

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1929-1930	N° 89		Zittingsjaar 1929-1930
BUDGET, N° 4-XVII AMENDEMENTS, N°s 43 et 44	SÉANCE du 30 Janvier 1930	VERGADERING van 30 Januari 1930	BEGROOTING, N° 4-XVII AMENDEMENTEN, N°s 43 en 44

BUDGET

DU

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER, MARINE,
POSTES, TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES
ET AÉRONAUTIQUE POUR L'EXERCICE 1930

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION SPÉCIALE (¹),
PAR M. VROOME.

MADAME, MESSIEURS,

Par suite des changements ministériels au sein du Gouvernement, qui ont eu pour conséquence la création du Ministère des Transports et de celui des Postes, Télégraphes et Téléphones, le premier projet de Budget pour l'exercice 1930 a subi certaines modifications, et il nous fut de nouveau présenté disjoint, avec quelques amendements présentés par le Gouvernement.

L'examen de ces deux Budgets a donné lieu à quelques observations présentées par certains membres au sein des sections respectives, et concernant notamment le Service des Chemins de fer et de la Marine, tant au point de vue financier qu'au point de vue de l'organisation du service. Disons cependant qu'en général il n'y a pas dans ces observations des propositions de modifications importantes, et qu'elles ne peuvent amener des changements notoires dans les différentes exploitations. Et pour ces motifs précisément, la Commission spéciale a exprimé le vœu de voir les Ministres compétents agir sans hésitation, et avec la plus grande bienveillance, pour réaliser les modifications proposées.

(¹) La Commission spéciale des Chemins de fer, Postes, Télégraphes et Navigation est composée :

1° De MM. Lemonnier, *président*, Anseele, Bouchery, Debersé, Deconinck, De Jaegere, Everarts de Velp, Gelders, Maillen, Neujean, Pepin, Petit, Pierco, Renier, Samyn, Sandront, Van de Vyvere, Van Isacker, van Outryve d'Ydewalle, Vindevogel, Vroome et Winandy;

2° De six membres désignés par les sections de novembre : MM. Marquet, Dehonne, Claes, Sap, Joris et Wauwermans.

BEGROOTING

VAN HET

MINISTERIE VAN SPOORWEGEN, ZEEWEZEN,
POSTERIJEN, TELEGRAFEN, TELEFONEN
EN LUCHTVAART VOOR HET DIENSTJAAR 1930

VERSLAG

NAMENS DE BIJZONDERE COMMISSIE (¹),
UITGEBRACHT DOOR DEN HEER VROOME.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Ten gevolge de ministerieele hervorming in den school van de Regeering die het ontstaan heeft te weeggebracht van de twee ministeriën « Vervoer » en « Posterijen, Telegrafen en Telefonen », heeft het eerste ontwerp van Begrooting voor 1930 enkele wijzigingen ondergaan, en werd het ons naderhand gescheiden teruggezonden met enkele door de Regeering voorgestelde amendementen.

Het onderzoek van deze twee Begrootingen heeft aanleiding gegeven tot eenige opmerkingen die door enkele leden in de respectieve afdelingen gemaakt werden; de aangehaalde punten hebben vooral betrek met den dienst der Spoorwegen en van het Zeewezen en zijn zoowel van financiële aard als in verband met de dienstregeling. Het weze gezegd nochtans dat, in het algemeen, de gedane opmerkingen geene voorstellen van belangrijke veranderingen bevatten en dienvolgens geen groote omwentelingen in de verscheidene uitbatingen kunnen veroorzaken. En juist om deze reden, heeft de Bijzondere Commissie den wensch uitgedrukt dat de bevoegde ministers niet zouden aarzelen en met de grootste welwillendheid zouden ingrijpen, om de voorgestelde punten te verwezenlijken.

(¹) De Bijzondere Commissie voor de Spoorwegen, Posterijen, Telegrafen en Scheepvaart, bestaat uit :

1° De heeren Lemonnier, *voorzitter*, Anseele, Bouchery, Debersé, Deconinck, De Jaegere, Everarts de Velp, Gelders, Maillen, Neujean, Pepin, Petit, Pierco, Renier, Samyn, Sandront, Van de Vyvere, Van Isacker, van Outryve d'Ydewalle, Vindevogel, Vroome en Winandy;

2° Zes leden door de afdelingen van November aangeduid : de heeren Marquet, Dehonne, Claes, Sap, Joris en Wauwermans.

