

Kamer der Volksvertegenwoordigers

Chambre des Représentants

17 JUNI 1952.

17 juin 1952.

BEGROTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het dienstjaar 1952.

BUDGET

du Ministère des Communications
pour l'exercice 1952.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
HET VERKEERSWEZEN (1), UITGEBRACHT

DOOR DE HH. MARCK,
VERGELS, DE PAEPE EN LOOS.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS (1)

PAR MM. MARCK,
VERGELS, DE PAEPE ET LOOS.

INHOUD.

SOMMAIRE.

Algemene beschouwingen ...	3
EERSTE DEEL : Het eigenlijk Ministerie van Verkeerswezen ...	4
EERSTE HOOFDSTUK : De begroting ...	4
HOOFDSTUK II : De N. M. B. S. ...	7
A. — De financiële toestand ...	7
B. — De financiële tussenkomsten van de Staat ...	9
C. — Electrificatiewerken ...	9
D. — Exploitatie van prijs- en drankzalen, stationsbibliotheken, enz. ...	10
E. — Taaltoestand bij de hogere ambtenaren ...	11
F. — Herziening van de gevallen van burgerontrouw ...	11
G. — Toestand der agenten van de ex-Nord-Belge ...	12

Considérations d'ordre général ...	3
PREMIERE PARTIE : Ministère des Communications proprement dit ...	4
CHAPITRE PREMIER : Le budget ...	4
CHAPITRE II : La S. N. C. B. ...	7
A. — Situation financière ...	7
B. — Intervention financière de l'Etat ...	9
C. — Travaux d'électrification ...	9
D. — Exploitation de buffets et buvettes, bibliothèque des gares, etc. ...	10
E. — Situation linguistique des cadres supérieurs ...	11
F. — Revision des cas d'incivisme ...	11
G. — Situation des agents de l'ancien Nord-Belge ...	12

(1) Samenstelling van de Commissie : de heren Brunfaut, voorzitter; De Paepe, Goetghebeur, Jaminet, Lamalle, Loos, Marck, Piers, Robyns, Vandenberghe (Omer), Vergels, Verhamme, Verroken. — Anseele, De Bruyn, De Kinder, Duret, Geldof, Hens, Hicguet, Rongvaux, Van Winghe. — Demuyter, Van Glabbeke.

Zie :

4-XV : Begroting overgemaakt door de Senaat.
399 : Amendement.

(1) Composition de la Commission : MM. Brunfaut, président; De Paepe, Goetghebeur, Jaminet, Lamalle, Loos, Marck, Piers, Robyns, Vandenberghe (Omer), Vergels, Verhamme, Verroken. — Anseele, De Bruyn, De Kinder, Duret, Geldof, Hens, Hicguet, Rongvaux, Van Winghe. — Demuyter, Van Glabbeke.

Voir :

4-XV : Budget transmis par le Sénat.
399 : Amendement.

G.

HOOFDSTUK III : Het bestuur van het vervoer	12	CHAPITRE III : Administration des transports	12
A. — Goederenvervoer met autovoertuigen	12	A. — Transport de marchandises par véhicules automobiles ...	12
B. — Betaald personenautovervoer	13	B. — Transports rémunérés de personnes par véhicules auto-	13
C. — Tunnelrechten	17	C. — Péages des tunnels	17
HOOFDSTUK IV : Bestuur van Zeewezen	17	CHAPITRE IV : Administration de la Marine	17
I. — De Staatsvloot	17	I. — La Flotte de l'Etat	17
II. — De koopvaardij	18	II. — La marine marchande	18
III. — De visserijvloot	20	III. — La flotte de pêche	20
HOOFDSTUK V : Commissariaat generaal van het toerisme ...	21	CHAPITRE V : Commissariat général au tourisme	21
Kredieten en Verwezenlijkingen	21	Crédits et Réalisations	21
HOOFDSTUK VI. — Sabena	22	CHAPITRE VI : La Sabena	22
I. — Lijst der luchtlijnen geëxploiteerd in 1951	23	I. — Liste des lignes aériennes exploitées en 1951	23
II. — Luchtvloot	23	II. — Flotte aérienne	23
TWEEDE DEEL : Nationaal Bureau voor de voltooiing van de		DEUXIEME PARTIE : Office National pour l'achèvement de	
Noord-Zuid-Verbinding	24	la Jonction Nord-Midi	24
Kosten van de verwezenlijking van de Noord-Zuid-Verbin-		Coût de réalisation de la Jonction Nord-Midi	24
ding	24	Pour les services de l'Office National	24
Voor de diensten van het Nationaal Bureau	24	Pour les services de la S.N.C.B.	24
Voor de diensten van de N. M. B. S.	24	Travaux importants restant à exécuter après le 31 décem-	
Belangrijke werken nog uit te voeren na 31 December 1953 ...	25	bre 1953	25
DERDE DEEL : Regie van Telegraaf en Telefoon	27	TROISIEME PARTIE : Régie des Télégraphes et des Télé-	
Leningen	28	phones	27
Investerings	28	Emprunts	28
Programma 1952	28	Investissements	28
Ontwikkeling van het telefoonnet	28	Programme 1952	28
Automatisering	29	Développement du réseau téléphonique	28
Automatisch interverkeer	30	Automatisation	29
Toestand van het personeel	31	Communications interurbaines automatiques	30
Personeel-effectief van het Hoofdbestuur van de R. T. T. ...	32	Situation du personnel	31
Bezoldigingen	33	Effectif du personnel de l'Administration Centrale de la	
Pensioenen	33	R. T. T.	32
Sociale lasten	33	Rémunérations	33
Vragen gesteld door leden der Commissie	33	Pensions	33
VIERDE DEEL : Regie der luchtwegen	37	Charges sociales	33
A. — Ontvangsten	37	Questions posées par des membres de la Commission	33
B. — Uitgaven	37	QUATRIEME PARTIE : Régie des Voies aériennes	37
Tabel van het Personeel	40	A. — Recettes	37
Taalregime van Melsbroek	40	B. — Dépenses	37
Nota over het programma der uit te voeren werken in 1952 ...	44	Tableau du Personnel	40
VIJFDE DEEL : Belgisch Nationale Radio-Omroep	48	Régime linguistique de Melsbroek	40
Het Zendcentrum te Waver-Overijse	50	Note concernant le programme des travaux en 1952	44
Verslag over de manier waarop in de praktijk de programma's		CINQUIEME PARTIE : Radiodiffusion Nationale Belge	48
worden opgemaakt	52	Le Centre d'émission de Wavre-Overijse	50
Stemmingen	53	Rapport concernant le mode d'élaboration des programmes ...	52
VRAGEN EN ANTWOORDEN	55	Votes	53
		QUESTIONS ET REPONSES	55

MEVROUWEN, MIJNE HEREN.

ALGEMENE BESCHOUWINGEN.

1. — Dit wetsontwerp en de er mee verband houdende vraagstukken maken reeds het voorwerp uit van een merkwaardig, uitvoerig verslag van de Senaatscommissie van Verkeerswezen (Document van de Senaat n^o 240, d.d. 20 Maart 1952).

Aan de grondige behandeling er van, werden ook meerdere openbare vergaderingen van de Senaat, grotendeels, gewijd (Senaat, Parlementaire Handelingen van 25, 26, 27 Maart en 3 April 1952).

Wij menen dan ook heel die stof niet meer, in 't lang en in 't breed, te moeten uiteenzetten en ons te mogen bepalen bij het onderstrepen, toelichten of aanvullen van sommige der in voormelde bescheiden voorkomende belangrijke gegevens, daarbij gebruik makende van de talrijke inlichtingen welke de heer Minister van Verkeerswezen, die al de vergaderingen van uwe Commissie bijwoonde, aan deze, op haar eerste verzoek, verstrekte.

2. — Zoals U, voorzeker, reeds hebt opgemerkt, omvat het wetsontwerp waarover het hier nu gaat, niet alleenlijk de begroting van het eigenlijk Ministerie van Verkeerswezen, dus, van de traditionele besturen van dit departement, maar ook de voorzieningsrekeningen van de verschillende autonome organismen die van dat Ministerie afhangen, n. l. het Nationaal Bureau voor de Voltooiing van de Noord-Zuid Verbinding, de Regie van Telegraaf en Telefoon, de Regie van de Luchtwegen en het N. I. R.

Wij staan dus hier voor ene belangrijke innovatie, vermits — zoals U, trouwens, best weet — die begroting en voorzieningsrekeningen, tot nog toe, altijd afzonderlijk werden ingediend om dan ook afzonderlijk te worden behandeld.

Welnu, uwe Commissie aanziet de samentrekking van dat alles tot een geheel als een logische en gezonde maatregel waarvan zelfs, zonder enige overdrijving, mag worden gezegd dat hij aan een noodzakelijkheid beantwoordt.

Want, daardoor, zal er heel wat tijd worden gewonnen bij de behandeling van — en de stemming over — al die voorstellen maar zal ook het Parlement zich gemakkelijker en beter een gedacht kunnen vormen over het al of niet gegrond zijn van de verschillende kredietenaanvragen, daar het in de mogelijkheid zal gesteld zijn al de activiteiten van bedoeld ingewikkeld departement, op één plan, te overzien en een juistere kijk te krijgen op de verschillende problemen die zich op het gebied van het verkeerswezen stellen alsook op het verband dat er tussen die problemen bestaat.

Voegen wij hier aan toe dat in die maatregel niets ligt dat indruist tegen het statuut van bedoelde organismen, waarover, trouwens, zoals over alle parastatale organismen, het toezicht beter dient te worden georganiseerd.

Doch gezegd statuut voorziet ook uitdrukkelijk dat de voorzieningsrekeningen worden beschouwd als van rechtswege goedgekeurd door de Wetgevende Kamers indien deze hen niet, op een bepaalde datum, hebben gestemd.

Zo komt het dan ook dat de in onderhavig wetsontwerp voorkomende voorzieningsrekeningen reeds uitvoerbaar zijn omdat zij niet vóór 31 December l.l. werden goedgekeurd.

3. — Dit verslag bestaat uit vier delen.

In het eerste deel, zal worden gehandeld over de begroting van het eigenlijk Ministerie van Verkeerswezen en over zijn verschillende besturen en diensten.

In het tweede, over de voorzieningsrekeningen van het Nationaal Bureau voor de Voltooiing van de Noord-Zuid Verbinding en over de stand van de werken.

MESDAMES, MESSIEURS.

CONSIDERATIONS D'ORDRE GENERAL.

1. — Le présent projet de loi ainsi que les problèmes connexes ont déjà fait l'objet d'un rapport remarquable et très complet de la Commission sénatoriale des Communications (Document du Sénat, n^o 240, en date du 20 mars 1952).

Le Sénat a également consacré, à l'examen approfondi du projet, la majeure partie de plusieurs séances publiques (Sénat, Annales Parlementaires des 25, 26 et 27 mars et du 3 avril 1952).

Nous estimons, dès lors, ne plus devoir traiter le problème en détail et pouvoir nous borner à souligner, commenter ou compléter certaines questions importantes figurant aux documents susvisés utilisant, à cet effet, les nombreux renseignements que M. le Ministre des Communications, qui a assisté à toutes les séances de votre Commission, s'est empressé de fournir à la demande de celle-ci.

2. — Comme vous l'aurez certainement remarqué, le projet de loi en question contient non seulement le budget du Ministère des Communications proprement dit, c'est-à-dire des administrations traditionnelles de ce département, mais aussi les comptes de prévision des différents organismes autonomes relevant de ce Ministère, à savoir l'Office National pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi, la Régie des Télégraphes et des Téléphones, la Régie des Voies Aériennes ainsi que l'I. N. R.

Nous nous trouvons donc ici en présence d'une innovation importante, étant donné — vous ne l'ignorez certainement pas — que ce budget et ces comptes de prévision furent toujours, jusqu'à présent, déposés et examinés séparément.

Aussi votre Commission considère que ce groupement constitue une mesure saine et logique, qui peut, sans exagérer, être considérée comme répondant à une nécessité.

Elle permettra de réaliser un gain de temps appréciable lors de l'examen et du vote de tous ces projets; en outre, le Parlement pourra se rendre compte mieux et plus aisément du bien-fondé des diverses demandes de crédits, parce qu'il aura une vue d'ensemble des activités de ce département fort complexe et un aperçu plus exact des divers problèmes qui se posent dans le domaine des communications et de la cohésion existant entre ces divers problèmes.

Ajoutons que cette mesure est parfaitement compatible avec les statuts des organismes visés, sur lesquels il conviendrait, comme d'ailleurs pour tous les autres organismes paraétatiques, d'organiser un meilleur contrôle.

Mais ces statuts prévoient aussi formellement que les comptes de prévision sont considérés comme adoptés de plein droit, par les Chambres Législatives si, à une date déterminée, celles-ci ne les ont pas votés.

C'est ainsi que les comptes de prévision figurant au présent projet de loi sont déjà exécutoires parce qu'ils n'ont pas été approuvés avant le 31 décembre dernier.

3. — Le présent rapport comprend quatre parties.

La première partie traite du budget du Ministère des Communications proprement dit ainsi que de ses administrations et services divers.

La deuxième partie est relative aux comptes de prévision de l'Office National pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi et à l'état des travaux.

In het derde, over de voorzieningsrekeningen van de Regie van Telegraaf en Telefoon en van het N. I. R. en over de er mee verband houdende kwesties.

In het vierde, over de begroting van de Regie der Lucht-
wegen en over hierover te maken opmerkingen.

In het vijfde, over het N. I. R.

Gezien de uitgebreidheid van de te behandelen stof, heeft uwe Commissie, voor elk van die delen, een bijzonder verslaggever aangesteld.

EERSTE DEEL.

HET EIGENLIJK MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN.

EERSTE HOOFDSTUK.

DE BEGROTING.

De eigenlijke gewone begroting van de verschillende besturen van het Departement bedraagt 4.139.613.000 fr.

Vergeleken met die voor 1951, welke, bij hare indiening, 4.199.306.000 frank bedroeg maar, na toevoeging van twee aanpassingskredietenlijsten, op 4.574.499.000 frank klom, vertoont zij ene vermindering van 434.886.000 frank.

Wanneer men nog daarbij let op het cijfer der begroting voor 1950, dat op 4.634.013.000 frank beliep, lijdt het geen twijfel meer dat de heer Minister van Verkeerswezen zich voortdurend inspant om de uitgaven van zijn departement te beperken en te verminderen.

Die inspanning is des te verdienstelijker daar zij wordt gedaan terwijl ene verhoging van prijzen, wedden en lonen zich voordoet.

* * *

De uitgaven voorzien, in de onderhavige begroting, onder hoofdstuk I — dus « de uitgaven voor algemeen bestuur » — zijn vermeerderd met 107.639.000 frank tegenover die welke in de begroting voor 1951 voorkomen. In die vermeerdering komen o. m. de bezoldigingen tussen voor 83.277.000 frank, de toekenningen en vergoedingen voor 3.294.000 frank en de leveringen door tussenkomst van het Centraal Bureau van Benodigdheden voor 15 miljoen 689.000 frank.

De vermeerdering van het bedrag der bezoldigingen vloeit voort uit: a) het feit dat de verhoging van de wedden met 5 % in 1951 slechts voor 8 maanden geldt (30 miljoen minder dan in 1952); b) de ontoereikendheid van de kredieten die bij de Posterijen voor de boventallige brievenbestellers en hulp-brievenbestellers (36 miljoen) en voor de beambten-hulpkrachten (9 miljoen) uitgetrokken werden.

Er valt aan te merken dat het definitief personeelseffectief van het departement van 18.471 in 1951 op 18.348 in 1952 is gekomen.

De vermeerdering van het artikel: « Toekenningen en vergoedingen » wordt verrechtvaardigd door de veralgemening van de fietsdiensten (Posterijen), de verhoging van de kasvergoedingen in functie van de verhandelde gelden (Posterijen) en de verhoging van de vergoedingen voor hogere functies (herziening van de weddeschalen).

De verhoging van de prijs der kantoorbehoeften (16 miljoen) en van de prijs van de klerstoffen (4 miljoen) gecompenseerd door de prijsvermindering van de kantoor-machines, leggen de vermeerdering met 15.689.000 frank uit van artikel 12 van hoofdstuk I en waarin het gaat over de leveringen door tussenkomst van het C. B. B.

Wijzen wij er op dat de voor 1951 en 1952 opgegeven cijfers van het eerste begrotingshoofdstuk, de sommen niet bevatten welke nodig zijn voor de bezoldiging van

La troisième partie se rapporte aux comptes de prévision de la Régie des Télégraphes et des Téléphones, et de l'I. N. R., ainsi qu'aux questions corrélatives.

La quatrième concerne le budget de la Régie des Voies Aériennes et contient les observations formulées à ce sujet.

La cinquième traite de l'I. N. R.

Vu l'ampleur de la matière, votre Commission a décidé de désigner un rapporteur spécial pour chacune des parties.

PREMIERE PARTIE.

MINISTERE DES COMMUNICATIONS PROPREMENT DIT.

CHAPITRE PREMIER.

LE BUDGET.

Le budget proprement dit des différentes administrations du Département s'élève à 4.139.613.000 francs.

Par rapport au budget de 1951 qui, au moment de son dépôt, s'élevait à 4.199.306.000 francs mais fut porté à 4.574.499.000 francs par deux feuillets d'ajustement, le présent budget présente une diminution de 434.886.000 fr.

De plus, si l'on considère le montant du budget pour 1950, qui était de 4.634.018.000 francs, il ne fait plus de doute que M. le Ministre des Communications s'efforce constamment de limiter et de réduire les dépenses de son département.

Cet effort est d'autant plus méritoire qu'il coïncide avec une hausse des prix, traitements et salaires.

* * *

Les dépenses prévues au présent budget sous le chapitre premier « Dépenses d'Administration générale » sont en augmentation de 107.639.000 francs par rapport à celles figurant au budget de 1951. Dans cette augmentation, les rémunérations interviennent pour 83.277.000 francs, les allocations et indemnités pour 3.294.000 francs et les livraisons à l'intervention du Bureau central des Fournitures pour 15.689.000 francs.

L'accroissement du montant des rémunérations résulte : a) du fait que la majoration de 5 % des traitements en 1951 n'est valable que pour 8 mois (30 millions de moins qu'en 1952); b) de l'insuffisance des crédits prévus par l'Administration des Postes pour les facteurs surnuméraires et les auxiliaires-facteurs (36 millions) ainsi que pour les employés auxiliaires.

Il y a lieu de remarquer que l'effectif du personnel définitif du département est tombé de 18.471 unités en 1951 à 18.348 unités en 1952.

L'augmentation du montant de l'article « Allocations et indemnités » se justifie par la généralisation des services cyclistes (Postes), la majoration des indemnités de caisse en fonction des sommes manipulées (Postes) et la majoration de l'indemnité pour fonctions supérieures (revision des barèmes des traitements).

L'augmentation du prix des fournitures de bureau (16 millions) et du prix des tissus d'habillement (4 millions), compensée par la diminution des prix des machines de bureau, explique l'augmentation de 15.689.000 francs à l'article 12 du chapitre premier relatif aux fournitures effectuées à l'intervention de l'O. C. F.

Remarquons que les chiffres prévus pour 1951 et 1952 au chapitre premier du budget ne comprennent pas les sommes nécessaires à la rémunération du personnel sur la

het personeel op grond van de sedert 1 Januari 1951 toe te passen nieuwe weddeschalen, daar de nodige kredieten globaal op de begroting der diensten van de Eerste-Minister zijn voorzien.

Merken wij, anderzijds, op dat de ontvangsten voortspuitende uit de werking van de besturen van het departement voorkomen op de begroting van 's Lands middelen voor een totaal bedrag van 1.838.000.000 frank. Dit cijfer is 4 miljoen hoger dan in 1951. Het omvat, inzonderheid, 1.400 miljoen ontvangsten van het Bestuur der Posterijen.

In verband hiermede, dient er te worden gewezen op de niet-bezoldigde prestaties die door het Bestuur der Posterijen voor rekening van derden worden uitgevoerd en kunnen geraamd worden als volgt :

	In miljoenen
a) Postvrijdom van de ministeriële departementen...	125
b) Tijdelijke postvrijdom voor Landsverdediging ...	39,1
c) Uitkeringen op oud-strijdersboekjes (Financiën) ...	0,094
d) Verkoop van fiscale waarden ...	22,2
e) Betaling van interestbewijzen...	0,766
f) Verkoop van pensioenzeugels ...	6,188
g) Afgifte van stortingskaarten ...	0,628
h) Exploitatiekosten van het Bestuur der Postchecks...	253

Moesten die prestaties bezoldigd worden dan zouden de totale inkomsten 2.285.000.000 frank bereiken en zouden de uitgaven van het departement, nu 4.139.000.000 frank, in werkelijkheid een last van ongeveer 1.854.000.000 frank vertegenwoordigen.

Hieruit vloeit dan ook voort dat de gezagsopdracht van het departement in feite verscheidene honderden miljoenen frank minder kost dan het op de begroting gebracht verschil tussen de uitgaven en de ontvangsten, zegge 2.302 miljoen frank.

Bij de vermeerdering van de kredieten gevraagd in hoofdstuk III (Werken) en in hoofdstuk IV (andere uitgaven en uitgaven voor order) respectievelijk 16.000.000, 13.395.000 en 5.001.000 frank menen wij niet te moeten blijven stilstaan vermits de toelichting er van voldoende voorkomt in het verantwoordingsprogramma dat bij de begroting is gevoegd.

* * *

Zoals wij hoger zegden, geeft deze begroting, vergeleken bij die voor 1951, een vermindering aan van 434.886.000 frank. Deze vermindering vindt haar uitleg in hoofdstuk II dat de toelagen voorziet. Worden sommigen van die toelagen vermeerderd, anderen worden verminderd met als resultaat dat het totaal bedrag der voorziene toelagen dat, voor 1951, 2.277.340.000 frank bedroeg, in deze begroting 1.700.649.000 frank wordt.

De volgende toelagen werden vermeerderd :

1) Inschrijving van een krediet van 10 miljoen frank om de Zeevisserij te steunen... fr. 10.000.000

Deze tussenkomst moet toelaten ingevolge een ontwerp van wet houdende oprichting van het Fonds voor de Zeevisserij de financiële sanering van dit bedrijf te verwezenlijken door een tussenkomst van de Staat in de interesten der leningen welke door de uitrusting van het visserijbedrijf en van de aanverwante bedrijven worden toegestaan.

base des nouveaux barèmes applicables au 1^{er} janvier 1951, les crédits nécessaires étant prévus globalement au budget des services du Premier-Ministre.

Notons, d'autre part, que les recettes provenant du fonctionnement des administrations du département figurent au budget des Voies et Moyens pour un montant total de 1.838.000.000 de francs. Ce chiffre dépasse de 4 millions celui de 1951. Il comprend, en particulier, 1.400 millions de recettes de l'Administration des Postes.

Dans cet ordre d'idées, il y a lieu d'attirer l'attention sur les prestations non rémunérées effectuées par l'Administration des Postes pour compte de tiers et qui peuvent être évalués comme suit :

	En millions
a) Franchise de port pour les départements ministériels...	125
b) Franchise de port temporaire pour la Défense Nationale ...	39,1
c) Remboursements sur livrets d'anciens combattants (Finances) ...	0,094
d) Vente de valeurs fiscales ...	22,2
e) Paiement de coupons d'intérêt ...	0,766
f) Vente de timbres-retraite ...	6,188
g) Délivrance de cartes de versement ...	0,628
h) Frais d'exploitation de l'Office des Chèques postaux ...	253

S'il fallait rémunérer ces prestations, les ressources globales atteindraient 2.285.000.000 de francs et les dépenses du Département, actuellement de 4.139.000.000 de francs, représenteraient en réalité une charge d'environ 1 milliard 854.000.000 de francs.

Il en résulte, dès lors, que la mission d'autorité du Département coûte en fait plusieurs millions de francs de moins que la différence, portée au budget, entre les dépenses et les recettes, soit 2.302 millions de francs.

Nous estimons ne pas devoir nous arrêter aux augmentations de crédit, sollicitées au chapitre III (Travaux) et au chapitre IV (Autres Dépenses et Dépenses pour ordre) et qui s'élèvent respectivement à 16.000.000 de francs, 13.395.000 francs et 5.001.000 francs, les motifs en étant exposés de façon assez détaillée dans le programme justificatif joint au budget.

* * *

Comme il est dit ci-dessus, ce budget accuse une diminution de l'ordre de 434.886.000 francs par rapport à celui de 1951. L'explication de cette diminution se trouve au chapitre II, relatif aux subventions. Si quelques-unes de ces subventions sont majorées, d'autres par contre sont réduites, avec comme résultat que le montant global des subventions prévues, qui était de l'ordre de 2.277.340.000 fr. pour 1951, s'élève à 1.700.649.000 francs dans le présent budget.

Les subventions suivantes sont majorées :

1) Inscription d'un crédit de 10.000.000 de francs pour venir en aide à la pêche maritime ... fr. 10.000.000

Consécutivement à un projet de loi portant création du Fonds de la Pêche maritime, cette subvention doit permettre de réaliser l'assainissement financier de cette industrie, par une intervention de l'Etat dans les intérêts des emprunts, émis en vue de l'équipement de l'industrie de la pêche et des industries annexes.

2) Inschrijving van een toelage met het oog op de bevordering der studie van het voermaterieel... 2.500.000
(Krediet van 5 miljoen laten vallen in 1951, daar de studiën niet genoeg gevorderd waren.)

3) Verhoging van het krediet voor de kosteloze doorgang door de tunnels onder de Schelde (met het oog op de geleidelijke opheffing van de doorgangsrechten) ... 3.000.000

4) Verhoging van de toelage voor de Maatschappelijke zekerheid voor de zeelieden der Koopvaardij (gerechtvaardigd met het oog op een verhoging van het bedrag der bijdragen in de Zeeliedenkas)... 1.500.000

5) Arbeidersvacanties ... 5.000.000

6) Uittrekking van een toelage aan de Stad Antwerpen voor de inrichting van een Nationaal Zeevaartmuseum... 1.000.000

7) Verhoging van de tussenkomst van de Staat in de exploitatie-uitgaven van de Regie der Luchtwegen ... 10.000.000

In werkelijkheid zal de toelage aan de R. L. W. tot op 65 miljoen frank kunnen verminderd worden, rekening gehouden :

a) met een overschot van toelagen van het vorige dienstjaar 16.000.000 frank;

b) met de werkelijke exploitatieuitkomsten van 1951 (tekort van 71 miljoen fr.);

c) met een overdracht van de kosten der werken in eigen beheer op het speciaal fonds : 20.000.000 frank.

8) Verhoging van de tussenkomst van de Staat in het door de N. M. B. S. geleden verlies door het feit dat werklieden en weekabonnementen worden afgeleverd (gelijk aan de belangrijkheid van de in die sector door de N. M. B. S. geboekte winstderving) 100.000.000

9) Verhoging van de tussenkomst van de Staat in de lasten die door de Spoorwegmaatschappijen gedragen worden, uit hoofde van tariefverminderingen verleend aan sommige categorieën van bevooroordeelde reizigers (toepassing van de dienaangaande met de Spoorwegmaatschappijen gesloten overeenkomsten) ... 3.000.000

Totaal ... 136.000.000

De volgende toelagen werden verminderd :

1) Een vermindering van subsidie voor het Commissariaat-generaal voor Toerisme ... fr. 1.000.000
(Gerechtvaardigd door de huidige begrotingsmoeilijkheden).

2) Afschaffing van de toelage aan de Stad Antwerpen als tussenkomst van de Staat in de kosten voor de wederopbouw van het Zeemanshuis ... 10.000.000

3) Vermindering van de toelagen aan het N. I. R. (ingevolge een verdeling der lasten van de exploitatieuitgaven van het station Leopoldstad tussen de departementen van Verkeerswezen, Koloniën en Buitenlandse Zaken)... 7.400.000

4) Vermindering van de Staatstussenkomst in het exploitatietekort der N.M.B.S. 700.000.000
De opgegeven vermindering van 700 miljoen wordt gerechtvaardigd :

a) door de toepassing van het in 1949 goedgekeurd plan voor het financieel herstel;

2) Inscription d'une subvention pour promouvoir l'étude du matériel de transport ... 2.500.000
(Suppression du crédit de 5 millions en 1951, les études n'étant pas suffisamment avancées.)

3) Majoration du crédit pour la gratuité de passage par les tunnels sous l'Escaut (en vue de la suppression progressive des péages)... 3.000.000

4) Majoration de la subvention pour la Sécurité sociale des marins de commerce (justifiée par la majoration du montant des cotisations à la Caisse des Marins) ... 1.500.000

5) Vacances ouvrières ... 5.000.000

6) Octroi d'un subside à la ville d'Anvers pour l'aménagement d'un Musée Maritime national... 1.000.000

7) Majoration de l'intervention de l'Etat dans les dépenses d'exploitation de la Régie des Voies aériennes ... 10.000.000

En réalité, la subvention à la R. V. A. pourra être ramenée à 65 millions de francs compte tenu :

a) d'un reliquat de subsides à l'exercice antérieur : 16.000.000 de francs;

b) des résultats d'exploitation réels de 1951 (déficit, de 71 millions de francs);

c) d'un transfert au fonds spécial, du coût des travaux en régie autonome : 20.000.000 de francs;

8) Majoration de l'intervention de l'Etat dans la perte supportée par la S. N. C. B. du fait de la délivrance d'abonnements ouvriers et de travail (correspondant à la privation de bénéfice enregistrée par la S. N. C. B. dans ce secteur) ... 100.000.000

9) Majoration de l'intervention de l'Etat dans les charges supportées par les Sociétés ferroviaires du chef de réductions tarifaires accordées à certaines catégories de voyageurs privilégiés (application des conventions conclues à cet effet avec les Sociétés ferroviaires) 3.000.000

Total... fr. 136.000.000

Les subventions ci-après ont été réduites :

1) Une réduction du subsidie en faveur du Commissariat Général au Tourisme fr. 1.000.000
(Justifiée par les difficultés budgétaires actuelles)

2) Suppression du subsidie à la Ville d'Anvers au titre d'intervention de l'Etat dans les frais de reconstruction du « Zeemanshuis » 10.000.000

3) Réduction de la subvention à l'I. N. R. (suite à une répartition des charges des frais d'exploitation du poste de radiodiffusion de Léopoldville entre les départements des Communications, des Colonies et des Affaires Etrangères) ... 7.400.000

4) Réduction de l'intervention de l'Etat dans le déficit d'exploitation de la S.N.C.B. 700.000.000
Ladite réduction de 700 millions se justifie :

a) par l'application du plan d'assainissement financier approuvé en 1949;

b) door het toekennen, bij uitzondering in 1951 van een toelage van 350 miljoen frank voor tussenkomst in de lasten van de herzieningen van de bezoldigingsschalen en pensioenen.

5) Afschaffing van de toelage als tussenkomst van de Staat in de bouwkosten van het Tehuis voor Zeelieden Apostolatus Maris ... 2.000.000

Totaal... fr. 720.400.000

't zijn eene vermindering der toelagen van ongeveer 577 miljoen frank.

HOOFDSTUK II.

DE N. M. B. S.

A. — De financiële toestand.

1. — Uitslagen van het dienstjaar 1951.

De uitslagen van het dienstjaar 1951 doen zich voor als volgt (in miljoenen frank) :

Exploitatie-ontvangsten	10.255,7	
Staatssubsidie	1.450,—	
		11.705,7
Exploitatie-uitgaven... ..		11.498,7
		+ 207,—
Financiële lasten... ..		— 346,—
		139,—
Mali		139,—

In December 1951, heeft de Maatschappij het hoofd moeten bieden aan een nieuwe financiële last voortvloeiend uit een herziening van de barema's en de pensioenen met uitwerking op 1 Januari 1951.

Deze nieuwe last bedraagt, jaarlijks, in totaal 790 miljoen frank.

Om rekening te houden met de terugwerkende kracht van deze maatregel, heeft de Maatschappij vanwege de Staat, een uitzonderlijke subsidie voor 1951 ontvangen ten belope van 350 miljoen frank, hetgeen de oorspronkelijke Staatstussenkomst van 1.100 miljoen op 1.450 miljoen frank bracht.

2. — Financiële toestand op 31 December 1951.

De financiële toestand op 31 December 1951 was als volgt (in miljoenen frank) :

Overgedragen verlies op einde 1950... ..	790,9
Verlies dienstjaar 1951	139,—
	929,9

3. — Voorzieningen voor het dienstjaar 1952.

Het exploitatiebudget 1952 doet zich voor als volgt (in miljoenen frank) :

Exploitatie-ontvangsten... ..	10.634	
Staatssubsidie	750	
		11.384
Exploitatie-uitgaven... ..		11.555
		— 171
Financiële lasten... ..		— 412
		583
Mali		583

b) par l'octroi, exceptionnellement en 1951, d'un subside de 350 millions de francs comme intervention dans les charges des révisions de barèmes des rémunérations et pensions;

5) Suppression de la subvention au titre d'intervention de l'Etat dans les frais de construction du Home pour Marins Apostolatus Maris... 2.000.000

Total... fr. 720.400.000

soit une diminution des subventions, de l'ordre de 577 millions de francs.

CHAPITRE II.

LA S. N. C. B.

A. — Situation financière.

1. — Résultats pour l'exercice 1951.

