

I. — Verkoop in 1940 aan de Nationale Bank van België :

1) van een grond groot ongeveer 5.500 ca. gelegen gedeeltelijk op de plaats van de oude Ste Elisabeth Kazerne aan de toekomstige Verbindingslaan, aan de Comediantenstraat en de St. Laurentiusstraat;

2) van een grond groot ongeveer 2.500 ca. palende aan de huidige installaties van de Nationale Bank, aan de nieuwe Verbindingslaan en de Sionbergstraat;

3) van een grond groot ongeveer 520 ca. gelegen aan de hoek van de Collegiale straat en van de Berlaumontstraat.

Prijs : fr. 15.300.000

II. — Verkoop in 1940 aan de N. V. La Soudure Electrique-Autogène te Anderlecht, van een grond groot 31 a 63 ca. en van een grond groot 2 a 01 ca. gelegen aan de Twee stationsstraat te Anderlecht.

Prijs : fr. 925.000

RÉPONSE :

Les dépenses d'expropriations prévues en 1953 s'élèvent à 50 millions.

Les dépenses de travaux (entreprises O. N. J. et entreprises S. N. C. F.) sont estimées à 556 millions.

La part d'intervention des Administrations et Services publics autres que l'O. N. J. est fixée de la manière suivante :

a) En principe, la S. N. C. F. B. intervient dans le coût des ouvrages et installations ferroviaires (gares du Nord et du Midi) à concurrence du coût des travaux qu'elle aurait dû réaliser pour moderniser ses gares si la jonction n'avait pas été réalisée.

La répartition des dépenses de relèvement de ces gares fut fixée à l'origine à raison de 2/3 pour l'Office National et de 1/3 pour la Société nationale; à la demande de la S. N. C. F. B., cette répartition est actuellement en voie de revision (voir réponse à la question n° 6).

L'étude à laquelle il a été procédé ensuite de cette demande de revision a été confiée à une Commission comprenant des délégués de l'O. N. J. et de la S. N. C. F. B.; elle a amené la dite Commission à faire la discrimination des entreprises permettant la modernisation des gares et réalisées à la demande de la Société.

b) Les travaux de détournement provisoire de voies de tramways (T. U. B.) et vicinaux (S. N. C. V.) sont pris en charge par l'O. N. J. La pose, après l'achèvement des ouvrages, des voies définitives se fait aux frais de ces deux Sociétés.

c) La construction du tunnel pour tramways et de ses rampes d'accès ainsi que les travaux accessoires qui s'y rattachent sont financés par l'Etat, à l'intervention de l'O. N. J.

d) Les bâtiments nouveaux destinés à remplacer les locaux occupés par la Poste et la R. T. T. dans les anciennes gares et pour lesquels ces administrations jouissent d'un droit d'occupation en vertu des conventions réciproques liant ces administrations à la S. N. C. B., sont exécutés aux frais de l'O. N. J. qui reprend les obligations de la S. N. C. F. B.

Toutefois, le coût afférent aux extensions de superficie des locaux occupés anciennement dans les gares, ou aux nouveaux bâtiments demandés par la Poste et la R. T. T. et pour lesquels ces dernières ne jouissaient pas d'un droit d'occupation, sera remboursé à l'O. N. J. par imputation sur les crédits à prévoir au budget extraordinaire (Section des Communications).

e) En vertu des dispositions de l'accord de septembre 1940 entre l'O. N. J. et la Ville de Bruxelles, les travaux de voirie exécutés sur le territoire de la Ville sont réalisés aux frais exclusifs de l'O. N. J.

Toutefois, le coût des travaux de réalisation de la rue des Ursulines prolongée (abords de la Halte Chapelle) sera, en vertu du même accord, remboursé par la Ville à l'O. N. J.

Il en sera de même des dépenses afférentes à la rue de la Blanchisserie prolongée sur les terrains de l'ancien Hôpital Saint-Jean, entreprise qui sera mise en adjudication par l'O. N. J. mais dont le coût fera l'objet d'un remboursement de la Ville de Bruxelles.

f) Les excédents de terrains à l'emplacement des immeubles expropriés ou achetés sont destinés à être lotis et bâtis.