Le présent rapport n° 89 a été distribué le 31 janvier 1930. (Art. 4 de la résolution de la Chambre relative à l'examen des Budgets.)

Dit verslag n° 89 werd rondgedeeld op 31 Januari 1930. (Art. 4 van het besluit van Kamer betreffende de behandeling van de Begrootingen.)

C'est dans cet esprit, et pour permettre à la Chambre d'aborder cette discussion, que la Commission a adopté les Budgets par 10 voix contre 5, sous réserve des observations exposées ci-après.

*
**

Un premier point important est la question de la Jonction Nord-Midi dont se sont inquiétés vivement certains membres qui croient savoir que l'exécution de ces travaux exigera une dépense de 800 millions. Devant des obligations financières de cette importance il y a lieu, sans doute, de réfléchir mûrement et d'examiner où nous conduira une solution déterminée.

Quant à l'exploitation des chemins de fer on a exprimé le vœu de voir s'établir de meilleurs rapports entre la Société Nationale d'une part et la Société des Chemins de fer vicinaux et la batellerie d'autre part. Ces rapports laissent beaucoup à désirer principalement en ce qui concerne l'établissement des tarifs. L'intérêt général du commerce et de l'industrie dépend en grande partie de la collaboration de ces différents services, qui sont de nos jours plutôt des concurrents, au grand préjudice des intérêts de ceux qui y ont recours.

Un point capital, c'est la question des services des malles Ostende-Douvres. Il serait incontestablement beaucoup plus rationnel d'attacher ces services à la Société Nationale des Chemins de fer; les paquebots forment, en effet, une prolongation de notre réseau ferré jusqu'à Douvres, et devraient par conséquent être détachés de l'Administration de la Marine, qui devrait elle-même subir quelques sérieuses réformes. Ainsi, par exemple, le déplacement des services centraux, dont l'établissement à Anvers et à Ostende serait beaucoup plus logique, amènerait une amélioration notable au point de vue de la rapidité des exécutions, de l'examen plus facile des nécessités de service, de la diminution des formalités administratives. Cette réorganisation n'exclut pas le contrôle éventuel d'une administration établie à Bruxelles.

On a également attiré l'attention sur le matériel vétuste de nos chemins de fer, qui ne répond plus, surtout sur les grandes lignes, aux nécessités du temps présent. Les lourdes portes, difficiles à ouvrir, dont les poignées salissent tout le monde, l'éclairage défectueux, le chauffage insuffisant en hiver, sont autant de sujets de mécontentement pour le voyageur, et donnent à nos chemins de fer une mauvaise réputation à l'étranger.

La question du tarif des transports mérite une attention spéciale, particulièrement en ce qui con-

Het is ook in dien geest en om de Kamer spoedig in de mogelijkheid te kunnen stellen deze bespreking aan te vatten, dat de Commissie de Begrotingen met 10 tegen 5 stemmen aangenomen heeft, onder voorbehoud der opmerkingen die wij hierna laten gelden.

*
**

Het eerste punt van belang is wel de quæstie van de Noord-Zuid verbinding te Brussel die eene groote bekommerning verwekt bij enkele leden die meenen te weten dat de uitvoering dezer werken eene uitgave van 800 miljoen zal veroorzaken; wanneer men voor dergelijke financiële verplichtingen komt te staan, dient er ongetwijfeld goed overwogen te worden en onderzocht in welke richting eene bepaalde oplossing zou genomen worden.

Wat de exploitatie betreft der Spoorwegen, wordt er eene betere verstandhouding gewenscht tusschen de Nationale Maatschappij eenezijds en de Maatschappij der Buurtspoorwegen en de binnenlandsche watervoervoerdiensten anderzijds, hetgeen evenwel veel te wenschen laat voor wat het vaststellen der tarieven betreft. Het algemeen nut van handel en nijverheid bestaat wel in eene samenwerking dezer verscheidene diensten die, helaas, hedendaags meer als concurrenten tegenover elkander staan en de groote belangen van hen die hun toevlucht tot deze diensten nemen, belemmeren.