Les résultats pour l'exercice 1951 se présentent comme suit (en millions de francs) :

Recettes d'exploitation	10.255,7	
Subvention de l'Etat	1.450,—	
		11.705,7
Dépenses d'exploitation		11.948,7
		+ 207,—
Charges financières		— 346,—
		139,—
Mali		139,—

En décembre 1951, la Société a dû faire face à une charge financière nouvelle résultant de la révision des barèmes et des pensions, mesure sortant ses effets au 1^{er} janvier 1951.

Cette charge nouvelle s'élève annuellement à 790 millions de francs.

Pour tenir compte de l'effet rétroactif de cette mesure, la Société a reçu de l'Etat pour 1951 une subvention exceptionnelle d'un montant de 350 millions, ce qui portait l'intervention initiale de l'Etat de 1.000 millions à 1.450 millions de francs.

2. — Situation financière au 31 décembre 1951.

La situation financière au 31 décembre 1951 se présentait de la façon suivante (en millions de francs) :

Report pertes fin 1950	790,9
Pertes exercice 1951	139,—
	929,9

3. — Prévisions pour l'exercice 1952.

Le budget d'exploitation pour 1952 se présente comme suit (en millions de francs) :

Recettes d'exploitation	10.634	
Subvention de l'Etat	750	
		11.384
Dépenses d'exploitation... ..		11.555
		— 171
Charges financières		— 412
		583
Mali		583

Ene merkelijke verbetering van dit verwacht resultaat zou kunnen bekomen worden door de N. M. B. S. te vergoeden voor de gratis of onvoldoende betaalde prestaties die zij levert voor de verschillende departementen. Deze maatregel, waarmede de heer Minister, in principie, akkoord gaat, wordt thans grondig onderzocht.

4. — Wedden, pensioenen en sociale lasten.

De aandacht van de Maatschappij werd de laatste tijd vooral gevestigd op de verhoging van de pensioenslasten en in het algemeen op de verhoging van de globale personeelslasten. Dit blijkt duidelijk uit onderstaande tabel :

(In miljoenen frank.)

UITGAVEN	Werkelijke uitgaven Dépenses réelles				Ramingen 1952 Prévisions 1952		DEPENSES
	Bedrag	%	Bedrag	%	Bedrag	%	
	Montant		Montant		Montant		
Totale exploitatieuitgaven	10.172		11.499		11.555		Total des dépenses d'exploitation.
Wedden en lonen	4.824	47	5.391	47	5.271	46	Traitements et salaires.
Pensioenen	1.853	18	2.516	22	2.652	23	Pensions.
Sociale lasten	468	5	481	4	482	4	Charges sociales.
Totaal	7.145	70	8.388	73	8.405	73	Total.

(En millions de francs.)

Wat de pensioenen betreft, heeft de Maatschappij dit vraagstuk op grondige wijze bestudeerd en de Raad van Beheer heeft aan de Nationale Paritaire Commissie voorstellen gedaan, ten einde bepaalde hervormingen in te voeren, inzonderheid :

1° de herziening van de beschikkingen die het personeel met 30 jaar dienst de mogelijkheid geven zijn oppensioenstelling aan te vragen op de ouderdom van 55 jaar voor het rijdend personeel en van 60 jaar voor het zittend personeel. Dit is belangrijk want in 1951 werden 52 % van het aantal pensioenen toegekend op deze basis;

2° de herziening van de voorwaarden waarin de agenten, die ongeschikt verklaard worden voor de uitoefening van hun normale ambtsbezigheden, de wederopleiding in een lagere graad kunnen weigeren;

3° de herziening van de reglementering betreffende de vroegtijdige oppensioenstelling wegens invaliditeit. De belanghebbenden die van deze beschikkingen genieten ont-snappen inderdaad nu aan de onverenigbaarheden waaraan de agenten die in dienst blijven tot 65 jaar zich moeten onderwerpen:

Ook op gebied van Maatschappelijke Zekerheid, heeft de Maatschappij aan haar Kas van Sociale Werken gevraagd enige van de reglementaire beschikkingen te wijzigen die betrekking hebben op :

— de tussenkomst voor raadplegingen in het Cabinet van een specialist-geneesheer;

— de tussenkomst van de aangeslotenen in de kosten der pharmaceutische producten;

— de tandverzorging;

— de ziektevergoeding;

— het ruimer gebruik van de radiografische diensten van de geneeskundige centra.

Il serait possible d'améliorer notablement le résultat escompté, en indemnisant la S.N.C.B. des prestations qu'elle effectue gratuitement ou sans rémunération suffisante pour les différents départements. Cette mesure, avec laquelle M. le Ministre s'est déclaré d'accord en principe, fait actuellement l'objet d'une étude approfondie.

4. — Traitements, pensions et charges sociales.

Ces temps derniers, l'attention de la Société a été surtout attirée sur l'accroissement des charges des pensions et, en général, sur l'augmentation de la charge globale des dépenses de personnel. L'augmentation ressort clairement du tableau ci-dessous :

En ce qui concerne les pensions, la Société a soumis la question à une étude approfondie et le Conseil d'Administration a saisi la Commission paritaire nationale de propositions en vue de la réalisation de certaines réformes, notamment :

1° la révision des dispositions permettant au personnel comptant 30 années de service, de demander la mise à la pension à l'âge de 55 ans, pour le personnel roulant, et de 60 ans, pour le personnel sédentaire. Ceci est important, car en 1951, 52 % des pensions furent accordées sur cette base;

2° la révision des conditions dans lesquelles les agents déclarés inaptes à l'exercice de leurs fonctions normales peuvent refuser la rééducation dans un grade inférieur;

3° la révision de la réglementation relative à la pension anticipée pour invalidité. Les bénéficiaires de ces dispositions échappent en effet actuellement aux incompatibilités auxquelles doivent se soumettre les agents qui restent en service jusqu'à 65 ans.

En matière de Sécurité sociale, la Société a demandé à sa Caisse des Œuvres sociales de modifier les dispositions réglementaires qui concernent :

— l'intervention pour consultations au cabinet d'un médecin spécialiste;

— l'intervention des affiliés dans le coût des produits pharmaceutiques;

— les soins dentaires;

— l'indemnité de maladie;

— l'extension de l'usage des services radiographiques des centres médicaux.

B. — De financiële tussenkomst van de Staat.

Wij hebben, hierboven, sprekende over de toelagen, gewezen op de schommelingen welke, in onderhavige begrotingen, de financiële tussenkomsten van de Staat ten voordele van de N. M. B. S. ondergaat.

Wij menen goed te doen met nu ook eens een overzicht van die tussenkomsten over de jaren 1946 en volgende, inbegrepen 1952, te geven.

B. — Intervention financière de l'Etat.

En parlant des subsides, nous avons indiqué plus haut les fluctuations que subit, dans les budgets en question, l'intervention financière de l'Etat en faveur de la S. N. C. F. B.

Nous croyons bien faire en donnant également un aperçu de ces interventions pour les années 1946 et suivantes, y compris 1952.

VOORWERP — OBJET	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952
In exploitatiedeficit — Dans le déficit d'exploitation ...	669.591.059	1.515.000.000	1.994.690.000	2.000.000.000	1.450.000.000	1.100.000.000 (2)	750.000.000
Tussenkomst a rato van 50 % in het verlies geleden op het vervoer van geabonneerde werklieden en van werk — Intervention à concurrence de 50 % dans la perte supportée sur les abonnements ouvriers et de travail ...	—	—	—	—	450.000.000	450.000.000	550.000.000
Tussenkomst a rato van 50 % in het verlies geleden op het vervoer van bevoorrechte reizigers — Intervention à concurrence de 50 % dans la perte subie sur le transport des voyageurs privilégiés ...	12.198.000	11.954.000	11.710.000	214.089.000 (1)	99.539.000	106.000.000	112.000.000
Vergoeding toegekend om reden der tarievenverminderingen toegestaan ten gunste van de Luxemburgse metaalindustrie — Indemnité allouée en compensation des réductions de tarifs de transport accordées à la métallurgie luxembourgeoise ...	12.000.000	12.000.000	12.000.000	12.000.000	12.000.000	12.000.000	12.000.000
Herkrijgbare voorschotten (buitengewone begroting) — Avances récupérables (budget extraordinaire) ...	—	—	350.000.000	600.000.000	—	—	—
Totaal — Totaux ...	693.789.059	1.538.954.000	2.368.400.000	2.826.089.000	2.011.539.000	1.668.000.000	1.424.000.000

(1) Bijkomende uitgaven 1947 en 1948 inbegrepen.

(2) Een uitzonderlijke toelage van 350 miljoen werd in 1951 verleend ten einde de N. M. B. S. toe te laten het hoofd te bieden aan de lasten voortvloeiende uit de toepassing met terugwerkende kracht van de nieuwe barema's en pensioenen.

(1) Y compris les dépenses supplémentaires de 1947 et 1948.

(2) Un subside exceptionnel de 350 millions a été accordé en 1951 afin de permettre à la S. N. C. B. de faire face aux charges résultant de l'application, avec effet rétroactif, des nouveaux barèmes et pensions.

C. — Electrificatiewerken.

Het programma tot electrificatie van 1.500 km.-lijnen werd onmiddellijk na de oorlog onderzocht door de Nationale Commissie voor de electrificatie der spoorwegen en definitief aangenomen in 1947.

Eerste schijf.

De eerste schijf van dit programma betrof de lijnen Brussel-Charleroi en Linkebeek-Antwerpen-Noord, hetzij een totaal van 126 km.

De indienststelling van deze lijnen greep plaats respectievelijk op 19 November 1949 en 11 Maart 1950.

Tweede schijf.

De tweede schijf van het programma omvat de volgende lijnen :

— Brussel-Noord-Leuven-Luik-(Guillemins) met de antenne Voroux-Kinkempois.

— Brussel-Zuid-Oostende met de antennes Denderleeuw-Aalst, Brugge-Blankenberge, Brugge-Knokke.

C. — Travaux d'électrification.

Le programme d'électrification de 1.500 km de lignes a fait l'objet, immédiatement après la guerre, d'un examen par la Commission Nationale pour l'Electrification des chemins de fer, pour être adopté définitivement en 1947.

Première tranche.

La première tranche de ce programme avait trait aux lignes Bruxelles-Charleroi et Linkebeek-Anvers-Nord, soit au total 126 km.

La mise en service de ces lignes a eu lieu respectivement le 19 novembre 1949 et le 11 mars 1950.

Deuxième tranche.

La deuxième tranche de ce programme comprend les lignes suivantes :

— Bruxelles (Nord)-Louvain-Liège (Guillemins) avec l'antenne Voroux-Kinkempois;

— Bruxelles (Midi)-Oostende avec les antennes Denderleeuw-Alost, Bruges-Blankenberge, Bruges-Knokke;

- Brussel-Namen, met de antennes Ronet-Gembloux, Ottignies-Leuven.
- Leuven-Mechelen.

Deze schijf omvat ongeveer 415 km.

A) Financiering.

De werken uit te voeren in het kader van de tweede schijf zullen gefinancierd worden door de leningscapaciteiten toegekend aan de N. M. B. S. bij de wet van 4 Mei 1949.

B) Stand der Werken.

— Vak Brussel-Zuid-Gent St. Pieters en Denderleeuw-Aalst :

Op deze beide vakken zijn de werken, zowel wat de bovenleidingen betreft, als de televerbindingen, de seinrichtingen en de noodzakelijk uit te voeren bouwwerken aan de gang.

— Vak Brussel-Noord-Leuven :

De voorbereidende werken als het afschaffen van de overwegen, de verlaging der sporen en de inrichting der stations zijn ofwel beëindigd ofwel aan de gang.

— Vak Brussel-Namen :

De Raad van Beheer der N. M. B. S. heeft in zijn zitting van Mei II. de eerste kredieten goedgekeurd voor het uitvoeren van de voorafgaande werken als verlagen der sporen en inrichten van stations.

Met deze werken zal eerlang een aanvang worden genomen.

C) De voorziening betreffende de indienststelling van de lijnen der tweede schijf loopt over de jaren 1953 tot 1955.

Volgende schijven.

De electrificatie van de andere lijnen opgenomen in het programma der 1.500 km. lijnen zal het voorwerp uitmaken van een derde schijf en misschien van een vierde.

Op te merken valt dat de electrificatie van de lijn Namen-Aarlen in alle geval in het begin van de derde schijf zal worden voorzien.

D. — Exploitatie van spijs- en drankzalen, stationsbibliotheken, enz...

1. — Spijs- en drankzalen.

Sedert Juni 1950 exploiteert de N. M. B. S. de drankzaal van Brussel-Zuid in eigen beheer.

De resultaten van deze exploitatie hebben de stoutste verwachtingen overtroffen. Niet alleen is zij winstgevend, doch zelfs voordeliger dan de exploitatie met het regime der vergunningen.

De netto-winst voor 1951 bedroeg 3.363.170 frank tegen een vergoeding die in het jaar 1949 — laatste jaar van exploitatie met vergunning — slechts 1.013.000 frank bedroeg.

Ten aanzien van deze bemoedigende resultaten, heeft de Maatschappij de formule van rechtstreekse exploitatie dan ook uitgebreid tot de stations Bergen en Namen.

- Bruxelles-Namur avec les antennes Ronet-Gembloux, Ottignies-Louvain;
- Louvain-Malines.

Cette tranche comporte environ 415 km.

A) Financement.

Les travaux à exécuter dans le cadre de la deuxième tranche seront financées dans la limite des possibilités d'émissions d'emprunts consenties à la S. N. C. B. par la loi du 9 mai 1949.

B) Etat d'avancement des travaux.

— Section Bruxelles (Midi)-Gand (St-Pierre) et Denderleeuw-Alost :

Sur ces deux sections, tant en ce qui concerne les superstructures que les télécommunications, les installations de signalisation et les travaux de construction indispensables sont en voie d'exécution.

— Section Bruxelles (Nord)-Louvain :

Les travaux préparatoires, tels que la suppression des passages à niveau, l'abaissement des voies et l'aménagement des stations, sont terminés ou en cours.

— Section Bruxelles-Namur :

En sa réunion de mai dernier, le Conseil d'Administration de la S. N. C. B. a approuvé les premiers crédits destinés à l'exécution des travaux préparatoires tels que l'abaissement des voies et l'aménagement des stations.

Ces travaux seront entamés incessamment.

C) Selon les prévisions, la mise en service des lignes de la deuxième tranche aura lieu au cours des années 1953 à 1955.

Tranches suivantes.

L'électrification des autres lignes, comprises dans le programme des 1.500 km de lignes, fera l'objet d'une troisième tranche et peut-être d'une quatrième.

Il est à remarquer que l'électrification de la ligne Namur-Arlon est en tous cas prévue pour le début de la troisième tranche.

D. — Exploitation de buffets et buvettes, bibliothèques des gares, etc...

1. — Buffets et buvettes.

Depuis juin 1950, la S. N. C. B. exploite elle-même la buvette de Bruxelles-Midi.

Les résultats de cette exploitation ont dépassé les prévisions les plus audacieuses. Non seulement elle est lucrative, mais elle est même plus avantageuse que l'exploitation sous le régime des licences.

Le bénéfice brut pour 1951 s'est élevé à 3.363.170 francs contre 1.013.000 francs seulement en 1949, dernière année de l'exploitation sous licence.

Etant donné ces résultats encourageants, la Société a étendu également la formule de l'exploitation directe aux gares de Mons et de Namur.

2. — Verkoop van drank in bepaalde treinen.

De exploitatie van de « snack-bars » in de treinen is voor de Maatschappij een bron van nieuwe ontvangsten. Deze exploitatie heeft in 1951, 561.456 frank opgebracht tegen 473.051 frank in 1950.

3. — Stationsbibliotheken.

De exploitatie der stations is bij contract, dat een einde neemt op 31 December 1965, toevertrouwd aan de N. V. Stations-bibliotheken.

De N. M. B. S. ontvangt van deze vennootschap een vergoeding die gelijk is aan een veranderlijk procent volgens het bedrag der ontvangsten.

Voor 1951, zal de vergoeding ongeveer 6.500.000 frank bedragen.

E. — Taaltoestand bij de hogere ambtenaren.

Er werd, voor de zoveelste maal, door de Vlaamse Leden in uwe Commissie, geklaagd over de taaltoestand bij de hogere ambtenaren van de N. M. B. S., te meer dat er geen verbetering schijnt in te komen, wel integedeel. Er werd dan ook aangedrongen bij de heer Minister opdat hij krachtadig zou optreden opdat er een einde kome aan de onduidbare miskenning van de taalwet. Ziehier hoe die toestand er uit ziet :

Directies	Februari 1951		Mei 1952	
	F	N	F	N
Secretariaat van de Raad van Beheer	3	1	2	2
Algemene Directie	8	3	8	3
	11	4	10	5
Exploitatie	5	6	6	5
Electriciteit en Seindienst	10	2	10	4
Personeel	13	12	13	11
Handelsdienst	5	3	4	2
Financiën	8	8	9	7
Materieel	20	9	19	8
Baan	12	8	12	7
Totaal	84	52	83	49

F. — Herziening van de gevallen van burgerontrouw.

De Raad van Beheer der N. M. B. S. heeft in zijn zitting van December 1951, de principebeslissing genomen, beroepscommissies voor het personeel van de N. M. B. S. op te richten.

In overeenstemming met de wet van 1926 tot oprichting van de Maatschappij dient deze beslissing voorgelegd aan de Nationale Paritaire Commissie, samengesteld uit 10 afgevaardigden van de Maatschappij en 10 afgevaardigden van de erkende personeelsgroeperingen. Deze Commissie zal tevens de uitvoeringsmodaliteiten van deze beslissing dienen te onderzoeken en vast te leggen.

Nochtans, dient te worden opgemerkt dat deze commissies slechts zullen toegankelijk zijn aan de bedienden waarvan de straf niet bekrachtigd of herzien werd door een koninklijk besluit.

Voor deze laatste, zal een ontwerp van wet worden neergelegd waarbij de mogelijkheid tot herziening voorzien is.

2. — Vente de boissons dans certains trains.

L'exploitation de snack-bars dans les trains est une source de nouvelles recettes pour la Société. Cette exploitation a rapporté 561.456 fr. en 1951, contre 473.051 fr. en 1950.

3. — Bibliothèques des gares.

L'exploitation des gares est confiée, par contrat expirant au 31 décembre 1965, à la S. A. Bibliothèques des Gares.

La S. N. C. B. reçoit de cette société une redevance égale à un pourcentage variable suivant les recettes.

Pour 1951, la redevance sera d'environ 6.500.000 fr.

E. — Situation linguistique des cadres supérieurs.

Une fois de plus, des membres flamands de la Commission se sont plaints de la situation linguistique dans les cadres supérieurs de la S. N. C. B., d'autant plus qu'aucune amélioration ne semble intervenir, bien au contraire. Aussi a-t-il été insisté auprès du Ministre pour qu'il intervienne énergiquement afin de mettre un terme à l'intolérable méconnaissance de la loi linguistique. La situation se présente comme suit :

Directions	Février 1951		Mai 1952	
	F	N	F	N
Secretariat du Conseil d'Administration	3	1	2	2
Direction Générale	8	3	8	3
	11	4	10	5
Exploitation	5	6	6	5
Service d'électricité et de signalisation	10	2	10	4
Personnel	13	12	13	11
Service Commercial	5	3	4	2
Finances	8	8	9	7
Materiel	20	9	19	8
Voie	12	8	12	7
Total	84	52	83	49

F. — Revision des cas d'incivisme.

En sa séance de décembre 1951, le Conseil d'Administration de la S. N. C. B. a décidé en principe la création de commissions d'appel pour le personnel de la S. N. C. B.

Conformément à la loi de 1926 portant création de la Société, cette décision doit être soumise à la Commission paritaire nationale, composée de 10 délégués de la Société et de 10 délégués des groupements reconnus du personnel. Cette Commission devra également examiner et mettre au point les modalités d'exécution de cette décision.

Il est à remarquer, cependant, que ces Commissions ne seront accessibles qu'aux agents dont la peine n'a pas été confirmée ou révisée par un arrêté royal.

Pour ces derniers, un projet de loi sera déposé, prévoyant la possibilité de revision.

G. — Toestand der agenten van de ex-Nord-Belge.

De toestand van de agenten van de gewezen spoorweg-maatschappij Nord-Belge overgenomen op 10 Mei 1940 door de N. M. B. S., werd in de eerste jaren van de oorlog geregulariseerd.

De principes die aan de basis van deze regularisatie lagen, waren, in bepaalde gevallen, te streng. In September 1951, heeft de Raad van Beheer dan ook zijn instemming betuigd met een voorstel van de Directie om de assimilatie van dit personeel te herzien.

De toepassingsmodaliteiten van deze beslissing zijn klaar en werden aan de Nationale Paritaire Commissie overgemaakt.

Een definitieve beslissing mag dan ook eerlang verwacht worden.

HOOFDSTUK III.

HET BESTUUR VAN HET VERVOER.

A. — Goederenvervoer met autovoertuigen.

Staande voor een voorstel van radicale afschaffing van het Bureel van het Wegverkeer en bijgevolg van volkomen vrijheid van goederenvervoer met autorijtuigen, heeft de heer Minister het standpunt doen kennen dat hij desaan gaande inneemt en dat door uwe Commissie, mits zekere voorbehouden, werd bijgetreden. Dat standpunt is het volgende :

Het goederenvervoer met autorijtuigen wordt verzekerd door min of meer 150.000 camions waarvan 17.000, ongeveer, worden benuttigd, schier regelmatig voor vervoer voor rekening van derden en de overigen voor vervoer voor eigen rekening.

Het is nu nog niet mogelijk terug te komen tot een regiem van volledige vrijheid wat al dat vervoer betreft omdat de voorwaarden om de vrije mededinging toe te laten nog niet zijn vervuld. Inderdaad :

a) het lastencohier van 1866, toepasselijk op de spoorweg, verplicht deze alle vervoer te aanvaarden en men kan vaststellen dat in vele gevallen, de vervoeren normaal aan de baan worden toevertrouwd, een klein percentage toegekend zijnde aan de spoorweg die eenvoudig als bijmiddel dient voor een gebeurlijke overmaat;

b) te recht of ten onrechte, heeft de tarificatie van de spoorweg, die werd bepaald ten tijde dat de mededinging van de baan nog niet bestond gevoelige verschillen aanvaard in de vervoerprijs, volgens de waarde van de koopwaren. Het is de tarificatie *ad valorem*, in gevolge dewelke de prijs van de waren met geringe waarde, zo weinig mogelijk werd belast, het gemis aan winst op die vervoeren gecompenseerd zijnde door de koopwaren die een hoger tarief konden verdragen. Dit tarificatiestelsel geeft thans aanleiding tot de afschuiming van de vervoeren door de baanvervoerders. Aldus, stelt men vast dat nijveraars per spoor de grondstoffen aankrijgen die aan zeer lage prijs werden vervoerd maar aan de baan het vervoer van de afgemaakte producten toevertrouwen, omdat de prijs van dat vervoer hoger is dan die welke door de baanvervoerder wordt gevraagd;

c) de vervoeren per spoor maken het voorwerp uit van gedetailleerde annotaties en van vrachtbrieven waardoor alle mogelijkheid van fiscale fraude wordt uitgesloten. Dit is niet het geval met de camions;

G. — Situation des agents de l'ancien Nord-Belge.

La situation des agents de l'ancienne société de chemins de fer Nord-Belge, reprise le 10 mai 1940 par la S.N.C.B., a été régularisée au cours des premières années de la guerre.

Dans certains cas, les principes de base de cette régularisation étaient trop sévères. C'est pourquoi, en septembre 1951, le Conseil d'Administration s'est rallié à une proposition de la Direction tendant à revoir l'assimilation de ce personnel.

Les modalités d'application de cette décision sont au point et ont été transmises à la Commission paritaire nationale.

Dès lors, on peut s'attendre prochainement à une décision définitive.

CHAPITRE III.

ADMINISTRATION DES TRANSPORTS.

A. — Transport de marchandises par véhicules automobiles.

En présence d'une proposition, visant la suppression radicale de l'Office des Transport par Route et, par conséquent, la liberté complète en matière de transport de marchandises par véhicules automobiles, M. le Ministre a fait connaître son point de vue, à ce sujet, auquel votre Commission s'est ralliée sous certaines réserves. Ce point de vue est le suivant :

Le transport de marchandises par véhicules automobiles est assuré par environ 150.000 camions, dont près de 17.000 sont affectés, régulièrement, à des transports pour compte de tiers, et les autres à des transports pour compte du transporteur même.

Il n'est pas encore possible de revenir à un régime de liberté complète en ce qui concerne tous ces transports, parce que les conditions de libre concurrence ne sont pas encore remplies. En effet :

a) le cahier des charges de 1886, applicable aux chemins de fer, oblige ceux-ci à accepter tout transport, et l'on peut constater que dans beaucoup de cas les transports sont normalement confiés à la route, un petit pourcentage étant attribué aux chemins de fer, qui font figure de transporteur auxiliaire pour les éventuels excédents;

b) à tort ou à raison, la tarification des chemins de fer, établie à un moment où la concurrence de la route était inexistante, a admis dans les prix du transport des différences sensibles selon la valeur des marchandises. C'est la tarification « *ad valorem* », suivant laquelle les marchandises de moindre valeur sont taxées le moins possible, la privation de bénéfice subie sur ces transports étant compensée par les marchandises pouvant supporter un tarif plus élevé. Ce système de tarification a pour effet actuellement de drainer, au profit des transporteurs routiers, les transports les plus intéressants. Ainsi, l'on constate que des industriels reçoivent par chemin de fer les matières premières, transportées à des prix très bas, mais confient à la route le transport des produits finis, le prix de ce transport par chemin de fer étant plus élevé que celui réclamé par le transporteur routier;

c) les transports par voie ferrée s'accompagnent d'annotations détaillées et de lettres de voiture qui excluent toute possibilité de fraude fiscale. Il n'en va pas de même des camions;

d) de spoorweg staat in voor het onderhoud van al zijne vaste installaties en draagt de kosten voor nodige uitbreidingen en verbeteringen terwijl al de kosten van aanleg en onderhoud der baan door de Staat worden gedragen. Hiertegen werpt men, echter, niet zonder recht, op dat de baanvervoer voor heel wat taksen staan die op het spoor niet toepasselijk zijn.

Wat er ook van zij, onbetwistbaar is het toch dat de mededinging tussen het spoor en de baan slechts ten nadele van het spoor kan uitvallen, zodat, alvorens tot de volledige vrijheid terug over te gaan, de nodige voorwaarden van gelijkheid moeten worden geschapen.

Ook worden de tariefkwesties door de N. M. B. S. onderzocht, al staat het van nu af vast dat er geleidelijk moet worden overgegaan tot wijziging van bedoeld tariefstelsel zo men ene brutale overhoopwerping van onze economie wil vermijden. Er moet dan ook nog ene oplossing worden gevonden aan de kwesties, hierboven, sub a) en c) besproken.

Maar, het in voege zijnde regiem vertoont ook zeer ernstige gebreken. Tenslotte, leidt het tot een onaanneembaar monopolie van de reeds gevestigde beroepstransporteurs. Het is, bovendien, draconisch door dat het aan de transporteurs voor eigen rekening verbiedt vracht aan te nemen voor de terugreizen.

Het Koninklijk besluit van 12 Mei 1951, op voorstel van de heer Minister van Verkeerswezen genomen, voorziet dan ook maatregelen die gezegd regiem in zekere mate milderen.

Het voorziet :

1) de uitbreiding tot de omtrek van 25 km. van de vervoeren toegelaten door de machtiging genaamd « vervoerplaat ». Deze wordt practisch verleend aan al wie haar aanvraagt. Te voren was zij beperkt tot een omtrek van slechts 10 km.;

2) al de machtigingen verleend voor meer dan 25 km. en die, te voren, uit verschillende categorieën bestonden, 't zij volgens de natuur der koopwaren, 't zij volgens de beperking van de toegelaten zones, werden uitgebreid tot alle koopwaren voor heel het land, en dit met het doel aan de beroepstransporteurs, zoveel mogelijk, vracht voor de terugreis te verzekeren.

Verder heeft, ten einde de misbruiken te keer te gaan, de Minister alle afstand verboden van machtiging van vervoer per camion, tenzij tussen familieleden.

B. — Betaald personenautovervoer.

Autobus.

De besluitwet van 30 December 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen bepaalt dat de machtigingen tot exploitatie van openbare autobusdiensten bij voorrang moeten toegekend worden aan de maatschappijen die reeds het grootste gedeelte van het bewust vervoer verzekeren.

Bij toepassing van die bepaling werden bijna alle lijnen geconcedeerd aan de twee nationale spoorwegmaatschappijen.

Deze mogen ze in regie exploiteren of de exploitatie er van verpachten aan concessiehouders.

De N. M. B. S. heeft ze in al de gevallen verpacht. De N. M. B. exploiteert ongeveer de helft er van in regie en zij neemt haar toevlucht tot verpachting voor de andere helft.

d) les chemins de fer doivent assurer l'entretien de toutes leurs installations fixes et assumer les frais des extensions et améliorations nécessaires, tandis que c'est l'Etat qui supporte tous les frais de construction et d'entretien de la voie. Toutefois en objectera, et non sans raison, que les transports routiers doivent faire face à de nombreuses taxes ne frappant pas les chemins de fer.

Quoi qu'il en soit, il est certain que la concurrence entre le rail et la route ne pourra aboutir qu'à défavoriser le rail. de sorte qu'avant de retourner à la liberté complète, il faut créer l'indispensable égalité de conditions.

La S. N. C. B. examine également les questions tarifaires, bien qu'il soit dès à présent acquis qu'il convient de réaliser progressivement la modification dudit système de tarification, si l'on veut éviter un bouleversement brutal de notre économie. Il faut aussi trouver une solution aux questions traitées ci-dessus sous a) et c).

Mais le régime en vigueur révèle pourtant aussi de très graves défauts. Il conduit en fait à un intolérable monopole des transporteurs déjà établis. En outre, il est draconien parce qu'il interdit aux transporteurs travaillant pour leur propre compte d'accepter des chargements pour les retours.

Aussi l'arrêté royal du 12 mai 1951, pris sur la proposition de M. le Ministre des Communications, prévoit-il des mesures qui apporteront à ce régime un certain tempérament.

Il prévoit :

1) l'extension du rayon à 25 km. pour les transports que permet l'autorisation dite « plaque de transport ». Cette autorisation est pratiquement délivrée à quiconque la sollicite. Elle était auparavant limitée à un rayon de 10 km. seulement;

2) l'extension, à toutes les marchandises et à tout le pays, de toutes les autorisations accordées pour plus de 25 km et qui auparavant comportaient diverses catégories, soit selon la nature de la marchandise, soit selon l'étendue des zones autorisées, cette extension visant à assurer aux transporteurs, dans la mesure du possible, une charge au retour.

Afin de prévenir les abus, le Ministre a ensuite interdit toute cession d'autorisation de transport par camion, sauf entre membres d'une même famille.

B. — Transports rémunérés de personnes par véhicules automobiles.

Autobus.

L'arrêté-loi du 30 décembre 1946, portant revision et coordination de la législation relative aux transports rémunérés de personnes par véhicules automobiles, prévoit que les autorisations d'exploiter des services publics d'autobus doivent être accordées par priorité aux Sociétés assurant déjà la majeure partie du trafic envisagé.

Par application de cette disposition la presque totalité des lignes ont été concédées aux deux sociétés nationales des chemins de fer.

Celles-ci peuvent les exploiter en régie ou en confier l'exploitation à des fermiers.

La S. N. C. B. les a affermées dans tous les cas. La S. N. C. V. en exploite environ la moitié en régie, et à recours à des fermiers pour l'autre moitié.

In het tot dusver toegepaste verpachtingsstelsel, zorgt de pachthouder voor de inning van de vervoerprijs, doch hij moet aan de concessiehoudende maatschappij een bijdrage betalen die berekend wordt volgens de ontvangsten.

Anderzijds, bedroeg de duur van de concessies sedert de bevrijding slechts enkele maanden; zij werden op iedere vervaldag vernieuwd, maar aan de exploitanten mocht geen contract op lange termijn worden toegestaan. Deze laatsten hebben heftig protest aangetekend voor een grotere stabiliteit van hun bedrijf en vooral voor de afschaffing van de bijdragen ten voordele van de concessiehoudende maatschappijen.

Ten einde de belangen van beide partijen te vrijwaren en tevens de vigerende wetgeving te eerbiedigen, heeft de heer Minister Segers het vraagstuk opnieuw ter studie gelegd en een nieuw stelsel uitgewerkt dat gegrond is op de volgende drie beginselen:

- 1) een compensatie moet tot stand gebracht worden tussen de lijnen met druk en met gering verkeer;
- 2) het stelsel van de bijdragen door de pachters-exploitanten te betalen aan de concessiehoudende maatschappijen moet worden opgegeven;
- 3) de duur van het contract moet voldoende zijn om de afschrijving van het aangewende kapitaal mogelijk te maken.

Om die beginselen toe te passen moet het stelsel der verpachting verdwijnen, en er zullen twee mogelijke exploitatiemethoden overblijven:

- 1° exploitatie in regie door de concessiehouder;
- 2° aanwending van private exploitanten, door verhuring van autobussen, bezoldigd naar rato van het afgelegde aantal kilometer.