La revente de ces terrains nécessite la fixation de servitudes et de normes à la construction, lesquelles sont étudiées par le Comité Interministériel d'Urbanisme où siègent des représentants du Ministère des Communications, des Travaux publics et de la Reconstruction (Urbanisme), des Finances, des Administrations communales intéressées et de l'O. N. J.

Ce n'est qu'après l'établissement d'un zoning de chacun des secteurs (ex. Boulevard de la Jonction — abords Halte Centrale — abords Gare du Nord, etc.) que l'on pourra envisager la revente des terrains.

Dans quelques cas particuliers, l'O. N. J. a procédé à des reventes de parcelles :

I. — Vente en 1940 à la Banque Nationale de Belgique :

1) d'un bloc de terrains d'environ 5.500 ca. constitué en partie par l'assiette de l'ancienne caserne Sainte-Elisabeth à front du futur Boulevard de la Jonction, de la rue des Comédiens et de la rue Saint-Laurent;

2) d'un bloc de terrains d'environ 2.540 ca. contigu aux installations actuelles de la Banque Nationale, à front du nouveau Boulevard de la Jonction et de la rue Montagne de Sion;

3) d'un bloc de terrains d'environ 520 ca. sis à l'angle de la rue de la Collégiale et de la rue de Berlaumont.

Prix : fr. 15.300.000

II. — Vente en 1940 à la S. A. « La Soudure électrique autogène » à Anderlecht, d'un terrain de 31 a. 63 ca. et d'un terrain de 2 a. 01 ca., situés rue des Deux Gares à Anderlecht.

Prix : fr. 925.000

III. — Verkoop in 1948 aan de Provincie Brabant :

- a) van een grond groot 5 a 65 ca gelegen aan de Nieuwlandstraat;
- b) van een grond groot 1 a 71 ca, gelegen aan de Nieuwlandstraat;
- c) van een huis gelegen aan de Nieuwlandstraat, te Brussel.

Prijs: fr. 700.000

IV. — Verkoop in 1951 aan de Nationale Bank :

- 1) van een grond groot 3.402 m² tussen de Verbindingslaan en de aan de Nationale Bank in 1940 verkochte grond;
- 2) van een grond van 13 m², aan zijn bestemming onttrokken gedeelte aan de Sionbergstraat en de de Berlaimontstraat;
- 3) van een grond van 290 m² gelegen aan de St. Laurentiusstraat;
- 4) van een grond van 244 m² gelegen aan de Comediantenstraat.

Prijs: fr. 15.371.750

V. — Verkoop in 1953 aan de Sabena van een grond groot 3.161,31 m² gelegen tussen de Cantersteen, de Kardinaal Mercier-, de Keizerinstraat en Putterie.

Prijs: fr. 23.787.000

VI. — Verkoop in 1953 aan de N. V. Les Anciennes Imprimeries Mertens van een grond groot 34,37 m² gelegen achter de gebouwen 121/123 aan de Nieuwlandstraat.

Prijs: fr. 30.000

Totaal: fr. 56.113.750

VRAAG :

Er is een post van 100.000 frank voor pensioenen. Waarover gaat het ?

ANTWOORD :

Die kwestie valt binnen het kader van hetgeen gewoonlijk sociaal domein genoemd wordt.

Het gaat er om een pensioentoeslag toegekend aan de personeelsleden van het Bureau die de leeftijdsgrens overschreden hebben. Die toeslag werd ingesteld bij beslissing van 26 Augustus 1952 van de Raad van beheer van het N.B.V., overeenkomstig hetgeen desaan-gaande in de onder het Ministerie van Arbeid en Sociale Voor-zorg ressorterende parastatale organismen bestaat. Het toekennen van die pensioentoeslag met precaire karakter wordt verantwoord door de onvoldoende inkomsten die de belanghebbenden genieten overeen-komstig de wetten van 10 December 1924 en 18 Juni 1930, gewijzigd door latere wetten betreffende de pensioenen van de private sector.