Als groot punt van belang moet wel aangestipt worden de diensten der maalbooten Oostende-Dover: het ware ontegensprekelijk veel billijker deze diensten in te lijven bij de Nationale Maatschappij der Spoorwegen; de pakketbooten vormen inderdaad de verlenging van onze spoorwegen tot Dover en zouden daarom onafhankelijk moeten zijn van het Beheer van Zeewezen, dat eveneens onderhevig zou kunnen gemaakt worden aan eenige ernstige hervormingen; zoo bijvoorbeeld de verplaatsing der centrale diensten die wellicht beter hunne plaats zouden vinden te Antwerpen en te Oostende, hetgeen onder oogpunt van snelheid der uitvoeringen, gemakkelijker instudeering der plaatselijke dienstnoodwendigheden, en vermindering van administratieformaliteiten een ontegensprekelijke verbetering zou daargestellen; deze herinrichting sluit de gebeurlijke controle van een Centraal Beheer te Brussel niet uit.

Er werd eveneens gewezen op het verouderd materieel van onze spoorwegen, dat vooral op de voorname lijnen ver van voldoende is voor de vereischten des tijds. De zware moeilijk te openen deuren waarvan de krukken iedereen bevuilen, de gebrekkelijke verlichting, de onvoldoende verwarming in de winterdagen, zijn zooveel punten die den reiziger misnoegen en onze spoorwegen in den vreemde eene ongewenschte slechte faam geven.

Het vraagstuk der tarieven voor goederen verdient eene bijzondere aandacht, vooral wat betreft het ver-

cerne le transport des produits agricoles, des charbons et du poisson de mer de même que du lin; sur ces articles de première nécessité pèsent déjà trop de charges qui influent d'autre part sur la cherté de la vie.

On devrait envisager l'acquisition de wagons de transport qui fussent mieux appropriés à leur objet, particulièrement quand il s'agit de marchandises périssables dont le transport devrait évidemment se faire dans des wagons isothermes.

Un autre point qui n'a pas moins d'importance c'est le transport d'animaux vivants et qui devrait s'effectuer plus rapidement.

Les bibliothèques et kiosques à l'intérieur de nos gares devraient rester accessibles au public aussi longtemps qu'il y a là un trafic de trains-voyageurs.

Certains membres insistent sur l'amélioration de traitements et salaires du personnel ainsi que sur la nécessité de faire passer quelques régions dans la première catégorie en ce qui concerne l'indemnité de résidence.

La question du service de pilotage à Flessingue a été également l'objet d'un examen. Certains membres se disent partisans du transfert de tout le service sur territoire belge, alors que d'autres demandent qu'aussi longtemps que la situation actuelle perdure, on accorde au moins un meilleur traitement au personnel du pilotage, surtout en ce qui concerne leur dortoir. Il arrive que des pilotes, après un service d'une nuit et d'un jour sur le pont d'un navire au milieu de la pluie et de la tempête, doivent passer leurs heures de repos dans une salle commune où tout le monde a accès. Il faudrait pouvoir mettre à la disposition de ce personnel un bâtiment avec des chambres séparées où il puisse trouver le repos et le confort nécessaires.

Certains membres désirent également savoir si le transfert de la plus grande partie des services de pilotage à Ostende a été une réelle amélioration et à quel point de vue.

A la section III des dépenses générales du Budget du Ministère de Transport il est fait mention d'une somme de 300,000 francs comme subsides pour la propagande du tourisme. La Commission suppose que cette somme sera mise à la disposition du Conseil supérieur de Tourisme, institué par arrêté royal et placé sous le contrôle du Ministre du Transport. Quoique ce poste ait subi une amélioration (antérieurement ce poste ne comportait que 100,000 francs) certains membres sont néanmoins d'avis que la somme est encore insuffisante pour faire une propagande effective au point de vue tourisme. Le trafic des étrangers a pris une telle extension, dans les dernières années, que la question est devenue une question d'importance nationale à laquelle le Gouvernement doit accorder toute son attention. Pour la réalisation de cette idée on demande une somme d'au

voer der landbouwproducten, kolen en zeevisch alsook van strooi-vlas; deze artikelen van allergrootste noodwendigheid zijn reeds te zwaar belast en hebben zeer grooten invloed op de stijging der onmisbare levensbehoeften.

Het aanwerven van meer geschikte vervoerwagens dient eveneens ingezien te worden en wel in het bijzonder voor bederfelijke eelwaren die in koelwagens zouden moeten vervoerd worden.

De aandacht op eene grotere snelheid voor het vervoer van levende dieren wordt eveneens gevestigd.

De uitbating der boekerijen en kiosken in de stations moet ter beschikking van het publiek gehouden worden zolang de beweging der reizigerstreinen duurt.

Er wordt door verscheidene leden aangedrongen opdat verbetering aan de loonen van het personeel zoude gebracht worden, alsook op het klassificeeren in de eerste categorie van enkele streken, voor wat de verblijfsvergoeding betreft.