In dit geval zorgt de concessiehoudende maatschappij zelf voor de inning van de ontvangsten en behoudt zij het gehele handelsrisico van het bedrijf.

Om de exploitant aan te duiden, maken de maatschappijen gebruik van de aanbesteding, op grond van een formule waarbij de kostprijs per km.-autobus wordt vastgesteld.

De inschrijver duidt het percentage van die kostprijs aan tegen welke hij er in toestemt de dienst te verzekeren, waardoor zijn bijdrage zal kunnen gewijzigd worden naargelang van de schommelingen der prijzen van grondstoffen en lonen; op die wijze wordt een contract op lange termijn mogelijk.

De concessies worden toegekend voor de maximum-duur die door de wet wordt toegelaten, nl. voor 10 jaar; de formaliteiten te dien einde zijn aan de gang.

Het contract dat de exploitanten en de maatschappijen verbindt heeft een duur van 5 tot 10 jaar.

Het ligt voor de hand dat de overschakeling van het huidige naar het nieuwe stelsel overgangsmaatregelen zal vergen. Zo zullen de maatschappijen, bij het aanduiden van de exploitanten, niet onmiddellijk en in alle gevallen het aanbestedingsstelsel toepassen, maar zij zullen diegenen van hun huidige pachters ontzien die hun voldoening schenken.

De twee maatschappijen hebben hun instemming betuigd om dit nieuwe stelsel toe te passen, dat in werking zal treden naargelang van de toekenning der machtigingen voor lange duur.

Dans le système d'affermage pratiqué jusqu'à présent, le fermier assure la perception du prix du transport, mais doit payer à la Société concessionnaire une redevance calculée en fonction des recettes.

D'un autre côté, depuis la libération la durée des concessions était de quelques mois seulement; elles étaient renouvelées à chaque échéance, mais un contrat de longue durée ne pouvait être consenti aux exploitants. Ceux-ci ont vivement réclamé une plus grande stabilité de leur entreprise et surtout la suppression des redevances au profit des sociétés concessionnaires.

En vue de sauvegarder les intérêts des deux parties, tout en respectant la législation existante, M. le Ministre Segers a remis le problème à l'étude et a élaboré un nouveau système, basé sur les trois principes suivants:

- 1) la compensation doit être établie entre les lignes à fort et à faible trafic;
- 2) il convient d'abandonner le régime des redevances à payer par les fermiers exploitants, aux sociétés concessionnaires;
- 3) le contrat doit être d'une durée suffisante pour permettre l'amortissement du capital engagé.

Pour l'application de ces principes, le système d'affermage doit disparaître, et il restera deux modes d'exploitation possibles:

- 1° l'exploitation en régie par le concessionnaire;
- 2° le recours à des exploitants privés, par location d'autobus, rétribué au prorata des km. parcourus.

Dans ce cas, la Société concessionnaire assure elle-même la perception des recettes et conserve tout le risque commercial de l'entreprise.

Pour désigner l'exploitant, les Sociétés auront recours à l'adjudication, basée sur une formule déterminant le prix de revient du km. autobus.

Le soumissionnaire indiquera le pourcentage de ce prix de revient auquel il consent à assurer le service, ce qui permettra de faire varier sa rétribution avec les mouvements des prix des matières et des salaires; un contrat à long terme deviendra ainsi possible.

Les concessions seront octroyées pour la durée maximum autorisée par la loi, c'est-à-dire pour 10 ans; les formalités à cette fin sont en cours.

Le contrat liant les exploitants et les sociétés aura une durée de 5 à 10 ans.

Il va de soi que le passage du régime actuel au régime nouveau nécessitera des mesures transitoires. Ainsi dans la désignation des exploitants, les sociétés n'appliqueront pas, immédiatement et dans tous les cas, le système d'adjudication, mais elles auront des égards pour ceux de leurs fermiers actuels qui leur donnent satisfaction.

Les deux sociétés ont marqué leur accord pour appliquer ce nouveau système qui sera mis en vigueur au fur et à mesure de la délivrance des autorisations de longue durée.

Autocardiens.

VRAAG :

Voor elke autobus wordt een borgsom van 20.000 frank gevraagd. Dit is klaarblijkelijk overdreven. Waarom wordt een zo aanzienlijk bedrag geëist? Kan dit niet worden verminderd?

ANTWOORD :

Het bedrag is vastgelegd op 2.000 frank per voertuig met minimum van 20.000 frank. Dit bedrag, vastgesteld in overleg met de Nationale Federatie der Autobus- en Autocaruitbaters, is niet groot indien het vergeleken wordt met de koopprijs van een autocar, welke zowat 500.000 frank bedraagt.

Bij het Besluit van de Regent van 20 September 1947 worden verscheidene straffen bepaald, gaande van de gewone boete van 200 frank tot de verbeurdverklaring van de borgsom in geval van vervallenverklaring.

Deze maatregelen zouden zonder uitwerking blijven indien het bedrag der borgsom te gering was.

Overigens wordt bij artikel 15 van de besluitwet van 30 December 1946 onder meer voorzien dat de vergunningen worden verleend, na een onderzoek omtrent de materiële waarborgen van de kandidaten. Kan er beweerd worden dat een exploitant die geen borgsom van 20.000 frank kan verschaffen, alle materiële waarborgen biedt?

Anderzijds past het aan te stippen, dat door het voorschrijven van een lagere borgsom, zoals dit vóór de oorlog het geval was, de bevoegde diensten aan een overdreven vloed van paperassen het hoofd zouden moeten bieden, wegens de wijzigingen welke voortdurend door de exploitanten aan hun effectieve worden gebracht. Er dient inderdaad opgemerkt, dat, bij elke buitendienststelling van een voertuig, de exploitanten de terugbetaling aanvragen van het gedeelte van de borgsom dat op dit voertuig betrekking heeft, hetgeen telkenmale een tussenkomst bij de Deposito- en Consignatiekas vergt, terwijl bij gelegenheid van de wedersamenstelling van hun effectief, dezelfde stappen dienen gedaan bij bedoelde Kas, afgezien van de herinneringsbrieven en van de aanmaningen welke aan de exploitanten dienen gestuurd voor het aanvullen van het bedrag der borgsom.

Ten slotte dient opgemerkt, dat de borgsom in gereed geld een interest opbrengt welke de rekeninghouder jaarlijks kan innen, en dat de rekeninghouder van een borgsom in Staatsfondsen al zijn rechten behoudt wat betreft de coupons en de loten.

VRAAG :

De belasting van 4,5 t. h. op het vervoer is overdreven.

ANTWOORD :

Deze aangelegenheid valt onder de bevoegdheid van het Departement van Financiën.

Men ziet overigens de gepastheid niet in, de exploitanten van autocars er niet aan te onderwerpen, dan wanneer die belasting toepasselijk is op de exploitaties van openbare autobusdiensten, en dat zelfs de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen en verscheidene andere openbare inrichtingen er niet van werden vrijgesteld. Anderzijds zie ik geen geldige reden om vrijstelling van deze belasting te verlenen aan autocarexploitanten die merklijk lagere prijzen stellen dan die welke gelden voor de andere verkeersmiddelen.

Services d'autocars.

QUESTION :

On demande pour chaque car une garantie de 20.000 fr. C'est manifestement exagéré. Pourquoi faut-il tant? N'y a-t-il pas moyen de diminuer?

RÉPONSE :

Le montant du cautionnement est fixé à 2.000 francs par véhicule avec minimum de 20.000 francs. Ce montant qui a été fixé d'accord avec la Fédération Nationale des Exploitants d'autobus et d'autocars n'est pas élevé si on le compare au prix d'achat d'un autocar, de l'ordre de 500.000 fr.

L'arrêté du Régent du 20 septembre 1947 prévoit diverses pénalités allant de la simple astreinte de 200 francs jusqu'à la confiscation du cautionnement en cas de déchéance.

Ces mesures seraient inopérantes si le montant du cautionnement était minime.

Par ailleurs, l'article 15 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 stipule notamment que les autorisations sont données, après examen portant sur les garanties matérielles des candidats. Peut-on prétendre que l'exploitant qui ne peut fournir une caution de 20.000 francs présente toutes garanties matérielles?

D'autre part, il convient de noter qu'en prescrivant un minimum de cautionnement moins élevé, ainsi que cela se pratiquait avant-guerre, les services compétents devraient faire face à une paperasserie exagérée du chef des modifications qui sont constamment apportées par les exploitants dans leurs effectifs. Il est à noter en effet qu'à toute mise hors service d'un véhicule les exploitants sollicitent le remboursement de la partie du cautionnement afférente à ce véhicule, ce qui implique chaque fois une intervention auprès de la Caisse de Dépôts et Consignations, alors que lors de la reconstitution de leur effectif les mêmes démarches sont à effectuer auprès de la dite Caisse indépendamment des rappels et des mises en demeure à adresser aux exploitants pour compléter le montant de leur cautionnement.

Enfin, il y a lieu de noter que le cautionnement en numéraire porte un intérêt que son titulaire peut annuellement toucher, et que le titulaire d'un cautionnement en fonds publics conserve tous ses droits en ce qui concerne les coupons et les lots.

QUESTION :

La taxe de 4,5 % sur les transports est exagérée.

RÉPONSE :

La question est de la compétence du Département des Finances.

On ne voit d'ailleurs pas l'opportunité de ne pas y soumettre les exploitations d'autocars alors que cette taxe est applicable aux exploitations de services publics d'autobus et que même la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux et divers autres organismes publics n'en sont pas exonérés. Par ailleurs, je ne vois pas de raisons pertinentes pour exonérer du paiement de cette taxe les exploitants d'autocars qui pratiquent des prix nettement inférieurs à ceux en vigueur sur les autres moyens de transport.

VRAAG :

a) Baankaarten : hier is er overdrijving : de autocarbestuurders moeten een massa formulieren invullen alsook een massa statistische inlichtingen verstrekken.

ANTWOORD :

Aan de basis van de wettelijke bepaling van de autocardiensten liggen twee hoofdzakelijke begrippen :

1. de verplichting om de reizigers op hun vertrekpunt terug te brengen;
2. de verplichting bepaalde reiswégvormen in acht te nemen.

Er zijn twee middelen om na te gaan of deze voorwaarden zijn vervuld :

— ofwel de exploitant er toe verplichten een vergunning per reis aan te vragen : een ingewikkeld stelsel;

— ofwel in hem vertrouwen stellen door hem toe te laten zelf zijn papieren op te stellen naar de voorgeschreven regelen en hem er toe verplichten op het einde der maand deze bescheiden, ingedeeld en samengevat, terug te zenden met het oog op een nadien uitgevoerde controle; daarin bestaat geheel het stelsel der baankaarten en een behendig exploitant kan deze kleine formaliteit binnen geringe tijd uitvoeren.

Alleen exploitanten die nalatig zijn en vervoer wensen in te richten, welke aan de in bepaalde streken wettelijk gevestigde middelen een al te grote concurrentie aandoen, beklagen er zich over.

De anderen menen integendeel dat het maandelijks overzicht voor hen nuttig is van het standpunt uit van de controle op hun zakengang.

Ten slotte dient wel erkend dat sommige vreemde landen op hun beurt aanvullende controlebescheiden opleggen.

De bevoegde Commissies van de Economische Raad voor Europa, zetelende te Genève, spannen zich in om op dat gebied te komen tot een geleidelijke eenmaking der formaliteiten.

VRAAG :

b) Alleen reeds voor de baankaarten welke zij bij het Bestuur van het Vervoer moeten aankopen, betalen zij 500 frank per jaar.

ANTWOORD :

De kaarten worden niet door het Bestuur van het Vervoer geleverd doch wel door drukkers van de private sector, door het Departement erkend.

Onder die drukkers wordt grote concurrentie op gebied van prijzen gevoert.

De jaarlijkse belasting van 500 frank per voertuig is een belasting voor controle- en bestuurskosten. Zelfs de N. M. B. S., de N. M. B. en de tramwegmaatschappijen zijn ze verschuldigd voor hun autobussen en autocars.

Die belasting bedroeg 200 frank vóór de oorlog.

VRAAG :

De autocarexploitanten zijn verplicht een geldige verzekeringspolis te hebben, terwijl de autobusexploitanten voor rekening van nationale maatschappijen niet dienen verzekerd te zijn.

QUESTION :

a) Feuilles de route : On exagère : les autocaristes doivent remplir un tas de formulaires et fournir un tas de renseignements statistiques.

RÉPONSE :

A la base de la définition légale des services d'autocars, on trouve deux notions essentielles :

1. l'obligation de ramener les voyageurs au point de départ;
2. l'obligation de respecter certaines formes d'itinéraires.

Il y a deux moyens de contrôler si ces conditions sont remplies :

— ou bien astreindre l'exploitant à solliciter une autorisation par voyage : système fastidieux;

— ou bien lui faire confiance en lui permettant de dresser lui-même le document de bord selon les règles prescrites, et l'obliger à renvoyer en fin de mois ces documents, classés et récapitulés, en vue d'un contrôle, *a posteriori* : c'est là tout le système des feuilles de route et l'exploitant avisé exécute cette petite formalité en un temps minime.

Seuls les exploitants négligents et désireux d'organiser des transports par trop concurrents aux moyens de transports légalement établis dans certaines régions, s'en plaignent.

Les autres considèrent au contraire que la récapitulation mensuelle leur est utile au point de vue du contrôle de la marche de leurs affaires.

Enfin, il faut bien reconnaître que certains pays étrangers imposent à leur tour des documents de contrôle supplémentaires.

Les Commissions compétentes du Conseil Economique pour l'Europe, siégeant à Genève, s'efforcent d'aboutir dans ce domaine à une unification progressive des formalités.

QUESTION :

b) Rien que pour les feuilles de route qu'ils doivent acheter à l'Administration des Transports, ils doivent payer 500 francs par an.

RÉPONSE :

Les feuilles ne sont pas livrées par l'Administration des Transports mais par des imprimeurs privés, agréés par le Département.

Il existe entre ces imprimeurs une forte concurrence dans le domaine des prix.

La redevance annuelle de 500 francs par véhicule est une redevance pour frais de contrôle et d'administration. Même la S. N. C. B., la S. N. V. C. et les sociétés de tramways doivent la payer pour leurs autobus et autocars. Cette redevance s'élevait à 200 francs avant la guerre.

QUESTION :

Les autocaristes sont obligés d'avoir une police d'assurance en règle alors que les exploitants d'autobus pour le compte des sociétés nationales ne doivent pas être assurés.

ANTWOORD :

De verzekering is streng verplicht voor alle exploitanten.

De N. M. B. S. en de N. M. B. kunnen als hun eigen verzekeraar optreden, doch alleen wat betreft de voertuigen welke zij in eigendom hebben, en zulks mits instemming van het Departement.

C. — Tunnelrechten.

Hoelang zal het huidig stelsel voor wat betreft de tunnelrechten nog duren ?

Antwoord van de Minister :

Dank zij de uittrekking op de begroting van 1951 van een forfaitaire Staatstoelage, groot 10 miljoen frank, is vanaf 1 Januari 1951 de doorgang in de voetgängerstunnel kosteloos gemaakt en worden ook geen rechten meer geheven van de autobussen en vrachtwagens die ten dienste staan van erkende ondernemingen voor bezoldigd vervoer voor rekening van derden. Bovendien zijn verminderingen toegestaan op de vóór 1 Januari 1951 vigerende prijzen der tickettenboekjes die door vaste klanten worden afgenomen.

Voor 1952 had ik een toelage van 13 miljoen op de begroting voorzien met het doel een nog grotere stap te kunnen doen in de richting van de algehele afschaffing der door Imalso geheven tunnelrechten. Als voorwaarde had ik hierbij gesteld dat de overige garanten van Imalso, wil zeggen de Provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen alsmede de stad Antwerpen, insgelijks een financiële inspanning zouden doen. Op dat punt hebben die garanten zich evenwel tot nog toe niet verbonden en zo komt het dat voorlopig de sedert 1 Januari 1951 tot stand gekomen toestand ongewijzigd behouden is gebleven wat meteen meebrengt dat Imalso tot beloop van 10 miljoen in 1952 zal vergoed worden.

Ik blijf ten volle bereid om in overleg met de betrokken garanten elke passende regeling te bespreken, die van aard is er toe bij te dragen dat beide tunnels onder de Schelde gans kosteloos worden.

HOOFDSTUK IV.

BESTUUR VAN HET ZEEWEZEN.

I. — De Staatsvloot.

Onze Staatsvloot bestaat, op dit ogenblik, uit zes pakketboten, twee schoolschepen, vijf loodsbotten en twee tenders, drie lichtschepen, drie sleepboten en één peilboot. Een vrachtschip is in aanbouw. (Zie hieromtrent het verslag over de Buitengewone begroting, stuk n° 507.)

Lijn Oostende-Dover.

a) Verkeer.

Reizigers : in 1950, 393.040; in 1951, 477.748 of 84.708 meer.

Auto's : in 1950, 15.817; in 1951, 18.426 of 2.609 meer.

Goederen : in 1950, 12.301 T. 560; in 1951, 12.362 T. 990 of 61 T. 430 meer.

RÉPONSE :

L'assurance est rigoureusement obligatoire pour tous les exploitants.

La S. N. C. B. et la S. N. C. V. peuvent se constituer leur propre assureur, mais uniquement en ce qui concerne les véhicules dont elles sont propriétaires, et ce, moyennant l'accord du Département.

C. — Péages des tunnels.

Combien de temps durera encore l'actuel système de péages des tunnels ?

Réponse du Ministre.

Grâce à l'inscription au budget pour 1951 d'un subside forfaitaire de l'Etat, de l'ordre de 10 millions de francs, le passage du tunnel pour piétons a été rendu gratuit, et il n'est plus perçu de péage des autobus et camions au service d'entreprises reconnues de transport rémunéré pour compte de tiers. En outre, des réductions ont été accordées sur les prix en vigueur avant le 1^{er} janvier 1951 pour les carnets de tickets dont se servent des usagers réguliers.

Pour 1952, j'avais prévu au budget un subside de 13 millions, dans le but de faire un pas de plus dans le sens de la suppression totale du péage que lève l'Imalso. Je subordonnais cette contribution à la condition que les autres garants de l'Imalso, notamment les provinces d'Anvers et de Flandre orientale, ainsi que la Ville d'Anvers feraient également un effort pécuniaire. Cependant, ces garants ne se sont pas encore engagés à ce jour et c'est ainsi que provisoirement la situation créée depuis le 1^{er} janvier 1951 est restuée inchangée et que l'Imalso sera subsidiée à concurrence de 10 millions en 1952.

Je reste tout disposé à examiner avec les garants en cause toute forme de règlement de nature à contribuer à rendre l'accès aux deux tunnels sous l'Escaut entièrement gratuit.

CHAPITRE IV.

ADMINISTRATION DE LA MARINE.

I. — La Flotte de l'Etat.

La Flotte de l'Etat compte actuellement six paquebots, deux navires-écoles, cinq bateaux pilotes et deux tenders, trois bateaux-phares, trois remorqueurs et un bateau-sonde. Un cargo est en construction. (Voir à ce sujet le rapport sur le budget Extraordinaire, doc. n° 507.)

Ligne Ostende-Douvres.

a) Trafic.

Passagers : en 1950 : 393.040; en 1951 : 477.748, soit 84.708 en plus.

Autos : en 1950 : 15.817; en 1951 : 18.426, soit 2.609 en plus.

Marchandises : en 1950 : 12.301,560 T.; en 1951 : 12.362,990 T., soit une augmentation de 61.430 T.

b) *Exploitatie-rekening (1950).*

Uitgaven : 127.286.542 frank — tegen ontvangsten : 119.519.429 frank of een verlies van 7.767.113 frank.

In die uitgaven zijn begrepen : a) de sociale lasten met inbegrip van de pensioenen (3.800.000 fr.); b) alle uitgaven die voortspruiten uit werken uitgevoerd door de werkhuizen van het Zeewezen, verhoogd met een percentage (110 %) voor algemene kosten; c) de industriële afschrijving (38.881.000 fr.) en d) de algemene bestuurskosten (10.911.000 fr.).

De ontvangsten bedragen ongeveer 1.750.000 frank meer dan in 1949; de uitgaven zijn ongeveer 7.000.000 lager dan in 1949.

Voegen wij hier aan toe dat de financiële resultaten over 1950 in grote mate werden beïnvloed door de devaluatie van het Pond Sterling in September 1949, devaluatie die het noodzakelijk maakte, ten einde ene rampspoedige concurrentie van wege de andere Kanaallijnen te voorkomen, de bestaande prijzen in Engelse munt te behouden, wat neerkwam op ene vermindering met 20 % der in voege zijnde tarieven. Zonder deze vermindering, zouden de ontvangsten in 1950 ongeveer 133 miljoen meer hebben bedragen — wat ene winstmarge zou gelaten hebben van ongeveer 6 miljoen.

c) *Financiële resultaten van 1951.*

Deze kunnen niet worden verstrekt omdat de begroting der uitgaven nog niet volledig afgesloten is. Voorzien wordt, echter, dat de Oostende-Doverlijn geen of slechts een gering verlies zal boeken.

II. — De koopvaardij.

A. — Samenstelling van de vloot op einde December 1951.

In de loop van 1951 liep er slechts ééne eenheid van stapel en werden er slechts twee eenheden Libertyschepen van 10.000 ton, in de vreemde aangekocht. Daartegenover verdwenen er zeven eenheden waarvan drie door schipbreuk en vier door verkoop in den vreemde.

Kortom, hadden wij op 1 Januari 1951, 94 schepen met 305.098 N. R. T. en 424.949 B. R. T.; op 31 December 1951 hadden wij er nog 90 met 310.546 N. R. T. en 430.576 B. R. T.

B. — Opgang van de vloot van af einde 1951.

Einde 1951, kwam, echter, het programma van nieuwbouw volop in afwikkeling. Het omvatte 11 schepen voor een gezamenlijk draagvermogen van ongeveer 78.000 ton. Van deze elf schepen staan er 10 op Belgische en een op een vreemde werf in aanbouw. Doch, sindsdien is de drang naar een verdere uitbreiding der vloot nog toegenomen. Voor het ogenblik staan in aanbouw op vier Belgische werven, voor rekening van Belgische reders: een turbine-tanker van 29.500 ton, een turbinetanker van 26.000 ton, drie motortankers elk van 9.500 ton, twee motor-cargos elk van 3.000 ton, twee motor-cargos elk van 2.000 ton en drie motor-cargos elk van ongeveer 1.100 ton. Verder zal ons een motor-cargo van 9.500 ton door een buitenlandse werf worden geleverd. Onderhandelingen zijn gaande over het bouwen op Belgische werven van twee motor-cargos van 2.000 ton, van twee anderen van 1.000 ton, terwijl bestellingen in het vooruitzicht zijn van een motor-cargo van 9.500 ton en van enkele cargocoasters.

Samengevat, een programma van over de 20 eenheden

b) *Compte d'exploitation (1950).*

Dépenses : 127.286.542 francs contre 119.519.429 fr. de recettes soit un déficit de 7.767.113 francs.

Ces dépenses comprennent : a) les charges sociales, pensions incluses (3.800.000 francs); b) toutes les dépenses découlant de travaux effectués par les ateliers de la Marine, majorées d'un pourcentage (110 %) pour frais généraux; c) l'amortissement industriel (38.881.000 fr.) et d) les frais généraux d'administration (10.911.000 fr.).

Les recettes s'élèvent à environ 1.750.000 francs de plus qu'en 1949; les dépenses sont d'environ 7.000.000 francs inférieures à celles de 1949.

Ajoutons que les résultats financiers de 1950 furent influencés dans une large mesure par la dévaluation de la livre sterling en septembre 1949, qui pour éviter la concurrence catastrophique des autres lignes de la Manche, imposa le maintien en monnaie anglaise des tarifs en vigueur, ce qui revenait à les réduire de 20 %. Sans cette réduction, les recettes de 1950 auraient été supérieures d'environ 133 millions de francs, laissant une marge bénéficiaire d'environ 6 millions.

c) *Résultats financiers de 1951.*

Il n'est pas encore possible de les fournir, le budget des dépenses n'étant pas encore définitivement clôturé. On estime toutefois que la ligne Ostende-Douvres n'enregistra pas ou guère de perte.

II. — La marine marchande.

A. — Composition de la flotte à fin décembre 1951.

Au cours de l'année 1951, une seule unité a été lancée et deux unités seulement, des navires Liberty de 10.000 tonnes, ont été achetées à l'étranger. Par contre, sept unités ont disparu, trois ayant fait naufrage et quatre ayant été vendues à l'étranger.

Bref, au 1^{er} janvier 1951, nous disposions de 94 navires avec une jauge nette de 305.098 tonneaux et une jauge brute de 424.949 tonneaux; le 31 décembre 1951 nous en avions encore 90 avec une jauge nette de 310.546 tonneaux et une jauge brute de 430.576 tonneaux.

B. — Essor de la flotte depuis la fin de 1951.

A la fin de 1951 toutefois, le programme de constructions nouvelles était en pleine réalisation. Il portait sur 11 navires d'une jauge totale d'environ 78.000 tonnes. De ces onze navires, 10 sont en construction dans des chantiers belges et un dans un chantier étranger. Toutefois, le besoin de poursuivre l'extension de la flotte s'est encore accru depuis lors. Sont pour l'instant en construction dans quatre chantiers belges et pour compte d'armateurs belges : un bateau-citerne à turbine, de 29.500 tonnes, un bateau-citerne à moteur, de 9.500 tonnes chacun, deux cargos à moteur, de 3.000 tonnes chacun, deux cargos à moteur, chacun de 2.000 tonnes et trois cargos à moteur, chacun d'environ 1.100 tonnes. En outre, un chantier étranger nous fournira un cargo à moteur de 9.500 tonnes. Des pourparlers sont en cours en vue de la construction en chantiers belges de deux cargos à moteur de 2.000 tonnes, de deux autres de 1.000 tonnes, tandis que des commandes sont envisagées pour un cargo à moteur de 9.500 tonnes et quelques petits cargos caboteurs.

En résumé, il s'agit d'un programme portant sur 20 unités

en over de 115.000 ton draagvermogen. Voegen wij hier aan toe dat, in de jongste dagen, nog drie degelijke tweehandscargos door Belgische rederijen werden aangekocht, twee van 9.000 ton en een van 3.000 ton.

C. — Krediet voor het bouwen van schepen.

De regeringsmaatregelen in zake krediet voor het bouwen van nieuwe schepen voor de koopvaardij- en de visserijvloot werden steeds bij vooraang aangewend om de transportmogelijkheden der door de oorlog gehavende rederijen te steunen.

De tot op 31 December 1951 toegekende kredieten beliepen 518 miljoen, waarvan er 109 bestemd waren voor de visserijvloot en de overige 409 miljoen aan de koopvaardij werden besteed.

In totaal werden sedert de wet van 1948 voor de koopvaardij 27 schepen op stapel gezet of in bestelling gegeven waaronder 20 van middelmatige tonnemaat (1.100 tot 3.200 ton) voor kleine rederijen die de kustvaart uitoefenen.

Van de 115.000 ton scheepsruimte die binnen korte tijd onze vloot zullen komen vervoege, wordt 1/3 door de grote rederijen zelf bekostigd.

Er valt op te merken dat het overwegend deel dezer kredieten werd verleend voor den bouw op Belgische werf.

Men mag het bedrag dat aan lonen aan onze werklieden wordt uitbetaald ramen op ongeveer 1/3 van het totaal bedrag der kredieten, zegge meer dan 150 miljoen frank.

Dank zij deze kredietverleningen hebben verschillende scheepswerven hun personeel kunnen aan het werk houden, bijzonder aan de kuststreek waar 14 der gebouwde of te bouwen schepen werden besteld (S. A. B. A. R. N. [Hermans] — Beliard & Crighton).

* * *

De afgeschilderde toestand vertoont nochtans een schaduwzijde en wel deze: dat een verdere opgang der Belgische koopvaardij zou kunnen gestuit worden — tijdelijk althans — door gebrek aan middelen tot verder verschaffen van scheepskrediet.

Het « Fonds voor het Uitreden en het Aanbouwen van Zeeschepen » werd in het verleden niet gespijst in de volle maat voorzien bij de wet. In de loop der jaren 1949, 1950 en 1951 werden kredieten voor een totaal bedrag van slechts 200 miljoen uitgetrokken, waar normaler wijze een spijzing ten bedrage van 150 miljoen 's jaars niet overdreven ware geweest. Deze eerder onvoldoende spijzing legt zich uit: enerzijds door de betrekkelijke geringe belangstelling van onze reders voor krediet in de loop der vroegere jaren, anderzijds door het feit dat tot in 't begin van 1951 de N. M. K. N. met eigen middelen heeft kunnen voorzien aan alle aanvragen om krediet. Het Fonds bleef aldus onaangeroerd.

Thans is de toestand gans anders. De middelen der N. M. K. N. zijn tijdelijk althans, uitgeput en de leningen reeds toegezegd op het Fonds voor het voren uiteengezette bouw- en uitbreidingsprogramma bereiken een bedrag (550 miljoen) dat niet alleen de aan het Fonds overgemaakte kredieten (2.000 miljoen) doch ook deze voorzien voor 1952 (125 miljoen) en normaal te voorzien voor het volgende jaar totaal opsloort.

Met andere woorden staan wij voor het dilemma: ofwel alle kredietverleningen voor nieuwbouw of aankoop van schepen stoppen voor een paar jaren, ofwel overgaan tot een uitzonderlijke spijzing van het Fonds ter aanvulling van de ontoereikende spijzing uit het verleden. Het is ook niet uitgesloten dat de N. M. K. N. binnen afzienbare tijd

avec 115.000 tonnes de jauge utile. Ajoutons que, ces derniers jours, des armateurs belges ont encore acheté de bons cargos d'occasion, deux de 9.000 et un de 3.000 tonnes.

C. — Crédit pour les constructions maritimes.

Les mesures gouvernementales en matière de construction de nouvelles unités pour la flotte marchande et de pêche ont toujours eu comme objectif de favoriser en ordre principal les possibilités de transport des armements atteints par la guerre.

Au 31 décembre 1951, les crédits accordés s'élevaient à 518 millions, dont 109 millions furent destinés à la flotte de pêche et les 409 millions restants affectés à la marine marchande.

Depuis la loi de 1948, 27 navires au total ont été mis en chantier ou commandés pour la marine marchande, dont 20 de tonnage moyen (de 1.100 à 3.200 tonnes) pour les petites entreprises d'armements faisant le cabotage.

Du tonnage de 115.000 tonnes qui viendra s'ajouter bientôt à notre flotte, 1/3 est pris en charge par les grandes maisons d'armements mêmes.

Remarquons que la majeure partie de ces crédits a été accordée pour les constructions sur des chantiers belges.

Le montant des salaires payés à nos ouvriers peut être évalué à environ 1/3 du taux global des crédits, soit plus de 150 millions de francs.

Grâce à ces crédits, plusieurs chantiers navals ont pu maintenir leur personnel au travail, principalement à la côte, où 14 des navires construits ou à construire ont été commandés (S. A. B. A. R. N. [Hermans] — Beliard & Crighton).

* * *

Il y a cependant une ombre au tableau, c'est que l'essor ultérieur de la marine marchande belge pourrait être entravé — du moins provisoirement — par pénurie de moyens permettant de poursuivre l'octroi de crédit maritime.

Le « Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes » n'a pas été alimenté dans le passé dans la mesure prévue par la loi. Au cours des années 1949, 1950 et 1951, des crédits ont été ouverts pour un montant total de 200 millions seulement, alors que normalement une dotation annuelle de 150 millions n'aurait pas été exagérée. L'insuffisance de ces crédits s'explique, d'une part, par le fait que, pendant les années antérieures, nos armateurs s'intéressaient relativement peu au crédit et, d'autre part, par le fait que, jusqu'au début de 1951, la S. N. C. I. a pu pourvoir par ses propres moyens à toutes les demandes de crédit. Ainsi, le Fonds n'a pas été entamé.

Actuellement, la situation est tout-à-fait autre. Les ressources de la S. N. C. I. sont épuisées, du moins provisoirement, et les promesses de prêts par le Fonds, pour le programme de construction et de développement exposé ci-dessus, représentent un montant (550 millions) qui absorbe entièrement, non seulement les crédits versés au Fonds (2.000 millions), mais également ceux prévus pour 1951 (125 millions) et à prévoir normalement pour l'année suivante.

En d'autres termes, nous nous trouvons devant l'alternative, ou bien d'arrêter pendant quelques années tous les octrois de crédits pour constructions nouvelles ou d'achat de navires, ou bien de procéder à une alimentation exceptionnelle du Fonds, en complément de la dotation insuffisante du passé. De plus, il n'est pas exclu que, prochaine-

hare kredietverrichtingen met eigen middelen zou kunnen hervatten, wat dan, te zelfder tijd als een matige verhoging der kredieten ten gunste van het Fonds, toch zou toelaten een verdere, alhoewel beperkte, uitbreiding van de Koopvaardijvloot te steunen.

Geen enkel middel mag onverlet worden gelaten ter nastreving van dit doel. De uitbreiding van de Koopvaardijvloot is van het allergrootste belang. Niet alleen is nieuwbouw van schepen een der doelmatigste middelen tot bestrijding der werkloosheid, zoals trouwens ook de aankoop van efficiënte tweedehandsschepen een bron van tewerkstelling is voor een talrijke bemanning en van deviezenbesparing. Maar een moderne en machtige Koopvaardijvloot is evenzeer gewenst voor onze nationale veiligheid en de kredieten die er in worden geïnvesteerd dienen aanschouwd als rechtstreekse uitgaven voor 's Lands verdediging.