Mogen van deze tussenkomst genieten alleen de personeelsleden die niet tot de Staatsbesturen behoren, die ten minste tien jaren dienst bij het N.B.V. hebben en die fungeerden op het ogenblik van hun oppen-sioenstelling.

Dezelfde voordelen mogen aan de weduwen van gepensioneerde oud-personeelsleden die gezegde voorwaarden vervullen, toegekend worden.

* * *

Zes oud-beambten van het Bureau genieten thans van een door het N.B.V. gestorte pensioentoeslag (maandelijks totaal bedrag : 4.250 fr.).

Andere beambten zullen, in de loop van dit jaar, de voor het bekomen van die toeslag nodige voorwaarden kunnen vervullen.

STEMMINGEN.

Zoals hoger gezegd werden door uwe Commissie zes vergaderingen aan het onderzoek van het begrotingsontwerp besteed.

Op hare vergadering van 17 Maart l.l. werd het geheel van de begroting aangenomen met 8 tegen 5 stemmen en 1 onthouding.

De Verslaggever,

H. MARK.

De Voorzitter,

F. BRUNFAUT.

III. — Vente en 1948 à la Province de Brabant :

- 1) d'un terrain de 5 a. 65 ca., situé rue Terre-Neuve;
- 2) d'un terrain de 1 a. 71 ca., situé rue Terre-Neuve;
- 3) d'une maison sise rue Terre-Neuve, à Bruxelles.

Prix: fr. 700.000

IV. — Vente en 1951 à la Banque Nationale de Belgique :

- 1) d'un terrain de 3.402 m² entre le Boulevard de la Jonction et la limite des terrains cédés à la Banque Nationale en 1940;
- 2) d'un terrain de 13 m² : partie désaffectée, rue Montagne de Sion et rue de Berlaimont;
- 3) d'un terrain de 290 m², situé rue Saint-Laurent;
- 4) d'un terrain de 244 m², situé rue des Comédiens.

Prix: fr. 15.371.750

V. — Vente en 1953 à la Sabena d'un terrain de 3.161,31 m² situé entre les rues Cantersteen, Cardinal Mercier, Impératrice et Putterie.

Prix: fr. 23.787.000

VI. — Vente en 1953 à la S. A. « Les Anciennes Imprimeries Mertens » d'un terrain de 34,37 m² situé derrière les immeubles rue Terre-Neuve 121/123.

Prix: fr. 30.000

Total: fr 56.113.750

QUESTION :

Il y a un poste de 100.000 francs, pour charges de pensions. De quoi s'agit-il ?

RÉPONSE :

Cette question relève du domaine communément appelé « Social ».

Il s'agit d'un complément de pension alloué à des agents de l'Office atteints par la limite d'âge. Ce complément de pension a été instauré par décision du 26 août 1952 du Conseil d'Administration de l'O. N. J., par analogie avec ce qui existe dans les organismes parastataux, ressortissant au Ministère du Travail et de la Prévoyance Sociale. L'octroi de ce complément de pension, alloué à titre precaire, est justifié par l'insuffisance des ressources dont bénéficient les intéressés en vertu des lois des 10 décembre 1924 et 18 juin 1930, modifiées par des lois subséquentes relatives aux pensions du secteur privé.

Seuls peuvent bénéficier de cette intervention, les agents étrangers aux administrations de l'Etat ayant fonctionné à l'Office de la Jonction durant 10 ans au moins et se trouvant en fonction au moment de la mise à la retraite.

Pareils avantages peuvent être étendus aux veuves d'anciens agents pensionnés remplissant lesdites conditions.

* * *

Six anciens agents de l'Office bénéficient actuellement d'un complé-ment de pension versé par l'O. N. J. (montant total mensuel 4.250 fr.).

D'autres agents pourront, dans le courant de l'année en cours, réunir les conditions nécessaires pour obtenir ce complément de pension.

VOTES.

Comme il a été dit ci-dessus, votre Commission a con-sacré six séances au projet de budget.

Au cours de sa séance du 17 mars dernier, elle l'a adopté dans son ensemble par 8 voix contre 5 et 1 abstention.

Le Rapporteur,

H. MARCK.

Le Président,

F. BRUNFAUT.