De zaak der loodsdiens ten te Vlissingen wordt eveneens onderzocht. Terwijl leden pleiten ten voordeele van het overbrengen van den ganschen dienst op Belgisch grondgebied, wordt er ook gevraagd dat zolang de huidige toestand behouden blijft eene betere verzorging zoude gegeven worden aan het loodspersoneel en hoofdzakelijk wat betreft de nachtzaal. Thans moeten de loodsen, na somtijds dag en nacht dienst te hebben gedaan op de brug van een schip, door regen en storm, eene slaaprust zoeken in eene gemeene zaal waar iedereen binnendringt; het ware wenschelijk ter beschikking van die bedienden een gebouw te stellen met voor eenieder een afzonderlijke kamer waar zij de noodige uitrusting en het noodzakelijke confort kunnen vinden.

Leden wenschen ook te weten of de verplaatsing van het grootste gedeelte der loodsen naar Oostende eene werkelijke verbetering heeft bijgebracht en, gebeurlijk, onder welk opzicht.

Bij afdeeling III der algemeene uitgaven der Begroeping van het Ministerie van Vervoer, wordt aangewezen dat eene som van 300,000 frank wordt voorzien als toelage voor toeristische propaganda. Er wordt verondersteld dat deze som ter beschikking wordt geplaatst van den Hoogen Raad van Tourisme die door Koninklijk besluit en onder toezicht van den heer Minister van Vervoer werd ingericht. Alhoewel eene zekere verbetering (voordien werd slechts 100,000 frank toegekend) vinden verscheidene leden dit bedrag ontoereikend om degelijk toeristische propaganda te maken. Het vreemdelingenverkeer heeft vooral in de laatste jaren zulke uitbreiding genomen, dat dit vraagstuk van het grootste belang is geworden; het is een echt nationaal vraagstuk geworden waaraan de Regeering zich ten volle moet gelegen laten. Om dit te bewerkstelligen werd eene

moins 10 millions; ce qui ne paraît point exagéré quand on constate ce qui se passe dans d'autres pays, même dans des pays qui sont moins favorisés par la nature que la Belgique, qui ne possèdent pas ces richesses de monuments et ces trésors d'art. On peut s'en faire une idée quand on se trouve devant certaine publicité dans nos villes mondiales où l'on invite par des enseignes lumineuses monstres le voyageur à visiter l'Égypte, la Suisse, l'Espagne, etc. Nos voisins dépensent des millions à cette publicité: l'Allemagne, 17 millions de marks or pour l'Amérique seule, dont 10 millions rien que pour New-York, et ce pays dépense quatre à cinq fois autant pour le restant du monde; l'Italie y consacre 30 millions de lire; l'Espagne, annuellement 12 millions de pesetas en dehors d'une somme de 25 millions de pesetas qu'elle a consacrée à l'organisation des institutions de tourisme. Et voyons ce qui se passe en France.

Un crédit de 30 millions fut prévu, en 1929, pour l'organisation d'une « Maison de France » dans laquelle tous les services relatifs aux renseignements et au tourisme seront centralisés. Et que faisons-nous? Il est déplorable de devoir faire la constatation.

S'il est une industrie dont l'organisation fait partie de la vie économique nationale et dont le développement contribue dans une large mesure au bien-être général, c'est bien l'industrie touristique. Le tourisme a une influence énorme sur notre balance de paiements, attendu qu'il apporte ici de l'argent étranger, dépensé ici par des étrangers, et qu'il est, sous diverses formes, un appui précieux pour les organes de notre vie économique: hôtels, entreprises de transports, industries locales, luxe, commerce, etc. Il n'est pas un métier qui ne tire profit de cette clientèle inaccoutumée; le tourisme est de la sorte, une source de gros revenus pour les budgets de l'État, des provinces et des communes. Le touriste n'est pas seulement celui qui loue une chambre d'hôtel, qui a recours au restaurant, à l'automobile, au chemin de fer; dès qu'il a passé la frontière, il devient un acheteur pour nos commerçants, nos industriels, et il n'est pas un magasin de commerce, pas une commune de quelque importance, où il ne laisse une partie de son capital. Un touriste devient en outre un excellent propagandiste pour notre pays, pour les produits de notre sol, pour les chefs-d'œuvre de nos artistes. Comme la nation tire profit de la visite des étrangers, il est équitable qu'elle guide ces organisations touristiques et en supporte les frais.