De Minister onderzoekt thans de meest geschikte middelen om tot een onder alle oogpunten bevredigende oplossing te geraken.

* * *

Deze uiteenzetting over de huidige toestanden in de Koopvaardij zou onvolledig blijven indien wij niet melding maakten van maatregelen tot welke de Minister van Financiën onlangs principieel heeft besloten en welke weldra tot uitvoer zullen worden gebracht. Het gaat over de opheffing of mildering van fiscale lasten welke onze schepen — en niet de vreemde welke onze havens aandoen — treffen en, niet zonder schijn van redenen, door onze reders als een discriminatie van de eigen vlag worden aanschouwd.

Deze maatregelen zullen zich overigens ook tot de visserij en tot de binnenvaart uitstrekken.

Het geheel der maatregelen welke de Regering in de laatste tijden heeft getroffen kan de vergelijking doorstaan met wat onze nabuurlanden ten gunste van hun nationaal rederijbedrijf tot stand hebben gebracht.

De enkele aankondiging ervan is waarschijnlijk niet zonder invloed gebleven op het vernieuwingsprogramma dat zo even werd ontwikkeld. En dit bewijst ten overvloede het nut en de noodzakelijkheid der getroffen maatregelen.

III. — De visserijvloot.

A. — Samenstelling.

Op 31 December 1950, beliep het aantal eenheden der visserijvloot op 444. Einde 1951, was dit aantal gedaald op 427 om te komen op 19 Maart 1952 op 423. Daarentegen steeg de P. K. van 58.968 op 59.515 en de B. T. van 25.722 op 25.927. Dat verschil in min van 21 eenheden is te wijten aan ramp, verkoop in den vreemde, schrapping, afbraak of emigratie. Er werden slechts 11 schepen bijgebouwd waarvan 6 op Belgische werven en er werden drie tweedehandsschepen gekocht.

B. — Het probleem der zeevisserij.

De uiteenzetting welke de heer Minister van Verkeerswezen, in uw Commissie, over dit vraagstuk gaf, was de gedeeltelijke weergave van die welke hij er over gaf in de Senaatszitting van 26 Maart II., zodat wij menen dat het kan volstaan ons te bepalen bij de eenvoudige opgave van de verschillende delen van dat probleem, nl. de verwezenlijking van Benelux, de geleidelijke vrijmaking van het internationaal verkeer, de moeilijkheden waarmee de visserij te kampen heeft om ene renderende exploitatie te behouden. De rationalisatie, de modernisatie in de vangst-

ment la S. N. C. I. puisse, par ses propres moyens, reprendre ses opérations, ce qui, avec, des crédits légèrement majorés en faveur du Fonds, permettrait de subventionner l'extension — même limitée — de la marine marchande.

Il ne faut négliger aucun moyen pour atteindre ce but. L'extension de la marine marchande est d'une importance capitale. Les constructions nouvelles ne sont pas seulement un des moyens les plus efficaces de lutte contre le chômage, comme d'ailleurs l'acquisition de bons navires d'occasion, est une source de travail pour de nombreux hommes d'équipage, tout en réalisant une économie de devises. Mais une marine marchande moderne et puissante est fort souhaitable dans l'intérêt de notre sécurité, et les crédits qui y sont investis doivent être considérés comme dépenses directes à la défense nationale.

Le Ministre examine actuellement les moyens les plus aptes à obtenir une solution satisfaisante à tous égards.

* * *

Cet exposé de la situation actuelle de la marine marchande serait incomplet si nous ne faisons point mention de mesures que le Ministre des Finances a récemment décidées en principe et qui seront mises sous peu en application. Il s'agit de la suppression ou de la modération de charges fiscales qui affectent nos navires (qui ne frappent point les bâtiments étrangers qui mouillent dans nos ports) et que nos armateurs, non sans raison, considèrent comme une mesure discriminatoire à l'égard de notre pavillon.

Les mesures en question s'appliqueront du reste également à la pêche et à la navigation intérieure.

L'ensemble des mesures prises par le Gouvernement ces derniers temps peut être avantageusement comparé à ce qu'ont fait nos voisins en faveur de leur industrie nationale d'armements.

Le seul fait de les avoir annoncées n'a probablement pas été sans influencer le programme de renouvellement que nous venons d'exposer. Ceci démontre largement l'utilité et la nécessité des mesures prises.

III. — La flotte de pêche.

A. — Composition.

Le 31 décembre 1950, le nombre d'unités de la flotte de pêche s'élevait à 444. A la fin de 1951, ce nombre était tombé à 427 pour atteindre 423 le 19 mars 1952. Par contre, la force motrice est passée de 58.968 à 59.515 HP et la jauge brute de 25.722 à 25.927 tonneaux. Cette diminution de 21 unités est due à des causes diverses : accidents, vente à l'étranger, radiations, démolitions ou émigration. 11 nouveaux navires seulement ont été construits, dont 1 en chantiers belges, tandis que l'acquisition de trois navires d'occasion a été faite.

B. — Le problème de la pêche maritime.

L'exposé que fit de la question M. le Ministre des Communications à la Commission était la reproduction partielle de celui qu'il fit au Sénat le 26 mars dernier, de sorte que nous pensons qu'il suffira simplement d'énumérer les différents éléments du problème, notamment : la réalisation de Benelux, la libération progressive des échanges internationaux, les difficultés que rencontre la pêche maritime pour conserver la rentabilité de son exploitation. Aussi le Ministre indiqua-t-il comme remèdes appropriés la modernisation des méthodes de pêche, de conservation, de

methodes, in de bewaarmethodes, in de verwerking en distributiesystemen, de bouw van nieuwe grotere schepen met ruime paardekracht werden dan ook door de heer Minister als passende redmiddelen aangegeven. En zo verrechtvaardigde hij dan de inschrijving, in de begroting, van een krediet van 10 miljoen dat moet toelaten, langs het wetsontwerp dat een fonds der zeevisserij tot stand brengt, de financiële sanering van die nijverheid te verwezenlijken door een tussenkomst van de Staat in de interesten van de leningen toegestaan voor het equipement van de visvangstindustrie en van de er aan verbonden nijverheden.

HOOFDSTUK V.

COMMISSARIAAT GENERAAL VOOR TOERISME.

Kredieten.

Deze begroting voorziet : 1° een krediet van 10 miljoen voor propaganda en publiciteit; 2° een krediet van 5 miljoen voor toelagen aan verenigingen voor vreemdelingen-verkeer, toeristische federaties en liga's; 3° een krediet van 3 miljoen voor tussenkomst van de Staat in het ristorno verleend door de Belgische Hotelnijverheid; 4° een krediet van 10 miljoen voor toelagen aan de organismen voor arbeidersvacaties en instellingen tot bevordering van het volkstoerisme.

Sommige leden van uwe Commissie drongen aan op de verhoging van het krediet voor de propaganda en de publiciteit. De heer Minister verklaarde niet met die verhoging te kunnen instemmen in de huidige omstandigheden. Hij deed, verder, aanmerken dat hij het totaal der drie eerst vermelde kredieten, in 1950, van 12.615.000 dat zij waren in de begroting van 1949, op 18.000.000 had gebracht.

Verwezenlijkingen.

a) Buitenlandse Toeristen.

De door het C. G. T. gevoerde propaganda en publiciteit hebben, de twee laatste jaren vooral, de toeristische stromingen van het buitenland naar België aanzienlijk ontwikkeld. Ten bewijze hiervan, is er het feit dat, volgens het Belgisch-Luxemburgs Wisselinstituut, ons land, in 1951, voor 2.500.000.000 frank buitenlandse deviezen van vreemde toeristen aankreeg.

b) Receptief Toerisme.

Sedert 1950, werden de toelagen aan de syndicaten voor toerisme verdubbeld en bekwamen de toeristische provinciale federaties ene geldelijke tussenkomst.

c) Frans-Belgische en Hollands-Belgische toeristische betrekkingen.

Begin 1950 werd een Comitéit voor Toeristische uitwisselingen België-Frankrijk en Frankrijk-België opgericht dat vooral de toeristische stroming van het Noorden en het Nauw van Kales ontwikkelt. Het Hollands-Belgisch Comitéit dat, sedert 1940, niet meer bestond, werd in 1951 terug in werking gesteld.

d) Wederopbouw.

Het interministerieel comité voor uitzonderlijke prioriteiten heeft, op aandringen van de heer Minister van Verkeerswezen, 265 prioriteiten toegekend aan geteisterde hotels.

préparation et de distribution, ainsi que la construction de nouveaux navires de tonnage élevé et à grande puissance. C'est ainsi qu'il justifia l'inscription au budget d'un crédit de 10 millions destinés à permettre, après le vote du projet de loi créant un fonds de la pêche maritime, l'assainissement financier de cette industrie grâce à une intervention de l'Etat dans les intérêts des emprunts émis pour l'équipement de l'industrie de la pêche et des industries connexes.

CHAPITRE V.

COMMISSARIAT GENERAL AU TOURISME.

Crédits.

Ce budget prévoit : 1°) un crédit de 10 millions pour la propagande et la publicité; 2°) un crédit de 5 millions pour subventions à des syndicats d'initiative, à des fédérations et ligues touristiques; 3°) un crédit de 3 millions pour intervention de l'Etat dans les ristournes accordées par l'Industrie hôtelière belge; 4°) un crédit de 10 millions pour subventions aux organismes de vacances ouvrières et aux institutions destinées à promouvoir le tourisme populaire.

Certains membres de votre Commission insistèrent en faveur de la majoration du crédit de propagande et de publicité. M. le Ministre déclara ne pouvoir marquer son accord sur cette majoration dans les circonstances actuelles. Il fit observer ensuite qu'il avait porté à 18.000.000 de francs en 1950 le total des trois premiers crédits mentionnés, qui était de 12.615.000 francs en 1949.

Réalisations.

a) Touristes étrangers.

La propagande et la publicité menées par le C. G. T. ont considérablement développé les courants touristiques de l'extérieur vers la Belgique, surtout au cours des deux dernières années. La preuve en est qu'en 1951, selon l'Institut belgo-luxembourgeois du Change, notre pays a reçu de touristes étrangers 2.500.000.000 de francs de devises étrangères.

b) Tourisme réceptif.

Depuis 1950, les subventions aux syndicats touristiques ont été doublées et les fédérations touristiques provinciales se sont vu attribuer une aide pécuniaire.

c) Relations touristiques franco-belges et hollando-belges.

Au début de 1950 fut créé un Comité des Echanges touristiques belgo-français et franco-belges, exerçant surtout une action touristique en faveur du Nord et du Pas-de-Calais. Le Comité hollando-belge, qui n'existait plus depuis 1940, a repris ses activités en 1951.

d) Reconstruction.

Le comité interministériel des priorités extraordinaires a accordé, sur l'insistance de M. le Ministre des Communications, 265 priorités à des hôtels sinistrés.

c) Hotelwezen.

Een interministerieel comiteit werd belast met de studie van de problemen van de hotelnijverheid. Het is volop bezig met het onderzoek van bepaalde voorstellen.

Een nieuw statuut van het hotelwezen ligt ter studie.

f) Camping.

De ontwikkeling welke de camping heeft genomen, maakt de reglementatie er van noodzakelijk. Deze maakt het voorwerp uit van een ontwerp van kaderwet dat, op 29 Mei, door de heer Minister van Verkeerswezen, bij de Senaat werd ingediend.

HOOFDSTUK VI.

SABENA.

Het overzicht van de resultaten van het dienstjaar 1951 wijst op een nieuwe belangrijke verbetering in de financiële toestand van de Maatschappij.

Het aantal aangeboden ton/km, verhoogt van 60.901.241 in 1950 tot 72.275.957 in 1951, wat een verbetering betekent van 18,68 %. Het aantal vervoerde ton/km. verhoogt van 40.943.184 in 1950 tot 52.481.334 in 1951, hetzij een vermeerdering van 28,16 %. De gedeeltelijke ladingscoëfficiënt van het geheel der geëxploiteerde diensten verhoogt van 67,2 % in 1950 tot 72,60 % in 1951.

Wat de financiële resultaten betreft, kan men vaststellen dat het cijfer der ontvangsten dit der uitgaven met 4,34 % overtreft en dit ondanks de inschrijving op de Winst- en Verliesrekening van een provisie voor belastingen van 18.300.000 frank.

De te verdelen winst bedraagt 50.616.728 frank.

De exploitatie-uitgaven bedragen 952.072.862 frank in 1951 tegen 756.695.582,71 fr. in 1950 wat een vermeerdering betekent die weergegeven wordt door een indexcijfer gelijk aan 125,82.

De vermeerdering van de uitgaven vloeit voornamelijk voort uit de verhoging van de prijs der grondstoffen en voornamelijk uit deze van de wisselstukken, van de verhoging der lonen op 1 Mei 1951, van de uitbreiding van het verkeer en de daaruit voortvloeiende vermeerdering van het aantal personeelsleden.

De index der uitgaven (125,82) kan in dat verband vergeleken worden met het vervoerde aantal ton/km. (128,16).

Wat de exploitatie-ontvangsten betreft, deze bedragen 1.217.237.745 frank in 1951 tegen 937.434.623,62 fr. in 1950, wat een vermeerdering uitmaakt van 29,85 %.

De gemiddelde ontvangst der vervoerde ton/km. bedraagt 21,81 — 28,13 en 21,45 in 1951 tegen 20,60 — 26,46 en 21,81 in 1950, respectievelijk voor het Europees net, de Afrikaanse diensten en de lijn België-Congo; de vermindering voor de lijn België-Congo vloeit voort uit de algemene verminderingen toegestaan aan verschillende categorieën reizigers.

Op de Pacific Air Lift heeft de Sabena 11.977.862 ton/km. aangeboden in 1951 tegen 4.920.184 in 1950; de winst die uit de exploitatie van deze dienst voortvloeit belooft fr. 25.302.793,92 in 1951 tegen fr. 5.326.882,09 in 1950.

De gunstige resultaten die door de Sabena werden bekomen zijn het gevolg van de gematigde expansie-politiek van de Maatschappij die sedert twee jaar werd ingezet, politiek die er naar streeft een vermindering van de kostprijs te bekomen door een verhoging van de productie.

e) Industrie hôtelière.

Un comité interministériel a été chargé d'étudier les problèmes de l'industrie hôtelière. Il s'occupe activement de l'examen de certaines propositions. Un nouveau statut de l'industrie hôtelière est à l'étude.

f) Camping.

L'essor du camping en rend la réglementation nécessaire. Elle fait l'objet d'un projet de loi de cadre que M. le Ministre des Communications a déposé au Sénat le 29 mai.

CHAPITRE VI.

LA SABENA.

L'exposé des résultats de l'exercice 1951 fait apparaître une nouvelle amélioration importante de la situation financière de la Société.

Le nombre de tonnes/km offertes augmente de 60.901.241 en 1950 à 72.275.957 en 1951, ce qui correspond à une augmentation de 28,16 %. Le nombre de tonnes/km transportées augmente de 40.943.184 en 1950 à 52.481.334 en 1951, soit une augmentation de 28,16 %. Le coefficient partiel de chargement de l'ensemble des services en exploitation augmente de 67,2 % en 1950 à 72,60 % en 1951.

En ce qui concerne les résultats financiers, il est permis de constater que le chiffre des recettes dépasse celui des dépenses de 4,34 %, et cela malgré l'inscription au compte Profits et Pertes d'une provision pour contributions de l'ordre de 18.300.000 francs.

Le bénéfice à répartir atteint 50.616.728 francs.

Les dépenses d'exploitation atteignent 952.072.862 fr. en 1951, contre fr. 756.695.582,71 en 1950, ce qui correspond à une augmentation représentée par un indice égal à 125,82.

L'augmentation des dépenses est imputable principalement à la hausse du prix des matières premières et spécialement à celle des pièces de rechange, à la hausse des salaires intervenue le 1^{er} mai 1951, à l'extension du trafic ainsi qu'à l'augmentation corrélative de l'effectif du personnel.

L'indice des dépenses peut à cet égard être comparé au nombre de tonnes/km transportées (128,16).

Quant aux dépenses d'exploitation, celles-ci atteignent 1.217.237.745 francs en 1951, contre fr. 937.434.623,62 en 1950, ce qui représente une augmentation de 29,85 %.

La recette moyenne par tonne/km atteint 21,81 — 28,13 et 21,45 en 1951, contre 20,60 — 26,46 en 1950, respectivement pour le réseau européen, les services d'Afrique et la ligne Belgique-Congo; la diminution sur la ligne Belgique-Congo provient de réductions générales consenties aux diverses catégories de voyageurs.

Sur la Pacific Air Lift, la Sabena a offert 11.977.862 tonnes/km en 1951, contre 4.920.184 en 1950 : le bénéfice résultant de l'exploitation de ce service atteint fr. 25 millions 302.793,92 en 1951 contre fr. 5.326.882,07 en 1950.

Les résultats favorables obtenus par la Sabena sont la conséquence de la politique modérée d'expansion inaugurée par la Société depuis deux ans, politique qui tend à obtenir une diminution du prix de revient par un accroissement de la production.

I. — Lijst der luchtlijnen geëxploiteerd in 1951 met aanduiding van de frequenties.

1) Europees net.	Afstand Distance (km.)	Frequentie per week Fréquence hebdomadaire
Brussel-Londen	364	21
Brussel-Antwerpen-Londen	410	6
Brussel-Het Zoute-Manchester	570	3
Brussel-Amsterdam	173	15
Brussel-Parijs	281	30
Brussel-Nice	863	5
Brussel-Nice-Rome-Napels	1.370	2
Brussel-Zurich	503	3
Brussel-Genève	555	3
Brussel-Milaan	690	3
Brussel-Madrid-Lissabon	1.899	1
Amsterdam-Kopenhagen-Stockholm	1.203	4
Brussel-Praag	740	3
Brussel-Athene-Lydda	3.404	1
Brussel-Frankfurt-Salzburg	756	2
Brussel-Dusseldorf-Neurenberg-Munchen	736	3
Brussel-Frankfurt-Munchen	650	2
Brussel-Keulen-Frankfurt	344	2
Brussel-Dusseldorf-Hamburg	540	2
Brussel-Keulen-Hamburg	567	1
Het Zoute-Oostende-Londen	301	10
2) Lijn België-Congo.		
Brussel-Rome-Kano-Leopoldstad	6.681	1
Brussel-Lissabon-Kano-Leopoldstad	7.344	1
Brussel-Tripoli-Kano-Leopoldstad	6.635	1
Brussel-Athene-Kaïro-Juba-Stanleystad	7.500	1
Brussel - Tripoli - Kano - Leopoldstad - Johan- nesburg	9.515	1
Brussel-Tripoli-Kano-Stanleystad-Elisabethstad	8.410	1
3) Transatlantische lijn.		
Brussel-Shannon-Gander-New-York	6.065	5
4) Afrikadiensten.		
Leopoldstad - Coquilhatstad - Libenge - Boende- Basankusu-Lisala-Bumba-Stanleystad	1.880	4
Leopoldstad-Banningstad-Nioki-Inongo	478	3
Leopoldstad - Kikwit - Tshikapa - Luluaburg - Kamina-Kolwezi-Elisabethstad	1.853	5
Leopoldstad - Kikwit - Tshikapa - Luluaburg - Bakwanga	1.053	1
Leopoldstad - Luluaburg - Alberstad - Usum- bura-Costermansstad	2.041	3
Leopoldstad-Loanda	578	1
Leopoldstad-Matadi	274	3
Costermansstad-Usumbura-Irumu-Stanleystad	1.252	2
Costermansstad-Usumbura-Entebbe-Nairobi	1.204	1
Costermansstad-Usumbura-Albertstad-Tabora- Dar es Salam	1.625	1
Costermansstad-Goma	108	7
Usumbura-Costermansstad-Stanleystad	683	1
Elisabethstad - Manono - Kabalo - Kongolo - Kindu-Stanleystad	1.462	2
Elisabethstad - Manono - Kasongo - Albert- stad - Kindu - Costermansstad - Usumbura - Costermansstad	1.674	2
Elisabethstad-N'Dola	217	1
Elisabethstad-Johannesburg	1.691	1

II. — Luchtvloot.

Op 31 December 1951 was het aantal vliegtuigen van de Sabena samengesteld uit :

- 12 viermotorige vliegtuigen (5 Douglas DC6 en 7 Douglas DC4),
- 34 tweemotorige vliegtuigen (6 Convair's, 24 Douglas DC3 en C47 en 4 De Havilland Dove),
- 3 helicopters,
- 6 kleine eenmotorige vliegtuigen.

De Verslaggever, H. MARCK.

I. — Listes des lignes aériennes exploitées en 1951 avec indication des fréquences.

1) Réseau européen.	Frequentie per week Fréquence hebdomadaire
Bruxelles-Londres.	21
Bruxelles-Anvers-Londres.	6
Bruxelles-Le Zoute-Manchester.	3
Bruxelles-Amsterdam.	15
Bruxelles-Paris.	30
Bruxelles-Nice.	5
Bruxelles-Nice-Rome-Naples.	2
Bruxelles-Zurich.	3
Bruxelles-Genève.	3
Bruxelles-Milan.	3
Bruxelles-Madrid-Lisbonne.	1
Amsterdam-Copenhague-Stockholm.	4
Bruxelles-Prague.	3
Bruxelles-Athènes-Lydda.	1
Bruxelles-Francfort-Salzburg.	2
Bruxelles-Dusseldorf-Nuremberg-Munich.	3
Bruxelles-Francfort-Munich.	2
Bruxelles-Cologne-Francfort.	2
Bruxelles-Dusseldorf-Hambourg.	2
Bruxelles-Cologne-Hambourg.	1
Le Zoute-Ostende-Londres.	10
2) Ligne Belgique-Congo.	
Bruxelles-Rome-Kano-Léopoldville.	1
Bruxelles-Lisbonne-Kano-Léopoldville.	1
Bruxelles-Tripoli-Kano-Léopoldville.	1
Bruxelles-Athènes-Le Caire-Juba-Stanleyville	1
Bruxelles - Tripoli - Kano - Léopoldville - Johan- nesburg.	1
Bruxelles-Tripoli-Kano-Stanley-Elisabethville.	1
3) Ligne transatlantique.	
Bruxelles-Shannon-Gander-New-York.	5
4) Services d'Afrique.	
Léopoldville - Coquilhatville - Libenge - Boende- Basankusu-Lisala-Bumba-Stanleyville.	4
Léopoldville-Banningville-Nioki-Inongo.	3
Léopoldville - Kikwit - Tshikapa - Lualabourg- Kamina-Kolwezi-Elisabethville.	5
Léopoldville - Kikwit - Tshikapa - Lualabourg - Bakwanga.	1
Léopoldville - Lualabourg - Albertville - Usum- bura-Costermansville.	3
Léopoldville-Loanda.	1
Léopoldville-Matadi.	3
Costermansville-Usumbura-Irumu-Stanleyville.	2
Costermansville-Usumbura-Entebbe-Nairobi.	1
Costermansville - Usumbura - Albertville - Tabora - Dar es Salam.	1
Costermansville-Goma.	7
Usumbura-Costermansville-Stanleyville.	1
Elisabethville - Manono - Kabolo - Kongolo - Kindu-Stanleyville.	2
Elisabethville - Manono - Kasongo-Albertville- Kindu - Costermansville - Usumbura - Cos- termansville.	2
Elisabethville-N'Dola.	1
Elisabethville-Johannesburg.	1

II. — Flotte aérienne.

Au 31 décembre 1951, le nombre d'avions en service à la Sabena comportait :

- 12 quadrimoteurs (5 Douglas DC6 et 7 Douglas DC4);
- 34 bimoteurs (6 Convair's, 24 Douglas DC3 et C47, ainsi que 4 Havilland Dove);
- 2 hélicoptères;
- 6 petits monomoteurs;

Le Rapporteur, H. MARCK.

TWEEDE DEEL.

NATIONAAL BUREAU VOOR DE VOLTOOIING
DER NOORD-ZUIDVERBINDING.Kosten van de verwezenlijking
van de Noord-Zuid-Verbinding.

Nu dat het grote werk van de Noord-Zuid-Verbinding een belangrijk stadium van zijn voltooiing heeft bereikt, zal het Parlement er ongetwijfeld belang in stellen het bedrag te kennen van de uitgaven welke uit de uitvoering van die onderneming zullen voortvloeien.

Op 31 December 1951 beliepen de werkelijk gedane uitgaven 3.099.238.549 fr. 20.

Het werkprogramma, dat op de begroting voor 1952 voorkomt, bedraagt 558.970.000 frank; het werd verbeterd, zodat het programma werd teruggebracht tot 538.300.000 frank.

Volgens de ramingen van het Nationaal Bureau zouden de uitgaven na 1952 in het geheel 1.100 miljoen bedragen, waarvan 685 miljoen uitgaven in 1953.

Kortom, de Noord-Zuid-Verbinding zal nagenoeg 4.750 miljoen kosten. Om dit bedrag te beoordelen en het eventueel met vroegere ramingen te vergelijken zou men rekening moeten houden met de achtereenvolgende verhogingen van lonen en bouwstoffen na 1945.

Het programma van de in 1953 te verrichten werken omvat hoofdzakelijk :

Voor de diensten van het Nationaal Bureau :

- 1°) eindvoltooiing der Centrale en Congreshalte;
- 2°) voltooiing van de bijkomende uitgang van de Centrale halte onder het elliptisch kruispunt;
- 3°) voortzetting van de voltooiing van een bijkomende kaai in de Centrale Halte;
- 4°) voortzetting van de ruwbouw van de grote vierhoek Brussel-Zuid, o. m. het station voor autobussen en het station voor trams in de Overdekte straat, alsmede de voltooiing van sommige onder de sporen gelegen lokalen;
- 5°) voortzetting van de uitvoering van de tunnel voor trams vanaf de Lemonnierlaan tot aan het station voor trams in de Overdekte straat te Brussel-Zuid;
- 6°) voltooiing van het wegnnet op de doorgang van de tunnel van de Kruidtuinlaan tot en met de Centrale Halte;
- 7°) verbreding van de straten rond het oud Noordstation (Vooruitgangstraat, Brabantstraat en Kwatrechtstraat), met inbegrip van de parkeerplaatsen vóór het nieuwe ontvangstgebouw;
- 8°) kosten van verbouwing en inrichting der gebouwen die werden verworven voor de inrichting van het Pershuis, in de kader van de in dat opzicht vóór de orlog aangevangene verbintenissen.

Voor de diensten van de Nationale Maatschappij
van Belgische Spoorwegen.

A. — Zuidstation.

- 1°) voortzetting van de spoor- en ophogingswerken in de binnen- en buitengrills;

DEUXIEME PARTIE.

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

Coût de réalisation de la Jonction Nord-Midi.

Au moment où la grande œuvre de la Jonction Nord-Midi en est arrivée à un stade important de son achèvement, il intéressera certainement le Parlement d'être informé au sujet du montant des dépenses à résulter de l'exécution de cette entreprise.

Au 31 décembre 1951, les dépenses réellement effectuées s'élevaient à fr. 3.099.238.549,20.

Le programme de travail inscrit au budget de 1952 se chiffre à 558.970.000 francs; après mise au point, ce programme a été ajusté à 538.300.000 francs.

D'après les estimations de l'Office national, les prévisions de dépenses après 1952 comporteraient un montant de 1.100 millions, dont 685 millions de dépenses en 1953.

En résumé, la Jonction Nord-Midi coûtera quelque 4.750 millions. Pour l'appréciation de ce chiffre, on devrait pour une comparaison éventuelle avec des estimations antérieures, tenir compte des majorations successives de salaires et des matériaux intervenues après 1945.

Le programme des travaux à réaliser en 1953 comporte essentiellement :

Pour les services de l'Office National :

- 1°) la fin du parachèvement des Haltes Centrales et du Congrès;
- 2°) le parachèvement de la sortie complémentaire de la halte centrale sous le carrefour elliptique;
- 3°) la poursuite du parachèvement d'un quai supplémentaire à la Halte Centrale;
- 4°) la continuation du gros-œuvre du grand quadrilatère de Bruxelles-Midi comportant la gare d'autobus et la gare de tramways dans la rue couverte et le parachèvement de certains locaux sous voie;
- 5°) la continuation de l'exécution du tunnel, pour tramways depuis le Boulevard Lemonnier jusqu'à la gare de tramways dans la rue couverte à Bruxelles-Midi;
- 6°) l'achèvement de l'aménagement de la voirie sur le parcours du tunnel entre le boulevard du Jardin Botanique jusque et y compris la halte centrale;
- 7°) l'élargissement de la voirie aux abords de l'ancienne gare du Nord (rues du Progrès, de Brabant et de Kwatrecht) y compris l'aménagement de places de stationnement devant le nouveau bâtiment des recettes;
- 8°) les frais de transformation et d'aménagement des immeubles acquis pour l'installation de la Maison de la presse, dans le cadre des engagements pris avant guerre concernant cet objet.

Pour les services de la Société Nationale
des Chemins de Fer Belges.

A. — Gare du Midi.

- 1°) la continuation des travaux de voies et de remblais dans les grillis intérieur et extérieur;

2^o) voortzetting van de ruwbouw der blokken 2, 3 en 4 van het administratief gebouw der N. M. B. S.;

3^o) aanvatting van de constructie van het gebouw voor allerhande gebruik van de N. M. B. S.;

4^o) aanvang van de oprichting van het gebouw voor de postsorteringdienst;

5^o) voltooiing van de onder de spoorbaan gelegen lokalen der 4^{de} en 5^{de} fasen (reisgoedzaal, douanen, R. T. T., uitgangshallen, enz.);

6^o) uitvoering van kunstwerken, o.m. de afwerking van de brug in de Theodoor Verhaegenstraat, het aanleggen van een doorgang voor voetgangers en de voltooiing van de steunmuren.

B. — Noordstation.

1^o) voortzetting van de ruwbouw van het midden gedeelte en van de rechtervleugel van het nieuw ontvangstgebouw en gedeeltelijke voltooiing van de linkervleugel van dat gebouw;

2^o) voltooiing van de werken aan de sporen en allerhande inrichtingen (het aantal opgehoogde sporen zal aldus gebracht worden op 12);

3^o) voortzetting van het aanleggen der openbare doorgangen en van de gangen naar de sporen, alsmede van de lokalen bestemd voor de diensten voor de bestelkantoren en het reisgoed.

C. — Noordstation, Zuidstation, station van Schaarbeek en eigenlijke Noord-Zuid-Verbinding.

Algemene uitrusting van de stations en van de tunnel.

Belangrijke werken nog uit te voeren na 31 December 1953.

a) in het station van Brussel-Noord, volledige afwerking van het ontvangstgebouw en van de gangen onder de sporen, alsmede van de 6 lager gelegen doorgangen bestemd voor het openbaar verkeer;

b) in het station van Brussel-Noord, voltooiing van de stationsgebouwen en van de aanpalende administratieve gebouwen voor allerhande gebruik en voor de postsorteringdienst;

c) in de omgeving van het Zuidstation, voltooiing van de tramtunnel;

d) in het Noordstation en in het Zuidstation, ophogingswerken, sporen, seininrichtingen, televerbindingen en elektrificering;

e) in de omgeving van het Noordstation, eventueel uitvoering van kunstwerken voor de ondergrondse doorgang van de trams.

Opmerking. — De uitgaven betreffende bovenvermelde post e) zijn niet begrepen in het hoger uiteengezette financieel plan.

* * *

In de loop van het dienstjaar 1952 zal de gedeeltelijke inbedrijfneming van de Noord-Zuid-Verbinding plaatsgrijpen; de inhuldiging van de inbedrijfneming werd vastgesteld op begin October 1952.

De spoorwegsectie van de Verbinding zal dan open zijn

2^o) la construction du gros-œuvre des blocs 2, 3 et 4 du bâtiment administratif de la S. N. C. B.;

3^o) le début de la construction du bâtiment à usages divers de la dite Société;

4^o) la mise en chantier de la construction du bâtiment du tri postal;

5^o) le parachèvement des locaux sous voies des 4^{me} et 5^{me} phases (salle des bagages, douane, R. T. T., halls de sortie, etc.);

6^o) l'exécution d'ouvrages d'art comportant le parachèvement du pont de la rue Théodore Verhaegen, la construction d'un tunnel pour piétons et l'achèvement de murs de soutènement.

B. — Gare du Nord.

1^o) la continuation des travaux de gros-œuvre de la partie centrale et de l'aile droite du nouveau bâtiment des recettes et l'exécution du parachèvement partiel de l'aile gauche de ce bâtiment;

2^o) l'achèvement des travaux de voies et d'installations diverses (le nombre de voies relevées sera ainsi porté à 12);

3^o) la continuation de la construction des passages publics et des couloirs d'accès aux voies ainsi que des locaux destinés aux services des messageries et des bagages.

C. — Gares du Nord, du Midi, de Schaarbeek et la Jonction proprement dite.

Equipement général des gares et du tunnel.

Travaux importants restant à exécuter après le 31 décembre 1953.

a) en gare de Bruxelles-Nord, le parachèvement total du bâtiment des recettes et des couloirs sous voies ainsi que les 6 passages inférieurs destinés à la circulation publique;

b) en gare de Bruxelles-Nord, le parachèvement des bâtiments de la gare ainsi que des bâtiments administratifs contigus, à usages divers et tri postal;

c) aux abords de la gare du Midi, l'achèvement du tunnel pour tramways;

d) dans les gares du Nord et du Midi, travaux de remblai, voies, signalisation, télécommunication et électrification.

e) aux abords de la gare du Nord, éventuellement construction d'ouvrages en vue de la mise en souterrain des tramways.

Remarque. — La dépense afférente au poste e) ci-dessus n'est pas incluse dans le plan financier esquissé plus haut.

* * *

L'exercice 1952 coïncidera avec la mise en exploitation partielle de la Jonction Nord-Midi; l'inauguration de cette exploitation a été fixée au début d'octobre 1952.

A cette date, la section ferroviaire de la Jonction sera

voor het verkeer op twee sporen van de centrale doorvaart van de tunnel.

Dergelijke exploitatie is onderworpen aan de inbedrijfneming :

a) van de spoorinstallaties in de stations van Brussel-Noord en Brussel-Zuid (gedeeltelijk verkeer van de sporen 4 tot 12 van Brussel-Noord naar de sporen 4 tot 9 van Brussel-Zuid en omgekeerd);

b) van het gebouw van de centrale Halte : centrale kaai en spoorweglokalen, die volstrekt noodzakelijk zijn voor een gedeeltelijke exploitatie en binnen de perken die verband houden met de omvang ervan.

De in het vooruitzicht gestelde exploitatie omvat :

1°) 2 treinen of elektrische motorwagens per uur in elke richting tussen Antwerpen-Centraal en Brussel-Zuid;

2°) sommige internationale treinen (stoomtreinen worden elektrisch gesleept), zoals Oostende-Basel, Oostende-Brussel-Keulen, Basel-Brussel-Keulen, Brussel-Parijs;

3°) directe en semi-directe interprovinciale treinen, alsmede sommige motortreinen van de verbinding Oostende-Luik.

De volledige inbedrijfneming van de Verbinding is voorzien voor October 1953.

Ik hoef niet aan te dringen op de welbekende voordelen van de Verbinding voor 's Lands algemeen bedrijfsleven door de verbetering van de interprovinciale verbindingen en van de bediening van de hoofdstad.

De Verbinding maakt feitelijk een onmisbaar bestanddeel uit van de electrificatie van de Spoorwegster, daar zij het mogelijk maakt 800 tot 1.000 treinen per dag op sneller tempo te laten doorrijden.

De openbare mening maakt zich terecht bezorgd om de voltooiing van dit werk van lange duur; zij die de uitvoering er van aandachtig hebben gevolgd, hebben zich een denkbeeld kunnen vormen van de moeilijkheden die de uitvoerders moesten overwinnen, en van de gelukkige oplossing die er werd aan gegeven.

De volgende data zijn voorzien voor het beëindigen der werken van de Noord-Zuidverbinding :

Eigenlijke spoorverbinding (installatie stations) : einde 1954;

Gebouwen en daarmee in verband staande werken : ongeveer einde 1955.

Er rijzen nog bepaalde vraagstukken op van administratieve aard; aldus is het departement van Verkeerswezen, in overleg met het Nationaal Bureau en met de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, bezig met de uitwerking van een ontwerp van overeenkomst, waarbij de exploitatie van de Noord-Zuidverbinding in October eerstkomende aan de Nationale Maatschappij wordt toevertrouwd.

Er dienen in dit ontwerp bijzondere bepalingen opgenomen ter vrijwaring van de belangen der verdienstelijke personeelsleden die, wegens de vele jaren in dienst van de Verbinding doorgebracht, recht hebben op de bezorgdheid der Openbare besturen.

De Verslaggever,

H. VERGELS.

ouverte au trafic sur deux voies du pertuis central du tunnel.

Cette exploitation est conditionnée par la mise en service :

a) des installations de voies aux gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi (trafic partiel des voies 4 à 12 de Bruxelles-Nord vers les voies 4 et 9 de Bruxelles-Midi et vice-versa);

b) du bâtiment de la Halte Centrale : quai central et locaux ferroviaires strictement nécessaires pour une exploitation partielle et dans les limites qui sont en relation avec l'importance de cette exploitation.

L'exploitation envisagée comprendra :

1°) 2 trains ou automotrices électriques par heure dans chaque sens entre Anvers central et Bruxelles-Midi.

2°) certains trains internationaux (les trains à vapeur étant tractionnés électriquement), tels que Ostende-Bâle, Ostende-Cologne-Bruxelles, Bâle-Bruxelles-Cologne, Bruxelles-Paris;

3°) des trains directs et semi-directs interprovinciaux ainsi que certains trains desservis par autorail sur la liaison Ostende-Liège.

La mise en service complète de la Jonction est prévue pour octobre 1953.

Je ne dois pas insister sur les avantages bien connus que la Jonction va apporter du point de vue de l'économie générale du pays, en facilitant les relations interprovinciales et en améliorant la desserte de la capitale.

En fait la Jonction constitue un chaînon indispensable de l'électrification de l'Etoile ferroviaire puisqu'elle va permettre de faire passer, à un rythme accéléré, de 800 à 1.000 trains par jour.

L'opinion publique s'est préoccupée à juste titre de l'achèvement de cette œuvre de longue haleine; ceux qui ont suivi de près son exécution ont pu apprécier les difficultés que les réalisateurs ont eu à vaincre et la façon heureuse dont elles ont été résolues.

Les dates prévues pour la terminaison des travaux de la Jonction Nord-Midi sont les suivantes :

Jonction ferroviaire proprement dite (installations gares) : fin 1954.

Bâtiments et ouvrages connexes : environ fin 1955.

Certains problèmes d'ordre administratif se posent encore; c'est ainsi que le département des Communications, d'accord avec l'Office national et la Société nationale des chemins de fer belges, s'occupe de l'établissement d'un projet de convention tendant à confier l'exploitation de la Jonction Nord-Midi à la Société nationale en octobre prochain.

Il faut prévoir dans ce projet des dispositions particulières préservant les intérêts des membres méritants du personnel qui, en restant de nombreuses années au service de la Jonction, ont droit à la sollicitude des Pouvoirs publics.

Le Rapporteur,

H. VERGELS.

DERDE DEEL.

REGIE VAN TELEGRAAF
EN TELEFOON.

In zijn beknopt doch zeer degelijk verslag over de begroting der R. T. T. geeft Senator Delpont ons een zeer duidelijk beeld van de huidige toestand der Regie (1).

Uit de tabel « Beweging der abonné's » blijkt voldoende de grote uitbreiding die deze dienst van openbaar nut genomen heeft sedert 1947. Met vreugde stellen we vast dat het grote aantal « wachtende aanvragen » van 55.282 in 1947 geslonken is tot 9.411. Wij zijn er van overtuigd dat een buitengewone inspanning nodig geweest is om, binnen de kortst mogelijke tijd, de talrijke aanvragen in te willigen. Wij aanzien het als onze plicht hulde te brengen aan allen — personeelsleden en departement van Verkeerswezen — die tot deze vooruitgang hebben bijgedragen, en durven tevens de wens uitdrukken, dat in de toekomst eveneens alles in het werk zal gesteld worden, opdat de verzoeken tot aansluiting binnen de kortst mogelijke tijd zouden ingewilligd worden.

Op het ogenblik dat het toezicht op de financiële verichtingen van de parastatale organismen in het teken staat van de belangstelling, en aangedrongen wordt op beperking der Staatstussenkost, past het in herinnering te brengen dat de Regie van Telegraaf en Telefoon geen toelagen ontvangt van de Staat, doch aangewezen is op eigen middelen.

Het verheugt ons daarenboven te kunnen meedelen dat de R. T. T. jaarlijks aan de Staat een som betaalt van 77,5 miljoen frank wegens afstand door de Staat aan de Regie van alles wat toen bestond voor deze sector. Deze afstand gebeurde in 1930 wanneer de R. T. T. werd opgericht.

Elke uitbreiding betekent vanzelfsprekend een stijging van de ontvangsten.

De verhoopde ontvangsten voor 1952 zijn de volgende :

	1952		1951
	(in miljoenen frank)		
Telegraafontvangsten ...	220	tegenover	185,95
Telefoonontvangsten ...	2.224	»	1.904,5
Radio-ontvangsten ...	56,735	»	44,525
Andere ontvangsten ...	43,474	»	36,700
	2.544.209	tegenover	2.171.675

't zij een verhoging van 372.534 miljoen.

De lasten aan nijverheidsafschrijvingen op inrichtingen stijgen van 383 miljoen in 1951 tot 415,352 miljoen in 1952.

Rekening gehouden met het waarschijnlijk bedrag op het afschrijvingsfonds in 1952, toe te rekenen, zal een som van 270 miljoen kunnen worden aangewend tot auto-financiering van de uitbreidingswerken.

Volledigheidshalve wensen we hieraan toe te voegen dat de verhoging der tarieven, toegepast sedert 1 juni 1951, voor het jaar 1951 een bijkomende ontvangst voor gevolg hadden van :

216 miljoen voor de telefoon;
15 miljoen voor de telegraaf.

(1) Stuk van de Senaat, n° 204 — 1951-1952 — bl. 18 en volgende.

TROISIEME PARTIE.

REGIE DES TELEGRAPHES
ET DES TELEPHONES.

Dans son rapport succinct mais très intéressant sur le budget de la R. T. T., M. le Sénateur Delpont nous a fourni un aperçu très exact de la situation actuelle de la Régie (1).

Le tableau « Mouvement des abonnés » fait apparaître clairement l'extension considérable prise par ce service d'utilité publique depuis 1947. Nous constatons avec satisfaction que le nombre de « demandes en suspens » a baissé de 55.282, en 1947, à 9.411. Nous sommes persuadés qu'un effort extraordinaire a dû être fait pour répondre rapidement aux nombreuses demandes. Nous estimons de notre devoir de rendre hommage à tous ceux — membres du personnel et département des Communications — qui ont contribué à ce progrès et nous nous permettons d'exprimer le souhait qu'à l'avenir également, tout soit mis en œuvre pour satisfaire, dans le plus bref délai possible, aux demandes de raccordement.

Au moment où le contrôle des opérations financières des organismes paraétatiques est à l'ordre du jour et qu'il est insisté en vue d'une limitation des interventions de l'Etat, il convient de rappeler que la Régie des Télégraphes et Téléphones ne reçoit aucun subside de l'Etat, et qu'elle ne dispose que de ses propres moyens.

Il nous est en outre agréable de signaler que la R. T. T. paie à l'Etat une somme annuelle de 77,5 millions du chef de la cession par celui-ci à la Régie de tout ce qui existait à ce moment dans ce secteur. Cette cession a eu lieu en 1930, lors de la création de la R. T. T.

Toute extension amène, normalement, une augmentation des recettes.

Les recettes escomptées pour 1952 sont les suivantes :

	1952		1951
	(en millions de francs)		
Recettes :			
du secteur Télégraphes ...	220	contre	185,95
du secteur Téléphones ...	2.224	»	1.904,5
du secteur Radiodiffusion ...	56,735	»	44,525
Autres recettes ...	43,474	»	36,700
	2.544,209	contre	2.171,675

soit une majoration de 372,534 millions.

Les charges résultant des amortissements industriels des installations passent de 383 millions en 1951 à 415,352 millions en 1952.

Compte tenu du montant probable à affecter au fonds d'amortissement, une somme de 270 millions pourra être utilisée pour l'auto-financement des travaux d'extension.

Pour être complet, nous désirons ajouter que la majoration tarifaire appliquée depuis le 1^{er} juin 1951 a fourni pour l'année 1951 un supplément de recettes :

de 216 millions pour les téléphones;
de 15 millions pour les télégraphes.

(1) Document du Sénat, n° 204 — 1951-1952, pp. 18 et suiv.

Leningen.**a) Nieuwe lening :**

De betalingen te verrichten op het programma van 1952 bereiken 1.490 miljoen. Rekening houdend met de benutting der fondsen van het Afschrijvingsfonds (270 miljoen) en de beschikbare gelden der nieuwe ontvangsten, zal de behoefte aan uitgifte van leningen beperkt blijven tot 1 milliard.

Deze lening werd afgesloten op 31 Maart 1952.

b) Vernieuwing van lening :

De lening Kasbons, 500 miljoen à 4,5 % van 1947, vervalt in November 1952.

De lening, afgesloten op korte termijn, dient te worden vernieuwd, daar de beschikbare gelden der Regie niet toelaten deze lening terug te betalen.

c) Machtiging tot lening :

Bij de wet van 3 Februari 1951 betreffende de ramingen van 1950, werd de Regie machtiging verleend, leningen uit te schrijven onder waarborg van de Staat, voor een bedrag van 2 milliard.

Van deze machtiging werd slechts gebruik gemaakt in 1951 voor een milliard. In de loop van het jaar 1952 zal de Regie genoodzaakt worden een nieuwe lening van 1 milliard aan te gaan, bestemd tot financiering van de werken van aanleg en tot vernieuwing van de lening Kasbons van 500 miljoen op 5 jaar, uitgegeven in 1947.

Een nieuwe machtiging van 1 milliard wordt dus in onderhavige ramingen aangevraagd, ten einde de vernieuwing van de lening ($\pm$ 500 miljoen) toe te laten, alsook om de thesaurietoestand gedurende de eerste maanden van het dienstjaar 1953 te verruimen.

Investeringsen.

De afwikkeling der programma's sedert de bevrijding doet zich voor als volgt :

Jaar	Herziene vastlegingskredieten der art. 4 en 12	Vereffeningen op einde 1951	Blijft te betalen na 1951	Betalingen	
				in 1952	later
1945	429	424	5	720	587
1946	1.328	1.244	84		
1947	1.950	1.778	172		
1948	1.351	1.176	175		
1949	1.282	1.115	167		
1950	1.459	755	704	470	345
1951	955	140	815		
Totalen 1952 ...	8.754	6.632	2.122	1.190	932
	1.111	—	1.111	300	811
Algemeen totaal	9.865	6.632	3.233	1.490	1.743

Programma 1952.**Ontwikkeling van het telefoonnet.**

Tijdens de laatste jaren werden belangrijke uitbreidingen aangebracht aan het telefoonnet.

In 1951 werden ongeveer 1.500 km. locale kabels besteld, die nagenoeg 140.000 km. geleidingen bevatten. Een gedeelte dezer kabels is reeds gelegd; de overige zullen

Emprunts.**a) Nouvel emprunt :**

Les paiements à effectuer sur le programme de 1952 s'élèvent à 1.490 millions. Compte tenu de l'utilisation des moyens du Fonds d'Amortissement (270 millions) et des fonds disponibles des recettes nouvelles, le besoin de recourir à l'emprunt restera limité à 1 milliard.

Cet emprunt a été clôturé le 31 mars 1952.

b) Renouvellement de l'emprunt :

L'emprunt en bons de Caisse, de 500 millions à 4,5 % de 1947, vient à échéance en novembre 1952.

L'emprunt à court terme doit être renouvelé, les fonds disponibles de la Régie ne permettant pas le remboursement de cet emprunt.

c) Autorisation d'emprunt :

La loi du 3 février 1951 relative aux prévisions pour 1950 a autorisé la Régie à émettre des emprunts sous la garantie de l'Etat pour un montant de 2 milliards.

En 1951, il n'a été fait usage de cette autorisation que jusqu'à concurrence de 1 milliard. Au cours de l'année 1952, la Régie se verra amenée à contracter un nouvel emprunt de 1 milliard destiné à financer les travaux d'établissement et à renouveler l'emprunt en bons de Caisse de 500 millions pour 5 ans, émis en 1947.

Une nouvelle autorisation de 1 milliard est donc incluse dans les présentes prévisions, afin de permettre le renouvellement de l'emprunt ($\pm$ 500 millions) ainsi que pour mieux asseoir la trésorerie au cours des premiers mois de l'exercice 1953.

Investissements.

Depuis la libération, les programmes se sont déroulés comme suit :

Année	Crédits d'engagements revus des art. 4 et 12	Liquidations à fin 1951	Reste à payer après 1951	Paiements	
				en 1952	plus tard
1945	429	424	5	720	587
1946	1.328	1.244	84		
1947	1.950	1.778	172		
1948	1.351	1.176	175		
1949	1.282	1.115	167		
1950	1.459	755	704	470	345
1951	955	140	815		
Totaux 1952 ...	8.754	6.632	2.122	1.190	932
	1.111	—	1.111	300	811
Total général ...	9.865	6.632	3.233	1.490	1.743

Programme 1952.**Développement du réseau téléphonique.**

Au cours des dernières années, des extensions importantes ont été apportées au réseau téléphonique.

En 1951, environ 1.500 km. de câbles locaux ont été commandés, comprenant environ 140.000 km. de fil conducteur. Une partie de ces câbles sont déjà posés; le

in de loop van 1952 geleverd worden en alles wordt in het werk gesteld om het leggen en het lassen zo spoedig mogelijk te beëindigen.

Daarenboven werden in dat jaar in totaal 138 km. interkabel met ongeveer 40.000 km. geleidingen in dienst gesteld (waaronder de kabels Brugge-Roeselare, Brussel-Ninove, La Louvière-Charleroi 2 en Brussel-Antwerpen 4) alsmede 224 km. junctie-kabel met in totaal 27.000 km. geleidingen.

In 1952 zullen de volgende reeds vroeger bestelde inter- en junctiekabels worden in dienst gesteld :

Intercommunale :

Antwerpen-Gent; Antwerpen-Herentals; Bergen-Door-
nik; Doornik-Ath.

Junctiekabel :

287 km. kabel met 32.000 km. geleidingen.

Draaggoelkabel :

120 geleidingen op de kabel Brussel-Antwerpen naar Nederland en 60 geleidingen Brussel naar Frankrijk over Rijsel.

* * *

De ramingen van 1952 bevatten opnieuw belangrijke kredieten voor de kabelwerken, nl. voor :

- 3 interkabels : Ronse-Ath, Ath-Mons en Brussel-Gent;
- 17 junctiekabels met nagenoeg 17.000 km. geleidin-

Sint-Niklaas-Waas - Temse - Rupelmonde; Boom-Willebroeck; Genk-As; Libramont-Amberloup; Liège-Seraing; Fexhe-Villers-l'Évêque; Hamois-Longueville; Visé-Warsage; Eupen - Raeren; Verviers - Dolhain - Welkenraedt-Montzen; Mechelen-Weerde; Mechelen-Kapellen-op-den Bos; Mechelen-Duffel; Mons-Jurbise; Brussel (Strostraat)-Eeuwfeestwijk-Grimbergen; junctiekabels naar Tilly en Sombreffe; junctiekabel naar Beaumont.

— Talrijke lokale kabels, die samen ruim 100.000 km. geleidingen bevatten.

Deze belangrijke uitbreidingen aan het telefoonnet brengen een merklijke verbetering mee in de afwikkeling van het verkeer en laten toe een aanzienlijk aantal nieuwe abonne-
menten aan te sluiten.

Automatisering.

Het programma van automatisering wordt voortgezet. De kredieten welke de Regie daaraan besteedt, worden aangewend voor werken die het grootst mogelijk aantal abonne-
menten in de er aan verbonden voordelen betrekken of merklijke verbeteringen meebrengen in de afwikkeling van het verkeer.

Einde 1939 telde het telefoonnet 314.472 abonne-
menten, waarvan 212.088, 't zij 67,44 % over een automatische dienst voor het lokaal verkeer beschikten. De automatische centrales waren toen ten getale van 110.

Einde 1951 waren 192 automatische centrales in dienst, met 373.568 abonne-
menten, 't zij 72,40 % van het totaal aantal abonne-
menten van het land.

restant sera délivré dans le courant de 1952, et tout est mis en œuvre pour terminer aussi vite que possible la mise en place de l'assemblage.

En outre, au cours de la même année, 138 km. de câble inter, avec environ 40.000 km. de fil conducteur, ont été mis en service (dont les câbles Bruges-Roulers, Bruxelles-Ninove, La Louvière-Charleroi 2, et Bruxelles-Anvers 4), ainsi que 224 km. de câble de jonction, avec en total 27.000 km. de fil conducteur.

En 1952, on mettra en service les câbles inter et de jonction suivants, dont la commande avait été passée antérieurement :

Intercommunaux :

Anvers-Gand; Anvers-Herentals; Mons-Tournai; Tournai-Ath.

Câbles de jonction :

287 km. de câble, avec 32.000 km. de fil conducteur.

Câbles porteurs :

120 lignes sur le câble Bruxelles-Anvers vers les Pays-Bas et 60 lignes de Bruxelles vers la France via Lille.

* * *

Les prévisions pour 1952 contiennent de nouveau d'importants crédits pour les travaux aux câbles, notamment pour :

- 3 intercâbles : Renaix-Ath, Ath-Mons et Bruxelles-Gand;
- 17 câbles de jonction avec près de 17.000 km. de lignes :

Saint-Nicolas (Waes)-Tamise-Rupelmonde; Boom-Willebroeck; Genk-As; Libramont-Amberloup; Liège-Seraing; Fexhe-Villers-l'Évêque; Hamois-Longueville; Visé-Warsage; Eupen - Raeren; Verviers - Dolhain - Welkenraedt-Montzen; Malines-Weerde; Malines-Kapelle-op-den-Bos; Malines-Duffel; Mons-Jurbise; Bruxelles (rue de la Paille)-Centenaire-Grimbergen; Câbles de jonction vers Tilly et Sombreffe; Câble de jonction vers Beaumont.

— Nombreux câbles locaux comprenant ensemble une centaine de milliers de kilomètres.

Ces importantes extensions du réseau téléphonique améliorent notablement les communications et permettent de raccorder un nombre considérable de nouveaux abonnés.

Automatisation.

L'exécution du programme d'automatisation se poursuit. Les crédits prévus par la Régie sont affectés à des travaux procurant au plus grand nombre possible d'abonnés les avantages escomptés ou améliorant de façon sensible la marche des communications.

Fin 1939, le réseau téléphonique comptait 314.472 abonnés, dont 212.088, soit 67,44 %, disposaient d'un service automatique pour les communications à l'échelle locale. Les centrales automatiques étaient alors au nombre de 110.

Fin 1951, il y avait 192 centrales automatiques en service, comptant 373.568 abonnés, soit 72,40 % du nombre total d'abonnés du pays.

Tijdens het jaar 1951 werden ongeveer 425.000.000 gesprekken tot stand gebracht, waarvan ongeveer 349.000.000, 't zij ruim 82 %, langs automatische weg.

De volgende netten werden sinds de bevrijding geautomatiseerd :

in 1945 : Gembloux;
in 1947 : Oudenaarde, Solre-s/Sambre, Jurbise, Quévy-le-Petit, Givry;
in 1948 : La Louvière, Rochefort;
in 1949 : Andenne, Haacht, Heist-op-den-Berg, Leuven, Zeebrugge;
in 1950 : Luttre, Perwez, Stabroek, Jabbeke, Oostkamp, Marche;
in 1951 : Habay-la-Neuve, Tintigny, Laroche-en-Ardenne, Baconfoy-Tenneville, Pervyse, Soignies, Den Haan, Lokeren, Beveren-Waas, Dinant, Yvoir, Lavaux.

De automatisering van volgende netten is aan de gang :

St-Lambert, Walcourt, Marbehan, Etalle, Borgworm(1), Hannut, Remicourt, Libramont, Baudour, Hornu, Tongeren (1), Borgloon (1), Riemst (1), Boom, Kortrijk, Harelbeke (1), Waregem, Wevelgem, Menen, Hasselt, Eeklo, Aalst.

Automatisch interverkeer.

In enkele jaren tijds heeft het automatisch interverkeer een sterke uitbreiding genomen. De eerste automatische intercommunale dienst werd verwezenlijkt in December 1936, tussen Brugge en Blankenberge. Daarna volgden de betrekkingen Oostende-Brugge in 1938, Mechelen-Brussel en Mechelen-Antwerpen in begin 1939, en van Namen naar Brussel, Luik, Charleroi, Hoei in 1940.

Na de bevrijding werden volgende intercommunale betrekkingen geautomatiseerd :

in 1947 : van Hoei naar Namen; van Bergen naar Brussel en Charleroi;
in 1948 : van La Louvière naar Brussel, Charleroi, Bergen; van Hoei naar Brussel en Luik; van Bergen naar La Louvière; van Gent naar Brussel, Antwerpen, Brugge, Oostende;
in 1949 : van Bergen en La Louvière naar Antwerpen, Gent, Luik, Leuven, Mechelen, Namen, Brugge, Oostende; van Gent naar Leuven, en omgekeerd; van Gent en Leuven naar Antwerpen, Brugge, Charleroi, La Louvière, Luik, Mechelen, Bergen, Namen en Oostende;
in 1950 : van Luik naar Antwerpen, Brugge, Brussel, Charleroi, Gent, Hoei, La Louvière, Leuven, Mechelen, Marche, Bergen, Namen, Oostende, Verviers; van Marche naar Luik en Namen;
in 1951 : van Brugge naar Brussel; van Brussel naar Charleroi, Dinant, Gent, Hoei, La Louvière, Leuven, Luik, Bergen, Namen en Verviers; van Dinant naar Brussel, Marche, Namen; van Marche naar Dinant; van Namen naar Dinant.

In Januari 1952 werd interautomatisch verkeer in dienst gesteld van Brussel naar Antwerpen, Doornik en Mechelen. Binnenkort volgt het verkeer van Brussel naar Brugge en Oostende en van Brugge naar Antwerpen en Gent.

Verder zal in het eerste halfjaar 1952, met de indienststelling van de transitcentra Luik en Namen, het interverkeer volledig automatisch afgewikkeld worden tussen

(1) Werden reeds geopend.

Au cours de l'année 1951, environ 425.000.000 de communications régionales ont été enregistrées, dont environ 349.000.000, soit plus de 82 %, par réseau automatique.

Les réseaux suivants ont été automatisés depuis la libération :

en 1945 : Gembloux;
en 1947 : Audenaarde, Solre-s/Sambre, Jurbise, Quévy-le-Petit, Givry;
en 1948 : La Louvière, Rochefort;
en 1949 : Andenne, Haecht, Heist-op-den-Berg, Louvain, Zeebrugge;
en 1950 : Luttre, Perwez, Stabroek, Jabbeke, Oostkamp, Marche;
en 1951 : Habay-la-Neuve, Tintigny, Laroche-en-Ardenne, Baconfoy-Tenneville, Pervyse, Soignies, Den Haan, Lokeren, Beveren-Waas, Dinant, Yvoir, Lavaux.

L'automatisation des réseaux suivants est en cours :

St-Lambert, Walcourt, Marbehan, Etalle, Waremme(1), Hannut, Remicourt, Libramont, Baudour, Hornu, Tongres (1), Looz (1), Riemst (1), Boom, Courtrai, Harelbeke (1), Waregem, Wevelgem, Menin, Hasselt, Ecloo, Alost.

Communication interurbaines automatiques.

En quelques années, les communications interurbaines automatiques ont pris une large extension. Le premier service intercommunal automatique fut réalisé en décembre 1936 entre Bruges et Blankenberge. Vinrent ensuite les communications Ostende-Bruges en 1938, Malines-Bruxelles et Malines-Anvers, début 1939, ainsi qu'au départ de Namur vers Bruxelles, Liège, Charleroi, Huy en 1940.

Après la libération, les communications intercommunales suivantes ont été automatisées :

en 1947 : au départ de Huy vers Namur, de Mons vers Bruxelles et Charleroi;
en 1948 : au départ de La Louvière vers Bruxelles, Charleroi, Mons; au départ de Huy vers Bruxelles et Liège; de Mons vers La Louvière; de Gand vers Bruxelles, Anvers, Bruges, Ostende;
en 1949 : au départ de Mons et de La Louvière vers Anvers, Gand, Liège, Louvain, Malines, Namur, Bruges, Ostende; au départ de Gand vers Louvain et en sens inverse; au départ de Gand et de Louvain vers Anvers, Bruges, Charleroi, La Louvière, Liège, Malines, Mons, Namur et Ostende;
en 1950 : au départ de Liège vers Anvers, Bruges, Bruxelles, Charleroi, Gand, Huy, La Louvière, Louvain, Malines, Marche, Mons, Namur, Ostende, Verviers; au départ de Marche vers Liège et Namur;
en 1951 : au départ de Bruges vers Bruxelles; de Bruxelles vers Charleroi, Dinant, Gand, Huy, La Louvière, Louvain, Liège, Mons, Namur et Verviers; de Dinant vers Bruxelles, Marche, Namur; de Marche vers Dinant; de Namur vers Dinant.

En janvier 1952, les communications automatiques interurbaines ont été inaugurées au départ de Bruxelles vers Anvers, Tournai et Malines. Bientôt viendront les communications au départ de Bruxelles vers Bruges et Ostende et au départ de Bruges vers Anvers et Gand.

En outre, au cours du premier semestre de 1952, à l'occasion de la mise en service du centre de transit de Liège et de Namur, les communications interurbaines seront

(1) Déjà en service.

de zone-centra Gent, Hoei, La Louvière, Leuven, Luik, Mechelen, Bergen, Namen, Brussel, Dinant, Tongeren en Borgworm. Deze verschillende centra groeperen ongeveer 262.000 abonnees of 51,5 % van het totaal. De abonnees van deze centra zullen ongeveer 72 % van het totaal aantal abonnees van het land met volledige automatische interdienst kunnen bereiken, 't zij practisch alle abonnees van de reeds geautomatiseerde netten. Bovendien beschikken de abonnees afhankelijk van de zone-centra, Brugge, Oostende en Marche reeds over een beperkte automatische interdienst.

De uitrustingen voor de verwezenlijking van de integrale automatische interdienst in de zonecentra Charleroi, Antwerpen, Aalst, Hasselt, Kortrijk en Oostende en voor de uitbreiding te verwezenlijken te Brugge, zijn besteld.

Het budget van 1952 behelst kredieten voor de uitrustingen van het centrum Doornik.

Behoudens onvoorziene omstandigheden zal de volledige automatische interdienst kunnen verwezenlijkt worden te Charleroi, Oostende, Antwerpen en Aalst in 1953; te Hasselt, Kortrijk en Doornik in 1954. Na deze werken en de automatisering van de netten Boom, Eeklo, Hannut, Baudour, Walcourt, St-Lambert (Fraise), Kortrijk, Waregem, Harelbeke, Menen, Wevelgem, Aalst en Hasselt, zullen ongeveer 75 % van het totaal aantal abonnees van het land over een volledige automatische interdienst beschikken.

Ten einde de voordelen van het automatisch interverkeer uit te breiden tot de nog niet geautomatiseerde netten, werden in het budget van 1952 kredieten ingeschreven voor de uitbreiding van de automatische transitcentra en de oprichting van transicentra met handbediening te Brussel, Gent, Namen en Luik, en voor de oprichting van een automatisch transitcentrum en een transitcentrum met handbediening te Libramont. Deze werken zullen aan de operatoren van de niet geautomatiseerde netten toelaten rechtstreeks de abonnees van de geautomatiseerde netten te bereiken. Zij zullen een snellere afwikkeling van het verkeer mogelijk maken en aldus de rendering van de geleidingen verhogen. Men mag hierdoor een verhoging van het verkeer verwachten, want de ondervinding heeft bewezen dat een verbetering in de exploitatievoorwaarden van het interverkeer steeds een onmiddellijke stijging van dit laatste meebrengt.

Ten einde het hoofd te kunnen bieden aan de aanhoudende aangroei van het aantal abonnees moeten uitbreidingen aangebracht worden aan de uitrustingen van sommige reeds geautomatiseerde netten, o. m. te Antwerpen-Centrum (4.000 lijnen), Berchem-Antwerpen (4.000 lijnen), Marcinelle (4.000 lijnen), Jemeppe-sur-Meuse (600 lijnen), Leuven (1.000 lijnen), Bosvoorde (4.000 lijnen), en verder 3.050 lijnen verdeeld over 15 centrales.

De snelle ontwikkeling van het telefoonnet alsmede de modernisering en de automatisering dezer netten vergen vanzelfsprekend belangrijke werken van oprichting en uitbreiding van gebouwen.

Zijn thans in opbouw of op het punt aangevangen te worden, de belangrijke gebouwen van Antwerpen-Centrum, Oostende, Kortrijk, Menen, Charleroi, Gent-Centrum, Gent IV (Rooigem), Deinze, Aalst, Gent-St-Pieters, Hasselt, Hornu, Bastenaken, Luik-Centrum, Luik-Guillemins, Mechelen (gewest), Jette, Boom, St-Gillis, Eeklo, terwijl het programma van 1952 de oprichting voorziet van gebouwen te Deurne, Gent V (St-Amandsberg), Ninove, Diest, Herstal, Luik-Ste-Marguerite, Duffel, Bosvoorde, Brussel-Eeuwfeestwijk, Marcinelle, Doornik.

Toestand van het personeel.

Een oogslag op de begroting volstaat om tot de vaststelling te komen dat de Regie T. T. als een der meest

entièrement automatiques entre les centres de zone de Gand, Huy, la Louvière, Louvain, Liège, Malines, Mons, Namur, Bruxelles, Dinant, Tongres et Waremme. Ces divers centres groupent environ 262.000 abonnés, soit environ 61,5 % du nombre total. Les abonnés de ces centres pourront atteindre environ 72 % du nombre total des abonnés du pays à l'intervention d'un service interurbain entièrement automatique, c'est-à-dire pratiquement tous les abonnés de réseaux déjà automatisés. En outre, les abonnés dépendant des centres de zone de Bruges, Ostende et Marche disposent déjà d'un service interurbain automatique limité.