Que l'État ne dise pas: c'est une affaire relevant de l'initiative privée, des hôteliers, des organisateurs de nos transports. Ceux-ci doivent certainement collaborer. Mais le bénéficiaire principal est l'État, par la perception des impôts sur les bénéfices commerciaux, de la taxe de luxe, par les timbres, les billets de chemin de fer, etc. C'est dans cet esprit et pour toutes ces raisons que votre Commission demande une augmentation du crédit susmentionné. En dehors de cette

som van 10,000,000 frank ten minste aangehaald. En dit ware voor het minst ver van overdreven, vooral wanneer men ziet wat er in andere landen geschiedt, inzonderheid in landen min bevoordeeld dan België door de natuur, niet zoo rijk aan monumenten en kunstschaten. Men bemerkt dit door de ruime publiciteit in de groote wereldsteden waar in verlichte reuzenletters de reiziger uitgenoodigd wordt Egypte, Zwitserland, Spanje, enz. te bezoeken. Onze geburen besteden millioenen voor ruchtbaarheid; Duitschland besteedt alleen 17 millioen goudmark voor Amerika, waarvan 10 millioen alleen voor New-York; voor het overige der wereld wordt er vier tot vijf maal meer voorbehouden; Italië besteedt 30 millioen lire; Spanje jaarlijks 12 millioen pesetas buiten eene som van 25 millioen pesetas die het verleend heeft voor het oprichten der toeristische instellingen. En zien wij ook wat er in Frankrijk gebeurt.

In 1929 werd eene som van 30 millioen voorzien voor het inrichten van een « Maison de France » waarin al de diensten van inlichtingen en toerisme geplaatst zullen worden. En wat doen wij? Het is jammer om vast te stellen.

Als er eene nijverheid is waarvan de organisatie deel uitmaakt van het nationaal korps en waarvan de uitwerking in groote mate tot den algemeenen voorspoed medewerkt, dan is het wel het toerisme. Het toerisme dat eene overgroote invloed heeft op de balans onzer betalingen, aangezien het geniet van vreemd geld dat door vreemdelingen hier verteerd wordt en onze inlandsche instellingen krachtig steunt onder verscheidene vormen: hotels, vervoerondernemingen, lokale industrieën, luxe-handel, enz., geen enkel ambacht, dat niet geniet van deze buitengewone clientèle: en aldus is het toerisme eene bron van groote inkomsten voor de begrotingen van Staat, provinciën en gemeenten. De toerist is niet alleen een cliënt van een hotelkamer, van het spijshuis, van automobiel of spoorwegkompartment; hij is, van zoohaast hij onze grenzen overschrijdt een koper bij onze handelaars, nijveraars, en geen kleine winkel, geen gemeente van zeker belang of hij laat er van zijn geld; daarbij wordt een toerist een uitstekend propagandist voor ons land, voor de voortbrengselen van onzen bodem als voor de meesterstukken van onze kunstenaars. En gezien de natie nut trekt uit dezen stroom van reizigers, is het billijk dat zij deze toeristische inrichtingen leidt en de kosten er van draagt.

Dat de Staat niet zegge, het is zaak van privaat initiatief; aan de hoteliers, de inrichters van vervoer, enz. zulks te doen. Wel is waar, moeten deze laatsten medewerken, maar de voornaamste genietter is de Staat, door het innen der belastingen op de handelswinsten, luxe-laksen, zegels, spoorwegbiljetten, enz. Het is ook in dezen geest en voor al die redenen dat uwe Commissie eene merkkelijke vermeerdering vraagt van het bovengemeld crediet. En buiten eene ver-

augmentation du subside annuel, elle exprime le vœu de voir allouer un crédit spécial au Conseil supérieur du Tourisme, en vue du Centenaire de notre Indépendance et des expositions, tout cela, au grand avantage de nos chemins de fer, postes, télégraphes, téléphones, etc.

Le Rapporteur,

ÉMILE VROOME.

Le Président,

MAURICE LEMONNIER.

meerderde jaarlijksche toelage, wordt de wensch uitgedrukt eene bijzondere som te zien toekennen aan den den Hoogen Raad van Toerisme voor het maken van propaganda ten voordeele der bijzondere feestelijkheden en tentoonstellingen voor het jaar onzer honderdste Onafhankelijkheid, dit alles ten bate van onze beheeren van spoorwegen, posten, telegraphen, telefonen, enz.

De Verslaggever,

ÉMILE VROOME.

De Voorzitter,

MAURICE LEMONNIER.