Les équipements destinés à la réalisation du service interurbain automatique intégral entre les centres de Charleroi, Anvers, Alost, Hasselt, Courtrai et Ostende et pour l'extension envisagée à Bruges, sont commandés.

Le budget de 1952 a trait aux crédits destinés aux installations du centre de Tournai.

Sauf circonstances imprévues, le service interurbain automatique pourra être réalisé à Charleroi, Ostende, Anvers et Alost en 1953; à Hasselt, à Courtrai ainsi qu'à Tournai en 1954. Après ces travaux et l'automatisation des réseaux de Boom, Eecloo, Hannut, Baudour, Walcourt, St-Lambert (Fraise), Courtrai, Waregem, Harelbeke, Menin, Wevelgem, Alost et Hasselt, environ 75 % du nombre total des abonnés disposeront d'un service interurbain entièrement automatique du royaume.

Afin d'étendre les avantages des communications interurbaines automatiques aux réseaux non encore automatisés, des crédits ont été inscrits au budget de 1952 pour l'extension des centres de transit automatiques et la création de centres de transit manuels à Bruxelles, Gand, Namur et Liège et pour la création d'un centre de transit manuel à Libramont. Ces travaux permettront aux opérateurs des réseaux non automatisés d'atteindre directement les abonnés des réseaux automatiques. Ils permettront des communications plus rapides, augmentant ainsi le rendement des lignes. On peut en espérer une augmentation des communications, car l'expérience a démontré qu'une amélioration des conditions d'exploitation des communications interurbaines est toujours suivie d'une augmentation immédiate de leur nombre.

Pour pouvoir faire face à l'augmentation constante du nombre des abonnés, il convient de réaliser des extensions aux installations de certains réseaux déjà automatisés, notamment à Anvers-Centre (4.000 lignes), Berchem-Anvers (4.000 lignes), Marcinelle (4.000 lignes), Jemeppe-sur-Meuse (600 lignes), Louvain (1.000 lignes), Boitsfort (4.000 lignes), et ensuite 3.050 lignes se répartissant entre 15 centrales.

Il va de soi que le rapide développement du réseau téléphonique ainsi que la modernisation et l'automatisation de ces réseaux exigent d'importants travaux de premier établissement et d'extension des bâtiments.

Sont actuellement en construction ou sur le point de l'être, les importants bâtiments d'Anvers-Centre, Ostende, Courtrai, Menin, Charleroi, Gand-Centre, Gand IV (Rooigem), Deinze, Alost, Gand-Saint-Pierre, Hasselt, Hornu, Bastogne, Liège-Centre, Liège-Guillemins, Malines (régional), Jette, Boom, Saint-Gilles, Eecloo, tandis que le programme de 1952 prévoit la construction de bâtiments à Deurne, Gand V (Sint-Amandsberg), Ninove, Dienst, Herstal, Liège-Sainte-Marguerite, Duffel, Boitsfort, Bruxelles-Centenaire, Marcinelle, Tournai.

Situation du personnel.

Un simple regard sur le budget permettra de constater que la Régie des T. T. peut être considérée comme un des

vooruitstrevende organismen op sociaal gebied mag beschouwd worden.

Op een totale uitgave van 4.655.482.000 frank wordt aan het personeel een som toebedeeld van 1.607.337.000 frank onder de vorm van lonen, pensioenen, toelagen, premieën en sociale voordelen, enz. Een ontleding van deze som vinden we terug in de begroting zelf.

Deze toewijding strekt de Regie tot eer: wij brengen haar een welverdiende hulde om alles wat voor het personeel gedaan wordt.

De pogingen om de sociale vooruitgang te bevorderen, gaan echter gepaard met een politiek van bezuinigingen, daar waar zulks mogelijk is. De aanwervingen van nieuw personeel werden stopgezet, behoudens dringende noodzaak.

Een vermindering van het bediendenkader ten belope van 376 eenheden is zelfs voorzien voor 1952.

Zij zal hoofdzakelijk voortkomen van de automatisatie van meerdere centrales en van zekere intercommunale telefoonbetrekkingen. Zij sluit aan bij de slinking van 206 eenheden bekomen in 1951.

Deze verminderingen werden verwezenlijkt zonder dat tot nog toe is moeten overgegaan worden tot andere afdelingen dan deze van enkele waarnemende operatoren, aangeworven zonder ambtsvastheidswaarborg en alleen voor lokale behoeften. Ook is aan deze agenten nog de mogelijkheid geboden om bij voorrang herbenutigd te worden zo zij aannemen om in andere kantoren ingezet te worden.

Behalve voor een of andere categorie van specialisten (rekenplichtigen of tekenaars) wordt geen aanwerving van vaste bedienden voor 1952 voorzien. Enkele bijkomende eenheden met tewerkstelling bij tussenpozen zullen gebeurlijk aangesteld worden vooral ter vervanging van ontslagnemende agenten, in telefoonsectoren waarvan de automatisatie nog ver af ligt.

Bovendien zullen de vertrekken — oppensioenstellingen, ontslagnemingen, overlijdens, enz. — toelaten de oudste 90 waarnemende operatoren van het land in vast verband op te nemen.

Met betrekking tot het werkliedenpersoneel, maken de technische noodwendigheden van de automatisatie, de modernisatie van netten en centrales, en de ontwikkeling der telegrafische telexverbindingen de aanwerving noodzakelijk van circa 150 geschoolde werklieden. Deze verhoging van het kader zal ruimschoots gecompenseerd worden door het wegvallen van minstens 160 ongeschoolde werklieden.

Zoals voor de bedienden blijft alle aanwerving uitgesloten van werkliedenpersoneel waarvan de noodzaak niet dwingend wordt gevoeld.

Personeelseffectief van het Hoofdbestuur van de R. T. T.

	Vlaamse taalrol	Franse taalrol
Technische ambtenaren van hogere rang (tot en met de graad van Hoofd-ingenieur-directeur) ...	6	8
Ingenieurs ...	7	6
Administratieve ambtenaren van hogere rang (tot de graad van Directeur ...)	8	8
Administratieve ambtenaren van middelbare rang (bureelhoofd en gelijkgestelde graden) ...	26	26
Administratieve ambtenaren van lagere rang (onderbureelhoofd en gelijkgestelde graden) ...	39	41
Opstellers en gelijkgestelden ...	112	111
Bedienden van lagere rang ...	187	208
	385	408

organismes où l'esprit social est le plus progressiste.

Sur un total de 4.655.482.000 francs de dépenses, le personnel émerge pour 1.607.337.000 francs, sous forme de salaires, pensions, allocations, primes et avantages sociaux, etc. La ventilation de cette somme figure au budget lui-même.

Cette sollicitude est tout à l'honneur de la Régie; nous lui rendons un hommage bien mérité pour tout ce qu'elle fait en faveur du personnel.

Mais les efforts en vue de favoriser le progrès social vont de pair avec une politique d'économies, partout où cela est possible. Le recrutement de personnel nouveau a été bloqué sauf en cas d'urgence nécessaire.

Il est même prévu pour 1952 une réduction du cadre des employés de l'ordre de 376 unités.

Elle résultera principalement de l'automatisation de plusieurs centrales et de certaines communications interurbaines. Elle fait suite à la diminution de 206 unités obtenue en 1951.

Ces réductions ont été réalisées sans qu'il ait fallu, jusqu'à présent, procéder à d'autres licenciements que ceux de quelques opérateurs faisant fonctions, recrutés sans garantie de stabilité d'emploi et uniquement pour des besoins locaux. Il est même offert à ces agents la possibilité d'être repris par priorité s'ils acceptent de travailler dans d'autres bureaux.

Sauf pour l'une ou l'autre catégorie de spécialistes (comptables ou dessinateurs), aucun recrutement d'employés définitifs n'est prévu pour 1952. Quelques unités supplémentaires travaillant par intervalles seront recrutées le cas échéant, surtout pour remplacer des agents démissionnaires dans des secteurs téléphoniques dont l'automatisation se fera à assez longue échéance.

En outre, les départs (mises à la pension, démissions, décès, etc.) permettront de régulariser les plus anciens opérateurs ff. du pays, au nombre de 90.

En ce qui concerne le personnel ouvrier, les nécessités techniques de l'automatisation, la modernisation des réseaux et centrales et le développement des télécommunications télégraphiques rendent nécessaire le recrutement d'environ 150 ouvriers qualifiés. Ce renforcement du cadre sera largement compensé par une diminution de 150 ouvriers non qualifiés.

Comme pour les employés, tout recrutement de personnel ouvrier est exclu sauf impérieuse nécessité.

Effectif du personnel de l'Administration Centrale de la R. T. T.

	Rôle linguistique flamand	Rôle linguistique français
Fonctionnaires techniques de rang supérieur (y compris le grade d'Ingénieur en chef-directeur) ...	6	8
Ingénieurs ...	7	6
Fonctionnaires administratifs de rang supérieur (jusqu'au grade de Directeur) ...	8	8
Fonctionnaires administratifs de rang moyen (chef de bureau et grades assimilés) ...	26	26
Fonctionnaires administratifs de rang inférieur (chef de bureau et grades assimilés) ...	39	41
Rédacteurs et assimilés ...	112	111
Employés subalternes ...	187	208
	385	408

Het verheugt ons te mogen vaststellen dat in de Regie van Telegraaf en Telefoon de toepassing der taalwet geen vrome wens, maar een werkelijkheid is. Mogen de andere organismen, die afhangen van het Departement van Verkeerswezen dit goede voorbeeld volgen.

Bezoldigingen.

Na lange besprekingen in de verschillende interdepartementale en departementale raden werden de nieuwe barema's met ingang van 1 Januari 1951 aan het Staatspersoneel toegekend.

Onmiddellijk werden ze op het personeel van de Regie toegepast, met dien verstande dat preferentiële barema's toegekend werden aan zekere speciale categorieën, waarvan de oprichting zich opdrong wegens de grote diversiteit der functies bij de T. T. opgedragen aan agenten van een zelfde graad.

De herziening van de loopbanen gebeurde even snel als bij de Rijksbesturen en liet toe de wedde-achterstellen nog vóór het einde van 1951 uit te keren.

Onlangs nog werden zekere belangrijke rectificaties doorgevoerd, hoofdzakelijk wat betreft de weddeschalen van het technisch personeel, dit aan de hand van elementen die nog niet gekend waren op het ogenblik dat de eerste beslissing moest getroffen worden voor het geheel van alle categorieën.

Practisch dus heeft de herziening van de weddeschalen haar uiteindelijke oplossing gekregen.

Pensioenen.

Bij Koninklijk besluit van 11 October 1930 getroffen in uitvoering van artikel 22 der wet van 19 Juli 1930 tot oprichting van de Regie van Telegraaf en Telefoon werd de wetgeving in zake de burgerlijke pensioenen op de Regie toepasselijk gemaakt.

Hieruit volgt dat ook de wet van 14 Juli 1951 houdende perkwatie van de pensioenen bij de Regie van Telegraaf en Telefoon dient toegepast.

Deze wet voorziet dat de nieuwe pensioenbedragen dienen berekend op grond van de weddeschalen die op 30 Juni 1948 van kracht waren. Anderdeels bepaalt zij in haar artikel 19, par. 1, dat de verhoging voortvloeiend uit de herziening van de op 31 December 1950 lopende pensioenen niet lager mag zijn dan een quotiteit van 6.240 fr., vastgesteld op grond van de dienstjaren en van de coëfficiënten in beschouwing genomen voor de berekening van het aanvankelijk pensioen.

Deze toestand is enkel voorlopig in afwachting dat het Parlement het nieuw pensioenstatuut definitief zal hebben vastgesteld.

Sociale lasten.

De herzieningen van de barema's voor het in dienst zijnde personeel, en van de rustpensioenen, samengevoegd met de verhoging van de bezoldigingen voortkomend uit de verheffing van de index der kleinhandelsprijzen, zullen een toeneming van de uitgaven tot gevolg hebben ten belope van circa 200 miljoen.

Vragen gesteld door leden der Commissie.

VRAAG :

Het kader der vastbenoemde telegrambestellers werd afgeschaft. Er wordt beweerd dat het te veel kostte. Het ware interessant hieromtrent nadere inlichtingen te bekomen.

Nous nous réjouissons de constater qu'à la Régie des Télégraphes et Téléphones, l'application des lois linguistiques n'est pas un pieux désir mais une réalité. Puissent les autres organismes dépendant du Département des Communications s'inspirer de cet exemple.

Rémunérations.

Après de longues discussions au sein des divers conseils interdépartementaux et départementaux, les nouveaux barèmes ont été octroyés au personnel de l'Etat avec effet à partir du 1^{er} janvier 1951.

Ils furent immédiatement appliqués au personnel de la Régie, étant entendu que des barèmes spéciaux furent attribués à certaines catégories spéciales dont la création s'imposait en raison de la grande diversité des fonctions que doivent remplir aux T. T. des agents de grade identique.

La révision des carrières fut aussi rapide que dans les administrations de l'Etat, ce qui permit de payer les arriérés de traitement dès avant la fin de 1951.

Récemment encore, certaines rectifications importantes furent apportées, principalement en ce qui concerne le personnel technique, sur la base d'éléments que l'on ignorait encore au moment où il fallut prendre la première décision pour l'ensemble de toutes les catégories.

Pratiquement donc, la révision des barèmes a reçu sa solution définitive.

Pensions.

Un arrêté royal du 11 octobre 1930, pris en exécution de l'article 22 de la loi du 19 juillet 1932, créant la Régie des Télégraphes et des Téléphones, a rendu applicable à la Régie la législation relative aux pensions civiles.

Il en résulte que devait être appliquée également aux pensions servies par la Régie des Télégraphes et des Téléphones la loi du 14 juillet 1951, portant péréquation des pensions.

Cette loi prévoit que les nouveaux taux de pensions doivent être calculés en fonction des barèmes en vigueur au 30 juin 1948. Elle stipule d'autre part, en son article 19, par. 1^{er}, que la majoration découlant de la révision des pensions en cours au 31 décembre 1950 ne peut être inférieure à une quotité de 6.240 francs, fixée en raison des années de service et des coefficients dont il est tenu compte pour le calcul de la pension initiale.

Cette situation n'est toutefois que provisoire en attendant que le Parlement ait fixé définitivement le nouveau statut des pensions.

Charges sociales.

La révision des barèmes du personnel en activité, et celle des pensions de retraite, complétées par la majoration des rémunérations découlant de la hausse de l'index des prix de détail, entraîneront un accroissement des dépenses de l'ordre d'environ 200 millions.

Questions posées par des membres de la Commission.

QUESTION :

Le cadre des porteurs de télégrammes définitifs a été supprimé. On dit que cela coûtait trop cher. Il serait intéressant d'obtenir des précisions.

ANTWOORD :

Aan de hand van de hiernavolgende tabel is het mogelijk een vergelijking te maken tussen de toestand vóór de oorlog, en die welke bestaat sedert 1 Januari 1946, datum waarop het vast kader der telegrambestellers tot stand kwam :

Jaar	Telegraaf-ontvangsten	Uitgaven voor bestelling aan huis	Kosten per telegram
1939	46.343.000 fr.	6.816.000 fr. zegge 14,7 % van de ontvangsten	1,05 fr.
1946	131.256.000 fr.	40.004.000 fr. zegge 30,4 % van de ontvangsten	4,29 fr.
1951	206.721.000 fr.	55.389.000 fr. zegge 26,7 % van de ontvangsten	6,73 fr.

Er dient opgemerkt, dat de inrichting van een vast kader van telegrambestellers, met toekenning van een volledige weddeschaal, noodlottig is gebleken.

Vooreerst spanden deze personeelsleden zich niet meer in om uit dit kader te geraken, vermits zij een vaste betrekking hadden en een bezoldiging genoten die in niets verschildte van die van een ongeschoold arbeider.

Dit ging zo ver, dat er dragers in dienst waren van 25 of zelfs 30 jaar. Bovendien is het rendement sedert 1 Januari 1946 merkkelijk gedaald.

Hoest men er zich in die omstandigheden over te verbazen dat de besteldienst volledig moest heringericht worden? Het bestellen der telegrammen is een werk voor beginnelingen, vóór loopjongens, niet voor volwassen mannen.

Ten einde de dragers naar andere kaders te doen overgaan, werd aan de betrekking haar vast karakter ontnomen voor al diegenen die sedert 2 Mei 1951 angeworven werden. Aan de dragers werd volstrekte voorrang verleend voor de overgang naar het werklieden kader, waarvoor elke aanwerving van buitenstaanders werd stopgezet. Bovendien verkrijgen de dragers eveneens voorrang met het oog op hun aanwerving als hulpbestellers bij de posterijen, doch slechts voor zover er zich onder de kandidaten geen bevinden, die een wettelijke prioriteit genieten.

Zo de dragers er vóór de leeftijd van 21 jaar niet in slagen een andere betrekking te vinden, en dus afgedankt worden, behouden zij nochtans bedoelde voorrang gedurende drie jaar.

VRAAG :

Naar verluidt werd de uitrusting van het Centraal bureau te Aarlen (200 lijnen) aangevuld. Personeel te eng behuist, overbelast, kan onmogelijk werken.

ANTWOORD :

1) Op het einde der maand April telde het bureau te Aarlen, 1.008 abonneuten.

Door toevoeging van de abonneuten der naburige kleine, semi-automatische bureau's, bereikt men 1.213 abonneuten.

De plaatsing van twee nieuwe intercommunale kabels en van 200 aanvullende plaatselijke lijnen nadert haar voltooiing.

Het bureau zal beschikken over 1.400 lijnen, waardoor het mogelijk wordt geleidelijk de abonneuten over te nemen die bij de kleine naburige bureau's aangesloten zijn. Deze laatste zullen bijgevolg afgeschaft worden.

De exploitatie van het bureau te Aarlen geschiedt in gunstige omstandigheden.

RÉPONSE :

Le tableau ci-après permet de faire une comparaison entre la situation d'avant-guerre et celle existant depuis le 1^{er} janvier 1946, date de la création du cadre définitif des porteurs de télégrammes.

Année	Recettes télégraphiques	Dépenses pour la remise à domicile	Coût par message
1939	46.343.000 fr.	6.816.000 fr. soit 14,7 % des recettes	1,05 fr.
1946	131.256.000 fr.	40.004.000 fr. soit 30,4 % des recettes	4,29 fr.
1951	206.721.000 fr.	55.389.000 fr. soit 26,7 % des recettes	6,73 fr.

Il est à noter que la création d'un cadre définitif de porteurs de télégrammes avec octroi d'un barème complet s'est révélée néfaste.

D'abord, ces agents ne faisaient plus d'efforts suffisants pour sortir de ce cadre, étant donné qu'ils jouissaient et de la stabilité de l'emploi et d'une rémunération qui ne différait guère de celle d'un ouvrier non qualifié.

On en était arrivé à avoir en service des porteurs âgés de 25 ou même 30 ans. Au surplus, le rendement a notablement diminué depuis le 1^{er} janvier 1946.

Dans ces conditions, faut-il s'étonner qu'il ait fallu réorganiser le service de la remise à domicile? La remise des télégrammes est le travail d'un débutant, d'un garçon de courses, non d'un homme adulte.

Afin d'orienter les porteurs vers d'autres cadres, le caractère définitif de l'emploi a été supprimé pour tous ceux recrutés depuis le 2 mai 1951. Une priorité absolue a été réservée aux porteurs pour passer dans le cadre des ouvriers pour lequel tout recrutement au dehors a été supprimé. De plus, les porteurs obtiennent aussi une priorité en vue de leur recrutement en qualité de facteurs auxiliaires des postes, pour autant toutefois que parmi les postulants, il ne se trouve pas de prioritaires légaux.

Si des porteurs ne parvenaient pas, avant l'âge de 21 ans, à trouver un autre emploi et étaient donc licenciés, ils conserveraient encore pendant 3 ans la priorité en question.

QUESTION :

On aurait complété l'équipement du bureau central d'Arlon (200 lignes) — personnel logé à l'étroit et surchargé, ne pouvant travailler.

RÉPONSE :

A la fin du mois d'avril, le bureau d'Arlon comptait 1.008 abonnés.

En y ajoutant les abonnés des petits bureaux semi-automatiques voisins, on arrive à 1.213 abonnés.

L'installation de 2 nouvelles positions interurbaines et de 200 lignes locales supplémentaires est en voie d'achèvement.

Le bureau disposera de 1.400 lignes, ce qui permettra de reprendre progressivement les abonnés reliés aux petits bureaux voisins. Ceux-ci seront donc supprimés.

L'exploitation du bureau d'Arlon se fait dans des conditions satisfaisantes.

2) De moeilijkheden, waarop de operatoren momenteel bij hun werk stuiten, zijn juist het gevolg van de aan de gang zijnde uitbreidingswerken.

VRAAG :

Te Aarlen zijn er een half dozijn *waarnemende helpers* die geen kans hebben om te worden geregulariseerd. Wat moet er van hen geworden ? Er zijn onder hen ongelukkige gevallen.

ANTWOORD :

In het gebied Aarlen zijn er enkele *waarnemende helpers* waarvan de oudste op 3 November 1945 en de jongste op 1 Maart 1949 in dienst werden aangeworven.

Het is juist dat de mogelijkheden van vaste aanstelling ingevolge de maatregelen tot automatisatie zeer beperkt geworden zijn voor het hulppersoneel.

De toestand te Aarlen is nochtans niet erger dan elders, integendeel.

Zelfs na de automatisatie van Marbehan en Etalle, die rond de maand Juli e. k. zal plaats vinden, mag men voorzien dat de *waarnemende helpers* die aldaar beschikbaar worden verder op volledige en bestendige wijze zullen tewerk gesteld worden te Aarlen.

Wat de vaste benoemingen betreft, schijnt het wel dat geen enkele helper te Aarlen genoeg ancienniteit heeft om dit jaar nog aan de beurt te komen. Het is praktisch onmogelijk aan vooruitzichten op lange termijn te doen.

Enerzijds dringt het achtbaar lid aan om de automatisatie van Aarlen te bespoedigen, waardoor een gedeelte van het personeel zou vrijkomen; anderzijds vraagt hij dat vaste benoemingen zouden gedaan worden. Het is heel moeilijk die twee dingen, die lijnrecht tegenover elkaar staan, overeen te brengen.

VRAAG :

Afschaffing van de algemene leergangen in de School van T. T.

ANTWOORD :

Het onderricht in de *klassieke vakken*, door de Regie van T. T. ingericht, werd in Juni 1950 afgeschaft :

1^o) omdat het niet de rol van de Regie is : haar professoren hebben doorgaans niet de vereiste pedagogische opleiding genoten; anderzijds bestaan er genoeg private onderwijsinrichtingen;

2^o) de uitslagen waren niet in verhouding tot de uitgaven, die ongeveer 2,5 miljoen per jaar bedroegen.

Ik heb machtiging verleend :

1^o) tot de inrichting van leergangen alleen over de *administratieve vakken* voorbereidend tot het bevorderings-examen van *opsteller* en tot opleiding van ambtenaren (onderbureelhoofden en bureelhoofden).

2^o) tot de inrichting van *technische en beroepsleergangen* ten behoeve van de *arbeiders, specialisten en leden van het toezichtspersoneel*. Er werd echter overeengekomen dat, indien de kennis van zekere klassieke vakken (b. v. wiskunde, onontbeerlijk is om die bijzondere cursussen met vrucht te kunnen volgen, men eerst zou overgaan tot een snelle herhaling van die klassieke vakken.

VRAAG :

Verfraaiingswerken aan het gebouw te Luik-Centrum.

ANTWOORD :

Het ruime gebouw te Luik-Centrum zal ongeveer 125 miljoen kosten. Er werd daarop reeds kritiek uitgebracht.

2) Les difficultés de travail momentanées rencontrées par les opérateurs proviennent précisément des travaux d'extension en cours.

QUESTION :

A Arlon, il y a une demi-douzaine de *faisant-fonction d'aide* qui n'ont aucune chance d'être régularisés ? Que vont-ils devenir ? Il y a des cas malheureux.

RÉPONSE :

Dans la zone d'Arlon, il y a quelques *faisant fonctions d'aide* dont le plus ancien a été recruté le 3 novembre 1945 et le plus jeune, le 1^{er} mars 1949.

Il est exact qu'à la suite des mesures d'automatisation les possibilités d'admission définitive sont devenues très restreintes pour le personnel auxiliaire.

La situation à Arlon n'est cependant pas plus mauvaise qu'ailleurs, au contraire.

Même après l'automatisation de Marbehan et d'Etalle qui aura lieu vers le mois de juillet prochain, il est à prévoir que les *faisant fonction d'aide* qui y deviendront disponibles continueront à être utilisés de façon complète et permanente à Arlon.

Quant aux nominations définitives, il semble bien qu'aucun auxiliaire d'Arlon n'ait une ancienneté suffisante pour arriver en ordre utile cette année encore. Il est pratiquement impossible de faire des prévisions à longue échéance.

D'une part, l'honorable membre insiste pour hâter l'automatisation d'Arlon ce qui rendrait disponible une partie du personnel; d'autre part, il demande que l'on fasse des nominations définitives. Il est très difficile de concilier ces deux choses nettement opposées.

QUESTION :

Suppression des cours généraux à l'école des T. T.

RÉPONSE :

L'enseignement des *matières classiques* que la Régie des T. T. avait organisé a été supprimé en juin 1950 parce que :

1^o) ce n'est guère le rôle de la Régie : ses professeurs n'ont pas, le plus souvent, la formation pédagogique nécessaire; d'autre part, il existe suffisamment d'établissements privés d'enseignement.

2^o) les résultats n'étaient pas en rapport avec les dépenses qui s'élevaient à environ 2,5 millions annuellement.

J'ai autorisé :

1^o) l'organisation de cours uniquement sur les *matières administratives* pour la préparation à l'examen de promotion de *rédacteurs* et pour la formation de *fonctionnaires* (sous-chefs de bureau et chefs de bureau).

2^o) l'organisation de *cours techniques et professionnels* à l'intention des *ouvriers, des spécialistes et du personnel de surveillance*. Toutefois il a été entendu que si la connaissance de certaines matières classiques (les mathématiques par exemple) était indispensable pour pouvoir suivre avec fruit ces cours spéciaux, il pourrait être procédé d'abord à une révision rapide des dites matières classiques.

QUESTION :

Travaux d'ornementation du bâtiment de Liège-Centre.

RÉPONSE :

Le vaste bâtiment de Liège-Centre coûtera environ 125 millions. Des critiques ont déjà été formulées à ce sujet.

In 1950 werd een uitgave van 740.000 frank goedgekeurd voor de uitvoering van halfverheven beeldhouwwerk aan de hoofdingang.

Het is thans niet aangewezen nog belangrijke uitgaven te doen (ten belope van 900.000 fr.) voor verfraaiingswerken (fresco's op de muren der trapportalen en van sommige lokalen, paneel in geel koperwerk, monument...) die niet volstrekt noodzakelijk zijn.

Het komt me verstandiger voor de kredieten te bestemmen voor het bouwen van de ene of de andere automatische centrale.

In plaats van te denken aan werken die eigenlijk overbodig zijn, is het beter zich bezig te houden met het lot van de abonnees.

VRAAG :

Gebouw te Oostende. — Waarom wordt de allegorische groep die bij beeldhouwer Cantré werd besteld niet uitgevoerd ?

ANTWOORD :

De studie van de oprichting van een allegorische groep werd op 23 October 1946 toevertrouwd aan beeldhouwer Cantré.

Het geldt hier een indrukwekkend werk van 12 m. breed op 5 m. hoog. Het zal ongeveer 3.000 kg. rood koper wegen. De uitgave mag geraamd worden op meer dan 1.500.000 frank.

Zonder af te zien van de verwezenlijking van dit monument, schijnt het niet gepast een aanzienlijke uitgave, zonder groot praktisch nut, te doen, nu aan alle departementen zeer strenge budgetaire beperkingen worden opgelegd.

Ik heb derhalve besloten de verwezenlijking van het werk uit te stellen.

VRAAG :

De telefooncentrales van het platteland zijn slecht uitgerust. De telefoongesprekken zijn doorgaans van slechte hoedanigheid : er zijn menigvuldige contacten; soms hoort men verscheidene gesprekken en wordt het werkelijk moeilijk te telefoneren. Dit is het geval te Oostmalle.

ANTWOORD :

Het is een feit dat de talrijke nog niet geautomatiseerde kleine centrales aan de cliënte minder gunstige mogelijkheden bieden.

Niettemin wordt het maximum gedaan om ook in deze centrales de dienst zo goed mogelijk te verzekeren met de voorhanden zijnde middelen.

In talrijke plaatsen wordt overgegaan tot het vervangen van overbeladen luchtlijnen door ondergrondse kabels.

Het is echter klaar dat niet alles tegelijk kan geschieden, hoofdzakelijk wegens budgetaire redenen.

Het is mij niet bekend dat de exploitatievoorwaarden te Oostmalle of omgeving te wensen zouden overlaten.

Wellicht kan het voorkomen dat hier of daar een verbinding van minder goede kwaliteit wordt tot stand gebracht.

Ik vraag niet beter dan hierin verbetering te laten brengen, maar om een onderzoek te kunnen voorschrijven, is het noodzakelijk dat men mij preciese gegevens verstrekke : datum en uur van de verbinding, aanvrager en bestemming, alsmede alle gegevens die moeten toelaten de eventuele oorzaken op te sporen en te verhelpen.

De Verslaggever,

P. DE PAEPE.

En 1950, une dépense de 740.000 francs a été autorisée pour la sculpture de bas-reliefs à l'entrée principale.

Il n'est guère indiqué, pour le moment, d'engager encore des dépenses importantes (de l'ordre de 900.000 francs) pour des travaux de décoration : fresques sur murs des paliers et de certains locaux, panneau en dinanderie, monument..., qui ne sont pas réellement indispensables.

Il me paraît plus sage de réserver les crédits à la construction de l'une ou l'autre centrale automatique.

Plutôt que de penser à des travaux en somme superflus, il vaut mieux s'intéresser au sort des abonnés.

QUESTION :

Bâtiment d'Oostende. — Pourquoi ne réalise-t-on pas le groupe allégorique commandé au sculpteur Cantré ?

RÉPONSE :

L'étude de l'érection d'un groupe allégorique au bâtiment d'Oostende a été confiée au sculpteur Cantré, le 23 octobre 1946.

Il s'agit d'une œuvre imposante de 12 m. de largeur sur 5 m. de hauteur. Elle demandera environ 3.000 Kg de cuivre rouge. La dépense doit être estimée à plus de 1.500.000 fr.

Sans renoncer à la réalisation de ce monument, il ne semble pas opportun d'engager une dépense importante, sans grande utilité pratique, à une époque où l'on impose à tous les départements des compressions budgétaires très sévères.

J'ai donc décidé de surseoir à la réalisation de l'œuvre.

QUESTION :

Les centrales téléphoniques des régions rurales sont mal équipées. Le plus souvent, la qualité des communications laisse à désirer : il y a de multiples contacts; parfois l'on entend plusieurs conversations et il devient vraiment difficile de téléphoner. Tel est le cas à Oostmalle.

RÉPONSE :

En effet, les nombreuses petites centrales non encore automatisées offrent à leur clientèle des possibilités moins satisfaisantes.

On fait pourtant un maximum d'effort pour que, dans ces centrales également, le service soit assuré aussi efficacement que le permettent les moyens dont on dispose.

Dans plusieurs localités, il est procédé au remplacement des lignes aériennes surchargées par des câbles souterrains.

Mais il est évident que tout ne peut pas être fait en une fois, surtout pour des raisons d'ordre budgétaire.

J'ignore si les conditions d'exploitation laissent à désirer à Oostmalle ou environs.

Il n'est pas impossible que, par-ci par-là, une communication soit de qualité inférieure.

Je ne demande pas mieux que de faire améliorer cet état de choses; mais avant de faire, procéder à une enquête, je dois disposer de données précises : date et heure de la communication, appelant et destinataire, ainsi que tous les éléments permettant de dépister les causes éventuelles et d'y remédier.

Le Rapporteur,

P. DE PAEPE.

VIERDE DEEL.

REGIE DER LUCHTWEGEN.

Voor de eerste maal werd de begroting voor de Regie der Luchtwegen ingeschakeld in de algemene begroting van het departement voor het Verkeerswezen. Zoals de heer Senator Uselding, verslaggever in de Senaat, het gepast deed opmerken in zijn verslag, is deze maatregel van aard om tegemoet te komen aan een beschikking die vervat is in de besluitwet die de Regie opricht, en waarin uitdrukkelijk bedongen wordt dat de raming van inkomsten en uitgaven vóór 30 September van het vorig dienstjaar moet in het Parlement neergelegd worden. Het is een logische maatregel aangezien de R. L. W. volkomen valt onder de bevoegdheid van de Minister van Verkeerswezen, zodat een ruime, meer volledige bespreking van al de activiteiten van dit ministerie mogelijk gemaakt wordt.

De cijfers der begroting 1952 zien er als volgt uit :

A. — Ontvangsten.

Opbrengsten voortvloeiend uit de uitoefening van de statutaire opdracht...	fr. 39.730.000
Financiële patrimoniumontvangsten...	270.000
Tussenkomen van de Staat, de provinciën en de gemeenten ...	174.550.000
Totaal ...	fr. 214.550.000

B. — Uitgaven.

Betalingen aan personen aan de instellingen verbonden ...	fr. 80.430.000
Betalingen aan derden voor prestaties, leveringen, werken, enz., die tot voorwerp hebben diensten of goederen niet vatbaar om geïnventeerd te worden ...	23.970.000
Betalingen aan derden voortvloeiend uit de uitoefening van de statutaire opdracht der R. L. W. ...	20.640.000
Betalingen aan derden voor aankoop van patrimoniale goederen ...	104.550.000
Totaal ...	fr. 229.590.000

Wij stellen dus een excédent aan uitgaven vast van nagenoeg 15 miljoen. De toelichtende staat op bl. 126 vermeldt evenwel niet op welke wijze men denkt dit verschil tussen ontvangsten en uitgaven weg te werken.

Enkel een politiek van bezuiniging op posten, andere dan de personeelsuitgaven, die uit den aard der zaak vaststaand zijn, zal de Regie in staat stellen dit jaar de twee eindjes aan mekaar te knopen.

* * *

QUATRIEME PARTIE.

REGIE DES VOIES AERIENNES.

C'est la première fois que le budget de la Régie des Voies Aériennes est incorporé au budget général du département des Communications. Comme M. le sénateur Uselding, rapporteur au Sénat, le faisait remarquer à juste titre dans son rapport, cette mesure est de nature à répondre à une disposition contenue dans l'arrêté-loi créant la Régie, où il est stipulé expressément que le compte de prévision des recettes et des dépenses doit être déposé au Parlement avant le 30 septembre de l'exercice précédent. C'est une mesure logique, puisque la R. V. A. relève entièrement de la compétence du Ministre des Communications, et que la mesure en question permet donc une discussion large et complète de toutes les activités de ce département.

Les chiffres du budget pour 1952 se présentent comme suit :

A. — Recettes :

Produits résultant de l'exercice de la mission statutaire ...	fr. 39.730.000
Recettes financières patrimoniales ...	270.000
Intervention de l'Etat, des provinces et des communes ...	174.550.000
Total ...	fr. 714.550.000

B. — Dépenses :

Paiements aux personnes attachées à l'organisme...	fr. 80.430.000
Paiements à des tiers pour prestations, fournitures, travaux, etc., ayant pour objet des services ou des biens non susceptibles d'être inventoriés ...	23.970.000
Paiements à des tiers, résultant de l'exercice de la mission statutaire de la R. V. A. ...	20.640.000
Paiements à des tiers pour l'acquisition de biens patrimoniaux ...	104.550.000
Total ...	fr. 229.590.000

Nous constatons donc un excédent de dépenses d'environ 15 millions. Toutefois, les notes justificatives, p. 126, n'indiquent pas de quelle façon on escompte éliminer cette différence entre les recettes et les dépenses.

Seule une politique d'économie, affectant des postes autres que ceux des dépenses de personnel, celles-ci étant fixes par nature, permettra cette année à la Régie de nouer les deux bouts.

* * *

Een bezoek van uw verslaggever aan de Nationale Luchthaven van Melsbroek heeft hem doen vaststellen dat men aldaar grote vorderingen maakt, zowel op het gebied van de aanleg van zekere nieuwe definitieve werkplaatsen en hangars, als op het stuk van de technische uitbouw en uitrusting. Hij bezocht de nieuwe quarantaine installaties die alle voldoening schenken, het eerste hulpstation voor brandweer en ongevallen die uitgerust zijn met een aangepast en doelmatig materiaal bediend door een flink getraind en toegewijd personeel. De oprichting van de toezichtsradar met een actieradius van 100 km. en een plafond van 4.000 meter, vordert in bevredigend tempo en zal eerlang ten zeerste bijdragen tot de verhoging van de veiligheid en de controle van het Belgisch luchtruim.

Deze toezichtsradar heeft een belangrijke rol te vervullen zowel in de algemene als in de naderingsverkeersleiding.

Voor de algemene verkeersleiding geeft de toezichtsradar een beeld van het luchtverkeer binnen een straal van ongeveer 100 km. Alle vliegtuigen welke zich binnen dit gebied bevinden op een hoogte tussen 900 tot 4.000 meter geven op het radarscherm een lichtstip. Hierdoor is aan de verkeersleider de mogelijkheid geboden om de vliegtuigbestuurders alle inlichtingen te verschaffen met betrekking tot hun positie. Het stelt hem tevens in staat de nodige instructies te geven in verband met de vereiste separatieminima, 't is te zeggen, de minima in tijd en afstand tussen de verscheidene vliegtuigen in stand te houden, in overeenstemming met de internationale procedures (I. C. A. O.) welke vastgelegd werden voor het luchtverkeer in een gecontroleerd gebied en bijzonder in een « airwayssysteem » dat binnen korte tijd in voege zal treden. Bovendien laat de toezichtsradar toe maatregelen te nemen om botsingen te vermijden tussen de burgerlijke vliegtuigen waarvan de positie gekend is en de militaire vliegtuigen wier positie buiten de radar niet met grote nauwgezetheid kan vastgesteld worden.

Voor de naderingsverkeersleiding maakt de toezichtsradar deel uit van het landingssysteem bij slecht zicht gekend onder de naam GCA (Ground Controlled Approach). Het radarscherm geeft in dit geval een beeld van het luchtverkeer binnen een straal van 36 km. Door middel hiervan kan de verkeersleider aan de vliegtuigbestuurders alle nodige onderrichtingen geven aangaande de te volgen koers, de hoogte, de regeling van sommige boordinstrumenten alsmede de voorbereiding tot de landingsmanoeuvres. Hij zorgt er voor de vliegtuigen te brengen op de goede positie, op het geschikte ogenblik, in de goede richting en op de gunstigste hoogte van waar zij dan overgenomen worden door de verkeersleider welke de P. A. R., t.z. de landingsradar, bedient.

* * *

Met betrekking tot de werken van definitieve aard die eerlang dienen uitgevoerd op Melsbroek meent uw verslaggever dat men er goed zou aan doen daarvoor een vijfjarenplan uit te werken rekening houdend enerzijds met de noodzakelijke prioriteit bij de aanbouw van de onderdelen van de nieuwe luchthaven en de bijhorende dienstgebouwen, en anderzijds met de budgetaire mogelijkheden. Waar tegen 1954 een vermindering van onze militaire inspanningen in het vooruitzicht gesteld wordt, ware het nuttig dat men, van dit dienstjaar af, met een rationeel plan van geleidelijke oprichting van de definitieve gebouwen een aanvang zou maken om binnen het bestek van vijf jaren het ganse complex te realiseren. Best ware dat men van

Une visite que fit votre rapporteur à l'aéroport national de Melsbroek lui permet de constater les grands progrès réalisés, aussi bien en matière de construction de certains nouveaux ateliers et hangars définitifs qu'en ce qui concerne l'achèvement et l'équipement techniques. Il visita les nouvelles installations de quarantaine qui donnent entière satisfaction, la première station de secours en cas d'incendie et d'accident, équipée d'un matériel adéquat et efficient utilisé par un personnel bien entraîné et dévoué. L'installation du radar de surveillance à rayon d'action de 100 km et plafond de 4.000 mètres progresse à un rythme satisfaisant et contribuera sous peu à renforcer très sensiblement la sécurité et le contrôle de l'espace aérien belge.

Le radar de surveillance joue un rôle important aussi bien dans le contrôle régional que dans le contrôle d'approche.

Pour le contrôle régional, le radar de surveillance donne une image de la circulation aérienne dans un rayon de 100 km. Tous les avions se trouvant à l'intérieur de cette région à une altitude comprise entre 900 et 4.000 m. donnent sur l'écran du radar un écho lumineux. De ce fait, le contrôleur est à même de fournir aux commandants de bord tous renseignements relatifs à leur position. Il lui permet aussi de donner les instructions nécessaires en rapport avec les minima de séparation exigés, c'est-à-dire de maintenir parmi les différents avions les minima en temps et en distance conformément aux procédures internationales (O.A.C.I.) établies pour la circulation aérienne dans un espace contrôlé et principalement dans un système d'« Airways » qui entrera en vigueur sous peu. De plus, le radar de surveillance permet de prendre les dispositions voulues afin d'éviter des collisions entre des avions civils dont la position est connue et les avions militaires dont la position ne peut pas être déterminée avec grande précision en dehors du radar.

Pour le contrôle d'approche, le radar de surveillance constitue une partie du système d'atterrissage par mauvaise visibilité connu sous le nom G. C. A. (Ground Controlled Approach). Dans ce cas, l'écran du radar donne une image de la circulation aérienne dans un rayon de 36 km. Le contrôleur peut ainsi communiquer aux commandants de bord toutes instructions nécessaires concernant la route à suivre, cap à prendre, altitude, réglage de certains instruments de bord ainsi que des préparatifs aux manœuvres d'atterrissage. Il veille à amener les avions à la bonne position, au moment propice, dans la direction voulue et à l'altitude la plus favorable, d'où ils sont repris par le contrôleur qui dessert le P. A. R., c'est-à-dire le radar d'atterrissage.

* * *

Quant aux travaux de caractère définitif à exécuter sous peu à Melsbroeck, votre rapporteur estime qu'il serait opportun d'élaborer un plan quinquennal de ces travaux, en tenant compte, d'une part, de la priorité nécessaire pour la construction des infrastructures du nouvel aéroport et des bâtiments annexes, et, d'autre part, des possibilités budgétaires. Puisque l'on envisage de réduire notre effort militaire aux environs de 1954, il y aurait lieu, dès le présent exercice, de commencer à établir un plan rationnel de construction progressive des bâtiments définitifs, afin de réaliser tout le complexe en cinq ans. Le mieux serait de poursuivre dès à présent les études préliminaires déjà partiellement entamées, afin d'être prêt vers 1954. Dans l'inter-

nu af terzake de nodige voorstudies die reeds gedeeltelijk aangevat werden, voortzette om tegen 1954 kant en klaar te zijn. Intussen lijkt het niet wenselijk dat men zou voortgaan met onkosten te doen aan de voorlopige installaties op gevaar af dat hierdoor, zoals zulks nogal gemakkelijk gebeurt in België, het voorlopige in het « definitieve » zou omgetoverd worden, met al het ongemak en de economische en financiële nadelen voor het luchtverkeer in België die daarmee zouden gepaard gaan. Sommige belangrijke internationale luchtlijnen die zich thans reeds als tussenhaven van Melsbroeck bedienen, zullen er alle belang bij hebben ons hun klienteel te blijven gunnen indien zij in een nabije toekomst kunnen rekenen op installaties die de evenknie « moeten » zijn van 't is gelijk welke West-Europese luchthaven. Denkt men er genoeg aan dat de luchthaven van Frankfurt in de toekomst wel eens de grote concurrent van Melsbroeck zou kunnen worden, indien men niet tijdig de nodige maatregelen neemt tot aanbouw van de definitieve installaties die ons onze rang tussen de beste moeten verzekeren?

Wat het vliegveld van Grimbergen betreft, dat voornamelijk openstaat voor het toeristisch verkeer, dit geeft alle voldoening zowel wat de exploitatie aangaat als de inrichting. Dit vliegveld heeft dit jaar een frequentie van 80 landingen per dag wat voorzeker een aanwijzing is voor de ontwikkeling van het privaat luchtverkeer. De oprichting van een vliegschool door de Sabena is evenwel niet vreemd aan dit drukke luchtverkeer; het is nochtans een middel om Grimbergen op efficiënte wijze uit te baten, derwijze dat er geleidelijk naar gestreefd kan worden dat de onkosten voor dit vliegveld de gewone uitbatingskosten zouden dekken.

Er werd besloten te Gosselies een betonnen landingsbaan aan te leggen om het opstijgen en landen toe te laten van alle types van vliegtuigen die in de plaatselijke industrie hersteld en nagezien worden.

De uitbatingskosten zullen op redelijke wijze verdeeld worden tussen de R. L. W. en de Luchtmacht omdat de meeste vliegtuigen die er hersteld worden behoren tot het departement van Landsverdediging.

Bierset zal door de R. L. W. verlaten worden. Het vliegveld van Oostende wordt momenteel door de Luchtmacht gebruikt voor oefenvluchten voor de leerlingen van de basis van Coxyde. De samenwerking tussen R. L. W. en de Luchtmacht heeft zodoende voor gevolg dat de verhoogde activiteit van de militaire vliegbasissen niet noodzakelijk moet leiden tot de oprichting van nieuwe vliegvelden, terwijl het mogelijk is de toeristische activiteit in verschillende centra te behouden.

Bijgaande tabel van het personeel geeft een overzicht van de effectieven voor de jaren 1950, 1951 en 1952. Wij stellen een vermindering vast van personeel onder de ambtenaren en bedienden van 15 eenheden. Inzake de verhouding volgens de Vlaamse en de Franse taalrol, zien we dat het evenwicht, in de sector ambtenaren en bedienden samen, nagenoeg bereikt werd, wat de Minister tot eer strekt. Waar de toestand in 1950, 314 ambtenaren en bedienden van de Franse taalrol aangaf, en slechts 295 van de Vlaamse, is de verhouding in 1952 thans: 291 ambtenaren en bedienden van de Franse en 290 van de Vlaamse taalrol. Voor zover men nu nog tracht dit evenwicht uit te bouwen in de sector van de ambtenaren (23 Franse, 15 Vlaamse) zal er te Melsbroeck een meer normale verhouding in de taalrollen tot stand komen die eenieder bevrediging zal kunnen schenken.

valle, il ne paraît guère souhaitable de continuer à faire des frais autour des installations provisoires sous peine, comme il arrive assez facilement en Belgique, de transformer le provisoire en « définitif », avec tous les inconvénients et les désavantages économiques et financiers qui en résulteraient pour la circulation aérienne en Belgique. Certaines lignes internationales importantes qui utilisent dès à présent Melsbroeck comme aéroport de relais auront tout intérêt à rester nos clientes si elles peuvent compter dans un proche avenir sur des installations qui « doivent » être la réplique de n'importe quel aéroport d'Europe occidentale. Songera-t-on jamais assez que l'aéroport de Francfort pourrait bien devenir un jour le grand concurrent de Melsbroeck si l'on ne prend pas à temps les mesures nécessaires pour construire les installations définitives qui doivent nous assurer notre place parmi les meilleurs aéroports?

En ce qui concerne le champ d'aviation de Grimbergen, ouvert surtout au trafic touristique, il donne entière satisfaction, tant du point de vue de l'exploitation que de l'installation. Il a enregistré cette année la fréquence de 80 atterrissages par jour, ce qui constitue à coup sûr une indication en faveur du développement de l'aviation civile. La création d'une école de pilotage par la Sabena n'est toutefois pas sans influence sur la densité du trafic; mais il y a cependant moyen d'exploiter Grimbergen avec efficacité de manière à tendre progressivement à ce que les ressources de cette plaine d'aviation couvrent les frais d'exploitation.

Il fut décidé d'établir à Gosselies une piste bétonnée afin de permettre le décollage et l'atterrissage de tous les types d'avions fabriqués et vérifiés par l'industrie locale.

Les frais d'exploitation seront raisonnablement répartis entre la R. V. A. et la Force aérienne, car la plupart des appareils qui y sont réparés appartiennent au Département de la Défense nationale.

Bierset sera abandonné par la R. V. A. La plaine d'aviation d'Ostende est actuellement utilisée par la Force aérienne pour des exercices de vol des élèves de la base de Coxyde. La collaboration entre la R. V. A. et la Force aérienne a pour résultat que l'activité accrue des bases aériennes militaires ne doit pas nécessairement aboutir à la création de nouvelles plaines d'aviation, tandis qu'il est possible de conserver l'activité touristique dans divers centres.

Le tableau du personnel, que l'on trouvera ci-après, donne un aperçu des effectifs pour les années 1950, 1951 et 1952. Nous constatons une diminution de 15 unités parmi les fonctionnaires et employés. Quant à la proportion entre les deux rôles linguistiques, nous voyons l'équilibre quasi réalisé dans l'ensemble du secteur des fonctionnaires et employés pris globalement, ce qui est tout à l'honneur du Ministre. Alors que le rôle français comptait 314 fonctionnaires et employés en 1950, contre 295 seulement du rôle néerlandais, la proportion actuelle de 1952 est la suivante: 291 fonctionnaires et employés du rôle français, 290 du rôle néerlandais. Pour peu que l'on s'efforce encore d'atteindre à cet équilibre dans le cadre des fonctionnaires (23 français, 15 néerlandais) on obtiendra à Melsbroeck une proportion linguistique plus normale de nature à donner satisfaction à tous.

Tabel van het personeel.

Tableau du personnel.

Personeel	1951		1952		Opmerkingen — Remarques	Indeling volgens taalrol — Répartition linguistique						Personnel
	Effectief (31.12.51) — Effectif (31.12.51)	Bezoldi- gingen — Rémuné- rations	Effectief (1.5.52) — Effectif (1.5.52)	Bezoldi- gingen — Rémuné- rations		1950		1951		1952 (1.5.52)		
						Fr.	VL. — Fl.	Fr.	VL. — Fl.	Fr.	VL. — Fl.	
I. Vastaangesteld :												I. Permanents :
Ambtenaren ...	40	6.880.787	38	2.845.627	verlofgeld inbegrepen — y compris le pécule de vacances	25	14	25	15	23	15	Fonctionnaires.
Bedienden	550	42.378.361	543	18.373.380	idem	289	281	273	277	268	275	Employés.
Werklieden... ..	252	14.734.593	266	6.864.789	idem	77	163	74	178	75	191	Ouvriers.
II. Tijdelijk :												II. Temporaires :
Ambtenaren ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Fonctionnaires.
Bedienden	18	1.336.799	12	417.171	idem	6	8	4	14	4	8	Employés.
Werklieden... ..	23	1.529.137	17	399.520	idem	1	20	3	20	3	14	Ouvriers.
Totalen ...	883	66.859.677	876	28.900.487	—	398	486	379	504	373	504	Totaux.

TAAALREGIME VAN MELS BROEK.

ARREST VAN DE RAAD VAN STATE (1).

De Raad van State, afdeling administratie, VI^{te} kamer,
In zake tegen : de *Régie der Luchtwezen*, vertegenwoordigd door de
Minister van Verkeerswezen, Kunstlaan, 45, te Brussel.

Gezien het verzoekschrift de 5^{de} Januari 1951 ingediend, waarbij
de verzoekers de nietigverklaring vragen van de beslissing van de
Minister van Verkeerswezen van 14 April 1950, waarvan de 8^{de} No-
vember 1950 kennis werd gegeven, tot regeling van het taalgebruik
in de diensten van de luchthaven te Melsbroek;

Gezien de regelmatig gewisselde memories van antwoord en weder-
antwoord;

Gelet op het bevel van 16 November 1951, waarvan aan partijen
de 21^{ste} van dezelfde maand schriftelijk kennis werd gegeven en waarbij
de zaak op de terechtzitting van 13^{de} December 1951 werd gesteld, op
welke datum zij voor verdere behandeling naar de terechtzitting van
17 Januari 1952 en vervolgens naar die van 14 Februari 1952 werd
verschoven;

(1) Nederlandse tekst (artikel 3 van het besluit van de Regent van
23 Augustus 1948 betreffende het gebruik der talen in de Raad van
State).

REGIME LINGUISTIQUE DE MELS BROEK.

ARRET DU CONSEIL D'ETAT.

Le Conseil d'Etat, section d'administration, VI^{ème} chambre,
En cause contre : la *Régie des voies aériennes*, représentée par le
Ministre des Communications, 45, avenue des Arts, Bruxelles.

Vu la requête introduite le 5 janvier 1951, par laquelle les requérants
demandent l'annulation de la décision du Ministre des Communications
du 14 avril 1950, notifiée le 8 novembre 1950, réglant l'emploi des
langues dans les services de l'aérodrome de Melsbroek;

Vu les mémoires en réponse et en réplique régulièrement échangés;

Vu l'ordonnance du 16 novembre 1951, notifiée aux parties le 21 du
même mois, fixant l'affaire à l'audience du 13 décembre 1951, date à
laquelle elle a été mise en continuation à l'audience du 17 janvier 1952
et ensuite à l'audience du 14 février 1952;

Gehoord het verslag van raadsheer Declaire:

Gehoord de opmerkingen van M^{re} M. A. Pierson, advocaat, bij het Hof van beroep te Brussel, die voor de verzoekers verschijnt, en van de H. Outers, adviseur bij de rechtskundige dienst van het ministerie van Verkeerswezen, die voor de tegenpartij verschijnt;

Gelet op artikel 3 van het besluit van de Regent van 23 Augustus 1948 betreffende het gebruik der talen in de Raad van State;

Overwegende dat in de bestreden beslissing de volgende regelen zijn vastgelegd:

1^o verplichting, alle zaken in het Nederlands zonder behulp van vertaling te behandelen, tenzij zij in de Waalse gewesten van het land « gelocaliseerd of localiseerbaar » zijn, in welk geval het Frans zal worden gebruikt;

2^o verplichting, in de briefwisseling met de besturen van Rijk, provincien, gemeenten en de organismen onderworpen aan de wet van 28 Juni 1932, zonder behulp van vertaling gebruik te maken van de taal welke deze besturen en organismen krachtens de wet moeten gebruiken;

3^o verplichting, aan de particulieren in de taal door dezen gebruikt of aangevraagd te antwoorden;

4^o verplichting, de berichten of mededelingen voor het publiek in beide landstalen, met voorrang voor het Nederlands, te stellen; vertalingen in vreemde talen kunnen hieraan worden toegevoegd;

5^o verplichting, de dienstorders en algemene onderrichtingen die het personeel aangaan in het Nederlands « uit te vaardigen »; genoemde dienstorders en algemene onderrichtingen zullen echter in het Frans vertaald worden, zolang te Melsbroek Franssprekend personeel werkzaam is;

6^o verplichting voor het hele personeel, met de taal van de streek: het Nederlands, « vertrouwd » te zijn;

7^o verplichting voor de titularissen van de aldaar opgesomde ambten, van een behoorlijke kennis van het Frans te doen blijken;

8^o mogelijkheid, de kennis van een of meer vreemde talen te vergen, indien het voor de exploitatie nodig is;

9^o het Franssprekend personeel mag te Melsbroek niet in dienst blijven, tenzij het slaagt voor een examen over de elementaire kennis van het Nederlands; om in zijn ambt bij de luchthaven te Melsbroek voorgoed te kunnen bevestigd worden, moet dat personeel over ten hoogste drie jaar geslaagd zijn voor een aanvullend examen over de behoorlijke kennis van het Nederlands;

10^o vaststelling van het programma der examens over de behoorlijke kennis van het Nederlands en van het Frans en over de elementaire kennis van het Nederlands;

11^o behoudens sommige overgangsbepalingen mogen voortaan slechts aanwervings- en bevorderingsexamens met het Nederlands als voertaal worden uitgeschreven;

Overwegende dat de tegenpartij de bevoegdheid van de Raad van State betwist op grond van artikel 13 van de wet van 28 Juni 1932 op het gebruik der talen in bestuurszaken, waarbij een permanente commissie wordt ingesteld, gelast voor de toepassing van deze wet te waken: dat de tegenpartij uit deze wetsbepaling afleidt dat de verzoekers, alvorens op grond van artikel 9 van de wet van 23 December 1946 een vraag tot vernietiging in te dienen, een beroep bij de permanente commissie voor taaltoezicht hadden moeten instellen;

Overwegende dat de permanente commissie voor taaltoezicht, luidens artikel 13, § 4, tweede lid, van de wet van 28 Juni 1932, als opdracht heeft, de bij haar ingekomen klachten te onderzoeken en daarover aan de betrokken minister rapport te vragen; dat de commissie aan de betrokken minister de opmerkingen maakt « welke zij ten deze meent te moeten doen »; dat de Regering, overeenkomstig artikel 13, § 5, van de wet van 28 Juni 1932 doet kennen welk gevolg aan de mededelingen van de commissie werd gegeven;

Overwegende dat deze wetsbepalingen voor de belanghebbenden generlei verplichting inhouden, hun eventuele klachten over de toepassing van de wet van 28 Juni 1932 bij de permanente commissie voor taaltoezicht aanhangig te maken; dat de permanente commissie krachtens de wet niet gemachtigd is om over de bij haar ingekomen klachten uitspraak te doen; dat, wanneer zij zodanige klachten ontvangt, zij aan de betrokken minister eenvoudig een rapport moet vragen en alle nuttige opmerkingen maken; dat artikel 13, § 5, van de wet van 28 Juni 1932 uitdrukkelijk bepaalt dat de Regering oordeelt welk gevolg aan de mededelingen van de permanente commissie moet worden gegeven; dat derhalve de permanente commissie voor taaltoezicht generlei beslissingsmacht heeft; dat de exceptie van onbevoegdheid door de tegenpartij opgeworpen, niet gegrond is;

Overwegende dat de verzoekers betogen dat de bestreden beslissing van de Minister van Verkeerswezen met machtoverschrijding is genomen, omdat hij niet wettelijk bevoegd is om op eigen gezag te bepalen welke taalregeling op de diensten van de luchthaven te Melsbroek moet worden toegepast;

Overwegende dat de dienst van de luchthaven te Melsbroek afhangt van de Regie der luchtwegen, een organisme met rechtspersoonlijkheid, opgericht bij de besluitwet van 20 November 1946; dat die dienst weliswaar gevestigd is in Vlaamse gemeenten, waarvan geen enkele

Entendu M. le conseiller Declaire en son rapport;

Entendu, en leurs observations, M^{re} M. A. Pierson, avocat à la Cour d'appel de Bruxelles, comparissant pour les requérants, et M. Outers, conseiller au service juridique du ministère des Communications, comparissant pour la partie adverse;

Vu l'article 3 de l'arrêté du Régent du 23 août 1948 sur l'emploi des langues au Conseil d'Etat;

Considérant que la décision incriminée consacre les règles suivantes:

1^o obligation de traiter toutes les affaires en langue néerlandaise, sans recours aux traducteurs, à moins que ces affaires ne soient « localisées ou localisables » dans la région wallonne du pays, auquel cas il sera fait usage de la langue française;

2^o obligation de faire usage, dans la correspondance à échanger avec les administrations de l'Etat, des provinces, des communes et des organismes soumis à la loi du 28 juin 1932, de la langue que ces administrations ou organismes doivent employer en vertu de la loi, sans recours à des traducteurs;

3^o obligation de répondre aux particuliers dans la langue dont ceux-ci ont fait usage ou demandé l'emploi;

4^o obligation de rédiger dans les deux langues nationales, avec priorité de la langue néerlandaise, les avis et communications destinés au public; possibilité d'y adjoindre des traductions en langues étrangères;

5^o obligation « d'édicter » en langue néerlandaise les ordres de service et les instructions générales intéressant le personnel; ces ordres de service et instructions générales seront toutefois traduits en langue française, aussi longtemps que des agents d'expression française exerceront leurs fonctions à Melsbroek;

6^o obligation pour tous les agents, d'être « familiarisés » avec la langue de la région: le néerlandais;

7^o obligation pour les titulaires des fonctions énumérées dans cette disposition, de justifier d'une connaissance appropriée de la langue française;

8^o possibilité d'imposer, si les besoins de l'exploitation l'exigent, la connaissance d'une ou de plusieurs langues étrangères;

9^o le personnel d'expression française ne pourra être maintenu en service à Melsbroek que moyennant la réussite d'un examen portant sur la connaissance élémentaire de la langue néerlandaise; il ne sera définitivement confirmé dans ses fonctions à l'aérodrome de Melsbroek que moyennant la réussite, après trois ans au maximum, d'un examen complémentaire portant sur la connaissance appropriée de la langue néerlandaise;

10^o détermination du programme des examens portant sur la connaissance appropriée de la langue néerlandaise et de la langue française et sur la connaissance élémentaire de la langue néerlandaise;

11^o sous réserve de certaines dispositions transitoires, il ne sera procédé, à l'avenir, qu'à l'organisation d'examens de recrutement et de promotion néerlandais;

Considérant que la partie adverse conteste la compétence du Conseil d'Etat en se fondant sur l'article 13 de la loi du 28 juin 1932 relative à l'emploi des langues en matière administrative, qui a institué une commission permanente chargée de surveiller l'application de cette loi; que la partie adverse déduit de cette disposition légale l'obligation pour les requérants d'exercer un recours auprès de la Commission permanente de contrôle linguistique avant d'introduire une demande d'annulation fondée sur l'article 9 de la loi du 23 décembre 1946;

Considérant que la Commission permanente de contrôle linguistique a pour mission, aux termes de l'article 13, § 4, alinéa 2, de la loi du 28 juin 1932, d'instruire les plaintes qui lui seront parvenues, en demandant rapport au ministre intéressé; que la Commission transmet au ministre intéressé « toutes observations utiles à ce sujet »; que le Gouvernement, conformément à l'article 13, § 5, de la loi du 28 juin 1932, fait connaître la suite qui aura été donnée aux communications de la Commission;

Considérant que ces dispositions légales ne portent aucune obligation, à charge des intéressés, de saisir la Commission permanente de contrôle linguistique des plaintes qu'ils auraient à formuler relativement à l'application de la loi du 28 juin 1932; que la Commission permanente n'a reçu de la loi aucun pouvoir de statuer sur les plaintes qui lui seraient parvenues; qu'elle doit se borner, lorsqu'elle est saisie de pareilles plaintes, à demander un rapport au ministre intéressé et à lui présenter toutes observations utiles; que la suite à donner aux communications de la Commission permanente est expressément réservée au Gouvernement, en vertu de l'article 13, § 5, de la loi du 28 juin 1932; que la Commission permanente de contrôle linguistique n'est dès lors investie d'aucun pouvoir de décision; que la déclinatoire de compétence soulevée par la partie adverse manque de fondement;

Considérant que les requérants soutiennent que la décision incriminée, prise par le Ministre des Communications, est entachée d'excès de pouvoir, le Ministre des Communications n'étant pas légalement compétent pour déterminer, de sa seule autorité, le régime linguistique applicable au service de l'aérodrome de Melsbroek;

Considérant que le service de l'aérodrome de Melsbroek dépend de la Régie des voies aériennes, organisme doté de la personnalité civile, créé par l'arrêté-loi du 20 novembre 1946; qu'il est constant que ce service, bien que situé dans des communes flamandes dont

deel uitmaakt van de Brusselse agglomeratie zoals zij in artikel 2, § 5, van de wet van 28 juni 1932 is omschreven, maar niettemin ten aanzien van de wet op het gebruik der talen in bestuurszaken moet aangemerkt worden als een dienst waarvan de werking zich over het hele land uitstrekt; dat de taalregeling toepasselijk op de openbare diensten of inrichtingen waarvan de werking zich over het hele land uitstrekt, bepaald wordt namelijk door de artikelen 4, §§ 1, 2 en 3, 6, §§ 1 en 2, en 8, § 1, van de wet van 28 juni 1932;

Overwegende dat de Minister van Verkeerswezen met zijn maatregelen in n° 1, 2, 3 en 4 van de bestreden beslissing, eenvoudig op de dienst van de luchthaven te Melsbroek toepasselijk heeft verklaard de bepalingen van de wet van 28 juni 1932 die gelden voor het gebruik der talen in de openbare diensten waarvan de werking zich over het hele land uitstrekt; dat de regelen gesteld in de n° 1, 2, 3 en 4 van de bestreden beslissing overeenstemmen met de algemene beginselen vastgelegd in de artikelen 4, § 1, en 6, §§ 1 en 2, van de wet van 28 juni 1932, dat, door deze wetsvoorschriften toe te passen op een van de Regie der luchtwegen afhangende dienst waarvan de werking zich over het hele land uitstrekt, de Minister zijn macht niet heeft overschreden;

Overwegende, ten aanzien van het bepaalde in n° 8 van de bestreden beslissing, dat de Minister, door te beslissen dat van het personeel de kennis van een of meer vreemde talen kan worden gevergd, een maatregel heeft genomen die buiten het toepassingsgebied van de wet van 28 juni 1932 valt en zijn macht niet heeft overschreden;

Overwegende dat het bepaalde in n° 6 van de bestreden beslissing eist dat het ganse personeel in dienst in de luchthaven te Melsbroek vertrouwd is met de taal van de streek waar de dienst der luchthaven is gevestigd, met name : het Nederlands; dat in de bepaling onder n° 7 de ambten worden opgesomd waarvoor de titularissen van de behoorlijke kennis van het Frans moeten doen blijken; dat deze bepalingen inrichtingsmaatregelen zijn als bedoeld in artikel 4, § 3, der wet van 28 juni 1932, en bestemd zijn om het algemeen beginsel vervat in artikel 4, § 1, van de wet van 28 juni 1932 op een normale wijze te kunnen toepassen;

Overwegende dat artikel 4, § 1, van de wet van 28 juni 1932 een algemeen beginsel vooropstelt, dat en op de hoofdbesturen van de Staat, on op de openbare diensten en inrichtingen waarvan de werking zich over het hele land uitstrekt toepasselijk is, dat volgens genoemd beginsel de zaken moeten behandeld worden in de taal welke de overheden en de openbare diensten van de streek moeten gebruiken zonder behulp van vertaling; dat luidens artikel 4, § 2, van de wet van 28 juni 1932, « de bij vorige paragraaf aangeduide administratieve diensten » derwijze moeten ingericht worden dat zij het in artikel 4, § 1, van de wet opgenomen beginsel normaal kunnen toepassen;

Overwegende dat uit die bepalingen volgt dat de wetgever wel is waar zijn wil heeft te kennen gegeven, de openbare diensten of inrichtingen waarvan de werking zich over het hele land uitstrekt evengoed als de hoofdbesturen van de Staat aan dezelfde verplichting te onderwerpen om de zaken te behandelen in de taal welke de overheden en diensten van de streek moeten gebruiken zonder behulp van vertaling, nochtans niet zelf uitdrukkelijk de maatregelen voor de toepassing van die regel heeft voorgeschreven; dat luidens artikel 4, § 4, van de wet van 28 juni 1932 deze uitvoeringsmaatregelen, wat de Rijksbesturen betreft, bij een koninklijk besluit moesten genomen worden, binnen zes maanden na het inwerkingtreden der wet;

Overwegende dat het koninklijk besluit van 6 januari 1933 de uitvoeringsmaatregelen toepasselijk op de hoofdbesturen van de Staat heeft bepaald; dat de verzoekers vergeefs staande houden dat die bepalingen eveneens toepasselijk zijn op de inrichtingen of diensten waarvan de werking zich over het hele land uitstrekt; dat immers de tekst van de artikelen 1 en 2 van het koninklijk besluit van 6 januari 1933, die de kern vormen van het geheel van die reglementbepalingen, evenals trouwens het verslag aan de Koning er op wijzen dat het Koninklijk besluit van 6 januari 1933 uitsluitend op de hoofdbesturen van de Staat toepassing vindt;

Overwegende dat tot dusver geen enkel koninklijk besluit aangepaste uitvoeringsmaatregelen heeft getroffen, om het beginsel neergelegd in artikel 4, § 1, van de wet van 28 juni 1932 toe te passen op de inrichtingen en diensten waarvan de werking zich over het hele land uitstrekt; dat moet onderzocht worden of de Minister van Verkeerswezen zodanige uitvoeringsmaatregelen ten aanzien van de dienst der luchthaven te Melsbroek mocht nemen;

Overwegende dat het krachtens artikel 67 van de Grondwet de Koning toekomt de verordeningmaatregelen te nemen, om uit het beginsel der wetten de gevolgen die er natuurlijk uit voortvloeien te halen; dat artikel 4, § 4, der wet van 28 juni 1932 eenvoudig deze bepaling der Grondwet in herinnering brengt;

Overwegende dat luidens artikel 2 van de besluitwet van 20 november 1946 de Regie der luchtwegen wordt vertegenwoordigd en beheerd door de minister tot wiens bevoegdheid de burgerlijke luchtvaart behoort; dat ofschoon de Minister luidens die zelfde bepaling, onder het voorbehoud dat in de besluitwet van 20 november 1946 wordt gemaakt, bevoegd is om alle daden van beheer te verrichten en, hoewel hij de macht heeft om de werkprogramma's alsmede al de reglementen van de Regie der luchtwegen op te maken en vast te stellen, uit geen enkele van de bepalingen van de besluitwet van 20 november 1946 tot oprichting van de Regie der luchtwegen blijkt dat de minister tot

aucune ne fait partie de l'agglomération bruxelloise telle qu'elle est déterminée par l'article 2, § 5, de la loi du 28 juin 1932, doit être considéré, au regard de la loi sur l'emploi des langues en matières administratives, comme un service dont l'activité s'étend à tout le pays; que le régime linguistique applicable aux services ou établissements publics dont l'activité s'étend à tout le pays, est déterminé notamment par les articles 4, §§ 1^{er}, 2, 3, 6, §§ 1^{er} et 2, et 8, § 1^{er}, de la loi du 28 juin 1932;

Considérant que le Ministre des Communications, en prenant les dispositions reprises sous les n° 1, 2, 3 et 4 de la décision incriminée, n'a fait qu'étendre au service de l'aérodrome de Melsbroek les dispositions de la loi du 28 juin 1932 qui régissent l'emploi des langues dans les services publics dont l'activité s'étend à tout le pays; que les règles qui font l'objet des dispositions reprises sous les n° 1, 2, 3 et 4 de la décision incriminée sont conformes aux principes généraux consacrés par les articles 4, § 1^{er}, et 6, §§ 1^{er} et 2, de la loi du 28 juin 1932; qu'en appliquant ces prescriptions légales à un service dépendant de la Régie des voies aériennes, dont l'activité s'étend à tout le pays, le Ministre n'a pas excédé ses pouvoirs;

Considérant, en ce qui concerne la disposition reprise sous le n° 8 de la décision incriminée, qu'en décidant que la connaissance d'une ou de plusieurs langues étrangères pourra être requise des agents de l'aérodrome de Melsbroek, le Ministre a pris une disposition étrangère au domaine d'application de la loi du 28 juin 1932 et n'a pas excédé ses pouvoirs;

Considérant que la disposition reprise sous le n° 6 de la décision incriminée exige de tous les agents en service à l'aérodrome de Melsbroek l'obligation d'être familiarisés avec la langue de la région dans laquelle le service de l'aérodrome est situé, c'est-à-dire le néerlandais; que la disposition reprise sous le n° 7 détermine les fonctions pour lesquelles les titulaires devront justifier de la connaissance appropriée de la langue française; que ces dispositions constituent les mesures d'organisation prévues par l'article 4, § 2, de la loi du 28 juin 1932, destinées à pouvoir assurer d'une façon normale l'application du principe général inscrit dans l'article 4, § 1^{er}, de la loi du 28 juin 1932;

Considérant que l'article 4, § 1^{er}, de la loi du 28 juin 1932 énonce un principe général applicable à la fois aux administrations centrales de l'Etat et aux services ou établissements publics dont l'activité s'étend à tout le pays; que, suivant ce principe, les affaires doivent être traitées dans la langue à employer par les autorités et les services publics régionaux, sans recours aux traducteurs; qu'aux termes de l'article 4, § 2, de la loi du 28 juin 1932, « les services administratifs désignés au paragraphe précédent » doivent être organisés de manière à pouvoir assurer d'une façon normale l'application du principe général inscrit dans l'article 4, § 1^{er}, de la loi;

Considérant qu'il ressort de ces dispositions que si le législateur a manifesté sa volonté de soumettre les services ou établissements publics dont l'activité s'étend à tout le pays, aussi bien que les administrations centrales de l'Etat, à la même obligation de traiter les affaires dans la langue à employer par les autorités et les services régionaux sans recours aux traducteurs, il s'est abstenu de prescrire d'une manière formelle les mesures destinées à assurer l'application de cette règle; que ces mesures d'exécution, en ce qui concerne les administrations de l'Etat, devraient être prises, aux termes de l'article 4, § 4, de la loi du 28 juin 1932, par arrêté royal, dans les six mois de l'entrée en vigueur de la loi;

Considérant que l'arrêté royal du 6 janvier 1933 a déterminé les mesures d'exécution applicables aux administrations centrales de l'Etat; que vainement les requérants soutiennent que ces dispositions sont également applicables aux établissements ou services dont l'activité s'étend à tout le pays; qu'il ressort, en effet, du texte des articles 1^{er} et 2 de l'arrêté royal du 6 janvier 1933 qui dominent l'ensemble de ces dispositions réglementaires, comme aussi du rapport au Roi, que l'arrêté royal du 6 janvier 1933 est exclusivement applicable aux administrations centrales de l'Etat;

Considérant qu'aucun arrêté royal n'a à ce jour réglé les mesures d'exécution propres à assurer l'application du principe inscrit dans l'article 4, § 1^{er}, de la loi du 28 juin 1932 dans les établissements ou services dont l'activité s'étend à tout le pays; qu'il échet d'examiner si ces mesures d'exécution peuvent être prises, en ce qui concerne le service de l'aérodrome de Melsbroek, par le Ministre des Communications;

Considérant que le pouvoir de prendre les mesures réglementaires destinées à dégager du principe des lois les conséquences qui en découlent naturellement est réservé au Roi par l'article 67 de la Constitution; que l'article 4, § 4, de la loi du 28 juin 1932 ne constitue que le rappel de cette disposition constitutionnelle;

Considérant qu'aux termes de l'article 2 de l'arrêté-loi du 20 novembre 1946, la Régie des voies aériennes est représentée et gérée par le ministre qui a l'aéronautique civile dans ses attributions; que si, aux termes de cette disposition, le Ministre a qualité pour accomplir tous les actes de gestion, sous les réserves reprises dans l'arrêté-loi du 20 novembre 1946, et s'il est investi du pouvoir d'établir et d'arrêter les programmes d'activité ainsi que tous les règlements de la Régie des voies aériennes, il ne ressort d'aucune des dispositions de l'arrêté-loi du 20 novembre 1946 créant la Régie des voies aériennes, que le ministre qui a l'aéronautique civile dans ses attributions ait été investi

wiens bevoegdheid de burgerlijke luchtvaart behoort de krachtens de Grondwet aan de Koning opgedragen macht zou hebben om de verordeningsmaatregelen nodig voor de uitvoering van de wet van 28 Juni 1932 te nemen; dat derhalve de Minister, met de uitvoeringsmaatregelen te nemen die het voorwerp zijn van n^o 6 en 7 van de bestreden beslissing, zijn macht heeft overschreden;

Overwegende dat het bepaalde in n^o 5, 9, 10 en 11 regelen bevat die het gevolg zijn van wat in n^o 6 en 7 is voorgeschreven; dat zij het lot van de bepalingen welke zij aanvullen moeten delen; dat de Minister ook met deze bepalingen zijn macht heeft overschreden:

Overwegende dat de overige middelen door de verzoekers ingeroepen niet rechtstreeks betrekking hebben op de bepalingen van n^o 1, 2, 3, 4 en 8 van de bestreden beslissing,

Besluit :

Artikel 1.

De bepalingen onder n^o 5, 6, 7, 9, 10 en 11 van de beslissing van de Minister van Verkeerswezen van 14 April 1950 tot regeling van het taalgebruik in de diensten van de luchthaven te Melsbroek worden vernietigd.

Artikel 2.

Dit arrest zal in zijn geheel worden bekendgemaakt in dezelfde vormen als de gedeeltelijk vernietigde beslissing.

Artikel 3.

De kosten, bepaald op 300 frank, zijn ten laste van de Staat.

Aldus uitgesproken in de openbare terechtzitting van de V^{de} kamer, de zeven en twintigste Maart 1900 twee en vijftig, waar aanwezig waren :

De HH. Vauthier, raadsheer van State, voorzitter,
Decleire, raadsheer van State,
De Bock, raadsheer van State,
Sarot, adjunct-griffier, griffier.

De Griffier,

De Voorzitter,

(get.) J. SAROT.

(get.) M. VAUTHIER.

Dit arrest vergt volgend commentaar :

Op 15 April 1950 heeft de Minister van Verkeerswezen te Melsbroek een taalregime ingevoerd dat twee delen omvat :

1. — de principes die krachtens de wet van 28 Juni 1932 op het gebruik der talen in bestuurszaken te Melsbroek toepasselijk zijn;

2. — de uitvoeringsmaatregelen van deze principes alsmede overgangsmatregelen ten gunste van het Franstalig personeel dat te Melsbroek is te werk gesteld.

In zijn zitting van 27 Maart 1952 heeft de Raad van State het eerste deel van dit regime goedgekeurd en het tweede vernietigd.

Wat is de draagwijdte van het arrest van de Raad van State ?

1) De Raad van State rechtvaardigt de goedkeuring van het eerste deel door de volgende overwegingen :

— de luchthaven van Melsbroek is gelegen in de eenzijdig Vlaamse streek, op het grondgebied van gemeenten waarvan geen enkele deel uitmaakt van de Brusselse agglomeratie;

— haar activiteit strekt zich uit tot het gehele land;

— het taalregime dat er toepasselijk is wordt bepaald door de wet van 28 Juni 1932;

— de beslissing van de heer Minister van 15 April 1950 is volledig in overeenstemming met de principes die vastgelegd zijn in de wet van 28 Juni 1932;

— de heer Minister heeft niets anders gedaan dan de wettelijke beschikkingen toegepast. Hij heeft geenszins zijn macht overschreden en heeft zich gehouden aan zijn verplichtingen als vertegenwoordiger van de Uitvoerende Macht.

du pouvoir, constitutionnellement réservé au Roi, de prendre les mesures réglementaires nécessaires à l'exécution de la loi du 28 juin 1932; qu'il suit de là qu'en prenant les mesures d'exécution qui font l'objet des n^{os} 6 et 7 de la décision incriminée, le Ministre a excédé ses pouvoirs;

Considérant que les dispositions reprises sous les n^{os} 5, 9, 10 et 11 contiennent des règles qui découlent des prescriptions reprises sous les n^{os} 6 et 7; qu'elles doivent suivre le sort des dispositions dont elles forment les compléments; qu'en prenant ces dispositions, le Ministre a également excédé ses pouvoirs;

Considérant que les autres moyens invoqués par les requérants ne concernent pas directement les dispositions reprises sous les n^{os} 1, 2, 3, 4 et 8 de la décision incriminée,

Décide :

Article 1^{er}.

Les dispositions qui font l'objet des n^{os} 5, 6, 7, 9, 10 et 11 de la décision du Ministre des Communications du 14 avril 1950 réglant l'emploi des langues dans les services de l'aérodrome de Melsbroek sont annulées.

Article 2.

Le présent arrêt sera publié en entier dans les mêmes formes que la décision partiellement annulée.

Article 3.

Les dépens, liquidés à la somme de 300 francs, sont mis à charge de la partie adverse.

Ainsi prononcé en audience publique de la VI^{ème} chambre, le vingt-sept mars 1900 cinquante-deux, où étaient présents :

MM. Vauthier, conseiller d'Etat, président,
Decleire, conseiller d'Etat,
De Bock, conseiller d'Etat,
Sarot, greffier adjoint, greffier.

Le Greffier,

Le Président,

(s.) J. SAROT.

(s.) M. VAUTHIER.

Cet arrêt appelle le commentaire suivant :

Le 15 avril 1950, M. le Ministre des Communications a instauré à Melsbroek un régime linguistique comprenant deux parties :

1. — les principes applicables à Melsbroek en vertu de la loi du 28 juin 1932 relative à l'emploi des langues en matière administrative;

2. — les mesures d'exécution se rapportant à ces principes ainsi que des dispositions transitoires en faveur du personnel francophone employé à Melsbroek.

En sa séance du 27 mars 1952, le Conseil d'Etat a approuvé la première partie de ce régime et annulé la seconde.

Quelle est la portée de l'arrêt du Conseil d'Etat ?

Le Conseil d'Etat justifie son approbation de la première partie par les considérations suivantes :

— l'aéroport de Melsbroek est situé en région unilingue flamande, sur le territoire de communes dont aucune ne fait partie de l'agglomération bruxelloise;

— son activité s'étend à l'ensemble du pays;

— le régime linguistique qui lui est applicable est celui fixé par la loi du 28 juin 1932;

— la décision de M. le Ministre en date du 15 avril 1950 concorde parfaitement avec les principes établis par la loi du 28 juin 1932;

— M. le Ministre n'a fait qu'appliquer les dispositions légales. Il n'a en aucune manière outrepassé ses pouvoirs et s'est tenu à ses obligations de représentant du Pouvoir Exécutif.

2) Het verwerpen van de uitvoeringsmaatregelen is door andere overwegingen gerechtvaardigd :

— de wet van 28 Juni 1932 huldigt algemene principes die toepasselijk zijn op de Centrale Besturen van de Staat en op de openbare diensten of inrichtingen, waarvan de activiteit zich uitstrekt tot het gehele land;

— de wetgever heeft zich onthouden de uitvoeringmaatregelen voor te schrijven, maar heeft ze, wat de Staatsbesturen betreft, voorbehouden aan de Koning.

Het desbetreffend koninklijk besluit werd genomen op 6 Januari 1933. Tot nog toe heeft geen enkel koninklijk besluit de uitvoeringsmaatregelen bepaald voor de openbare diensten of inrichtingen waarvan de activiteit zich uitstrekt tot het gehele land.

— De uitvoeringsmaatregelen voor deze diensten moeten bepaald worden door de Koning, omdat artikel 67 van de Grondwet aan de Koning de macht voorbehoudt om reglementaire maatregelen te treffen in uitvoering van de principes die door de wetten worden bepaald.

De Raad van State heeft dienvolgens de wettelijkheid van de voor Melsbroek getroffen beslissingen niet betwist, maar deze beslissingen hadden het voorwerp moeten uitmaken van een koninklijk besluit en niet van een Ministerieel besluit.

Wat vloeit daaruit voort voor de toekomst ?

De wet van 1932 bestaat en blijft bestaan. In ieder geval zullen de diensten der luchthaven de wettelijke beschikkingen moeten toepassen, dit wil zeggen : in binnendienst het Nederlands gebruiken voor de administratieve betrekkingen. De briefwisseling met de particulieren zal gevoerd worden in de taal die door deze laatsten gebruikt wordt. De berichten en mededelingen aan het publiek zullen tweetalig zijn.

Het koninklijk besluit dat thans in voorbereiding is, zal rekening moeten houden met de voorgaande principes en in zake taalkennis zulkdanige bepalingen moeten voorzien dat het personeel der luchthaven deze principes kan toepassen.

NOTA OVER HET PROGRAMMA DER UIT TE VOEREN WERKEN IN 1952. (Buitengewone Begroting 1952.)

A. — Werken uit te voeren door de dienst Terreinen en Gebouwen.

Nationale luchthaven.

— Overasphalteren van de startbaan n° 3 en gedeeltelijk opnieuw bouwen van de taxi-way tussen startbanen 1 en 3 fr. 3.000.000

De landingsbaan en taxi-way in kwestie werden door de Bezetter verwezenlijkt in betonnen platen van 15 tot 25 cm. dikte. Daar thans verschillende platen gescheurd liggen, is hun hernieuwing dringend nodig.

De werken zullen echter tot een strikt minimum herleid worden, daar de huidige landingsbaan n° 3 niet behouden blijft in het toekomstig massaplan van de Nationale Luchthaven en slechts in gebruik dient te blijven tot op het ogenblik dat een nieuwe baan N. W.-ZO zal verwezenlijkt worden.

— Baanwerken : Quarantaine — hulpport — magazijn ... fr. 4.500.000

Het is noodzakelijk over te gaan tot de rechtekking en

2) Le rejet des mesures d'exécution se justifie par d'autres considérations :

— la loi du 28 juin 1932 formule des principes généraux applicables aux Administrations Centrales de l'Etat ainsi qu'aux services ou établissements publics dont l'activité s'étend à tout le pays.

— le législateur s'est abstenu de prescrire les mesures d'exécution mais les a réservées au Roi en ce qui concerne les administrations de l'Etat.

L'arrêté royal pris à ce sujet fut pris le 6 janvier 1933. Jusqu'à présent, aucun autre arrêté royal n'a déterminé les mesures d'exécution en ce qui concerne les services ou établissements publics dont l'activité s'étend à tout le pays.

— Les mesures d'exécution applicables à ces services doivent être déterminées par le Roi, l'article 67 de la Constitution réservant au Roi le pouvoir de prendre toute disposition réglementaire en exécution des principes déterminés par les lois.

En conséquence, le Conseil d'Etat n'a pas contesté la légalité des décisions prises au sujet de Melsbroek, mais ces décisions auraient dû faire l'objet d'un arrêté royal et non d'un arrêté ministériel.

Qu'en résulte-t-il pour l'avenir ?

La loi de 1932 existe et continue d'exister. En tout cas, les services de l'aéroport devront appliquer les dispositions légales, ce qui signifie notamment : emploi du néerlandais dans les relations administratives en service intérieur. La correspondance avec des particuliers sera faite dans la langue dont ceux-ci ont fait usage. Les avis et communications au public seront bilingues.

L'arrêté royal en préparation devra tenir compte des principes énoncés ci-dessus et contenir des dispositions en matière de connaissances linguistiques telles que le personnel de l'aéroport puisse les appliquer.

NOTE CONCERNANT LE PROGRAMME DES TRAVAUX EN 1952. (Budget extraordinaire 1952.)

A. — Travaux à exécuter par le Service des Terrains et des Bâtiments.

Aéroport national.

— Réasphaltage de la piste n° 3 et reconstruction partielle du taxi-way entre les pistes 1 et 3 ... fr. 3.000.000

La piste et le taxi-way en question ont été réalisés en dalles de béton de 15 à 25 cm. d'épaisseur par l'occupant. Etant donné que plusieurs dalles sont fissurées, leur renouvellement est nécessaire de toute urgence.

Les travaux seront toutefois limités à un strict minimum, vu que l'actuelle piste 3 n'est pas conservée dans le plan de masse futur de l'Aéroport National et qu'elle restera seulement en service jusqu'au moment où une nouvelle piste N. O.-S. E. sera réalisée.

— Travaux routiers : Quarantaine — Centre de secours — Magasin ... fr. 4.500.000

Il est nécessaire de rectifier l'alignement et de remettre

het weder in staat stellen van de baan welke evenwijdig met de Haachtse Steenweg, langs de spoorlijn loopt.

Tevens is het nodig over te gaan tot het aanleggen van verbindingen tussen deze baan en de verschillende opgerichte of in opbouw zijnde constructies, namelijk de Quarantaine, het gebouw voor de Hulpdiensten, de Garage en het Centraal magazijn.

Deze baanwerken zullen eveneens de aanleg van een riool voor de afvoer van het regenwater omvatten.

— *Waterleiding* fr. 100.000

De verwezenlijking van nieuwe gebouwen vergt de uitbreiding van het bestaande waterleidingsnet. Deze werken zullen uitgevoerd worden naar gelang de noodzakelijkheid.

— *Vrachtgebouw* fr. 15.000.000

Het verwezenlijken van een nieuw vrachtgebouw op de Nationale Luchthaven biedt een dringend karakter.

Het bedrag van 15.000.000 frank vormt slechts een eerste schijf voor het opbouwen van het vrachtgebouw dat op 36.000.000 frank geraamd wordt en dat de hiernavolgende lokalen zal bevatten :

— *in de ondergrond* : stookplaats — brandstof, alsmede al de voorraden en bereiding voor de « catering » Sabena en het restaurant.

— *op het gelijkvloers* : douanediensden — opslagplaats douane en Sabena — in- en uitvoer — vrachtburelen — burelen van de baandiensten — catering Sabena.

— *op de tussenverdieping* : kleedkamers en sanitaire inrichtingen voor het personeel.

— *op de eerste verdieping* : restaurant : keuken met aanhorigheden — vergaderzaal — burelen van de vrachtmaatschappijen — burelen van de luchtvaartmaatschappijen.

— *op de tweede verdieping* : burelen voor de luchtvaartmaatschappijen.

— *Optrekken van garage voor particulieren en benzine-station* fr. 2.000.000

Het optrekken van zulk een garage dichtbij het stationsgebouw zal enorme diensten bewijzen aan passagiers die het vliegtuig nemen, daar zij niet alleen hun voertuigen zouden kunnen bergen gedurende hun afwezigheid maar ook deze laten onderhouden en herstellen.

Het bouwen van 20 afzonderlijke boxes is voorzien in 1952.

Indien noodzakelijk zou in de toekomst dat getal eventueel tot 40 à 50 kunnen gebracht worden.

— *Bijkomende werkplaatsen voor de Sabena* fr. 14.000.000

Door de Sabena werd destijds een aanvraag ingezonden voor het bijbouwen van circa 9.250 m² werkplaatsen.

Het bedrag van 14.000.000 frank is een eerste schijf voor de verwezenlijking van die bijkomende werkplaatsen die op 30.000.000 frank geraamd worden.

— *Loods voor de Sabena* fr. 25.000.000

Het bouwen van een derde loods werd door de Sabena aangevraagd.

In principie zou de loods dezelfde afmetingen hebben als de in opbouw zijnde loods ten Oosten van de Strabedloodsen, dwz. 150 m. × 65 m. met achteraan een werkplaats van 15 m. diepte.

Het bedrag van 25.000.000 frank is een eerste schijf

en état la route parallèle à la Chaussée de Haecht et située en bordure de la ligne de chemin de fer.

Il est d'autre part nécessaire de construire des raccords entre cette route et les différents bâtiments érigés ou en construction, notamment : la quarantaine, le centre de secours, le garage et le magasin central.

Ces travaux routiers comprendront également la pose d'un égoût pour l'évacuation des eaux pluviales.

— *Distribution d'eau* fr. 100.000

La réalisation de nouveaux bâtiments exige l'extension du réseau de distribution d'eau existant. Ces travaux seront exécutés au fur et à mesure des nécessités.

— *Bâtiment frêt* fr. 15.000.000

La réalisation d'un nouveau bâtiment frêt à l'Aéroport National revêt un caractère urgent.

Le montant de 15.000.000 de francs forme seulement une première tranche pour la construction du bâtiment frêt qui est estimé à 36.000.000 de francs et qui comprendra les locaux suivants :

— *En sous-sol* : chaufferie — combustible, ainsi que préparations et provisions pour le « catering » Sabena et le restaurant.

— *Au rez-de-chaussée* : services de douane — entrepôts douane et Sabena — Import et Export — bureaux de frêt — Bureaux des services de pistes — catering Sabena.

— *A l'entresol* : vestiaire et installations sanitaires pour le personnel.

— *Au premier étage* : restaurant — cuisine avec dépendances — salle de réunions — bureaux des compagnies de frêt — bureaux des compagnies aériennes.

— *Au deuxième étage* : bureaux pour les compagnies aériennes.

— *Construction d'un garage pour particuliers et d'une station de distribution d'essence* fr. 2.000.000

La construction de pareil garage à proximité de l'Aérogare rendra d'énormes services aux passagers qui prennent l'avion car ils pourront non seulement garer leur véhicule pendant leur absence mais également le faire entretenir et réparer.

La construction de vingt boxes indépendants est prévue en 1952.

En cas de nécessité, ce nombre serait éventuellement porté de 40 à 50 à l'avenir.

— *Ateliers supplémentaires pour la Sabena* fr. 14.000.000

Une demande fut introduite en son temps par la Sabena pour la construction d'environ 9.250 m² d'ateliers supplémentaires.

Le montant de 14.000.000 de francs représente une première tranche pour l'exécution de ces ateliers complémentaires qui est estimée à 30.000.000 de francs.

— *Hangar pour la Sabena* fr. 25.000.000

La construction d'un troisième hangar fut demandée par la Sabena.

En principe, le hangar aurait les mêmes dimensions que le hangar en construction à l'Est du hangar Strabed, c'est-à-dire 150 m. × 65 m. avec ateliers arrières de 15 mètres de profondeur.

Le montant de 25.000.000 de francs représente une pre-

voor de verwezenlijking der loods die op 42.000.000 frank geraamd is.

— *Verwarmingsinstallaties van de Militaire loods en de twee gebouwen voor de Luchtmacht te Groenveld*
fr. 5.000.000

De gebouwen in kwestie zullen gedurende het jaar 1952 voltooid zijn. Het is natuurlijk nodig dat ze van verwarmingsinstallaties voorzien worden.

Luchtvaartterrein Grimbergen.

— *Uitbreiding van het waternet* fr. 10.000

Krediet voorzien voor eventuele uitbreiding van het waternet.

— *Verwarming van het stationsgebouw* ... fr. 100.000

Een centrale verwarming is voorzien waarvan de onkosten op 100.000 frank kunnen geraamd worden.

Luchtvaartterrein Deurne-Antwerpen.

— *Uitbreiding van het waternet* fr. 50.000

Werken uit te voeren naar gelang de noodzakelijkheid.

Luchtvaartterrein Oostende-Middelkerke.

— *Verschillende werken op het vliegplein* fr. 50.000

Luchtvaartterrein Spa.

— *Draineringswerken op het terrein* fr. 50.000

B. — Werken uit te voeren door de Directie « Radio en Electriciteit ».

A. — Electriciteitsdienst.

1^o) De naderingsbebakening van de banen der Nationale Luchthaven (behalve de baan 25) werd in 1948-1949 aangelegd in de vorm van Natriumfunnels. Deze verouderde installaties zullen worden vervangen door Calvert-systemen voor goede zichtbaarheid, zoals dit al bestaat op de baan 25. Deze schikking verhoogt de veiligheid der landingen.

2^o) Het stroomverbruik verhoogt ieder jaar op de luchthaven, door het steeds stijgend aantal gebruikers en installaties, en daarom worden de bestaande kabinen vergroot en moet in 1952 een nieuwe H. S. kabine worden geïnstalleerd in de kelders van het luchthavenstation.

3^o) *Bebakening der baan 02.*

Deze bestaat thans uit ingegraven bakens, door de Duitsers aangelegd en beantwoordt niet meer aan de hedendaagse noden.

Een algehele vernieuwing zal worden uitgevoerd in 1952 met dubbelensbakens. Deze werden reeds aanbesteed en de stroomtoevoerkabels ook.

B. — Radiogeleidingsdienst.

1^o) *Installatie van een Rondzoek-Radar 10 cm.*

Deze installatie eiste de constructie van een speciaal ge-

mière tranche pour la réalisation du hangar, estimée à 42.000.000 francs.

— *Installations de chauffage du hangar militaire et de deux bâtiments pour la Force Aérienne à Groenveld*
fr. 5.000.000

Les bâtiments en question seront terminés au cours de l'exercice 1952. Il est naturellement nécessaire qu'ils soient pourvus d'installations de chauffage.

Aérodrome de Grimbergen.

— *Extension du réseau de distribution d'eau* fr. 10.000

Crédit prévu pour une extension éventuelle du réseau de distribution d'eau.

— *Chauffage de l'aérogare* fr. 100.000

Un chauffage central est prévu dont le coût peut être estimé à 100.000 francs.

Aérodrome de Deurne-Anvers.

— *Extension du réseau de distribution d'eau* fr. 50.000

Travaux à exécuter au fur et à mesure des nécessités.

Aérodrome d'Ostende-Middelkerke.

— *Différents travaux sur l'aérodrome* ... fr. 50.000

Aérodrome de Spa.

— *Travaux de drainage du terrain* fr. 50.000

B. — Travaux à exécuter par la Direction « Radio et Electricité ».

A. — Service Electricité.

1^o) Le balisage d'approche des pistes de l'Aéroport National (à l'exception de la piste 25) avait été réalisé en 1948-1949 par des dispositifs de funnels au Sodium. Ces vieux systèmes seront remplacés par des « Calvert » pour bonne visibilité, du même type que celui qui existe déjà pour la piste 25. Ces réalisations augmenteront la sécurité des atterrissages.

2^o) La consommation de courant augmente chaque année sur l'Aéroport, par suite du nombre toujours croissant d'usagers et d'installations, et dans ce but les cabines sont agrandies et une cabine supplémentaire est prévue à l'Aérogare, en 1952.

3^o) *Balisage de la piste 02.*

Celui-ci comporte un balisage lumineux de plots enterrés installés par les Allemands, et ne répond plus aux exigences actuelles.

Le renouvellement complet à l'aide de balises doubles sera effectué en 1952. L'adjudication pour ce matériel ainsi que pour les câbles d'alimentation est en cours.

B. — Service Radioguidage.

1^o) *Installation d'un Radar de Surveillance 10 cm.*

Cette installation nécessitait la construction d'un bâti-

bouw en een stalen mast voor de antenne. Deze twee punten werden in 1951 verwezenlijkt.

De stroomtoevoering voor dit gebouw noodzaakte de installatie van bijkomende vertrekcellen in de kabine Nossegem, die daartoe moest vergroot worden.

Anderzijds, daar het toestel geen spanningsschommelingen kan verdragen, moest een H. S. kabine worden ingericht in het Radargebouw zelf. Deze kabine wordt in 1952 verwezenlijkt. De verbindingkabels met de controletoeren worden nu geplaatst. Zodra deze kabels zullen gelegd zijn, worden de Amerikaanse ingenieurs uitgenodigd om de montagewerken aan te vatten.

De volledige installatie zal in Juli 1952 afgewerkt zijn.

2°) Inrichten der Airways boven België.

Hiervoor werden zenders aangekocht die als radiobaken kunnen fungeren. Deze zullen evenwel nog moeten aangevuld worden met een bijzondere noodvoeding die het toestel op batterij van stroom voorziet, ingeval de netstroom ontbreekt, en een automatische overschakeling van hoofd- op reservezender ingeval van defect aan de eerste.

C. — Radio — Uitzending — Ontvangst.

Installatie van het Zendcentrum te Haren.

1°) Dit werk omvat de installatie van een kabine, door het Bestuur der Electriciteit van het Ministerie van Openbare Werken.

De installatie der antennes maakt het voorwerp uit van een thans aan gang zijnde studie.

De werken zullen uitgevoerd worden in Juli 1952.

De zenders van het centrum te Zaventem en gebouw n° 105 te Nossegem, zullen overgebracht worden naar het definitieve centrum door het personeel van de radiodienst.

Anderzijds, is een onderneming voor omvorming van zenders aan gang. Dit werk zal grotendeels de kracht en mogelijkheden onzer zenders verhogen.

2°) Ontvangcentrum.

De studie der antennes is aan de gang in de radiodienst.

De te gebruiken ontvangers werden bij twee Belgische firma's besteld. De eerste heeft reeds geleverd, de tweede zal einde 1952 leveren.

Verdeling der uitgaven 1951 per vliegveld.

Luchthavens	Personeels- uitgaven	Werken van eerste aanleg	Onderhouds- werken
Melsbroek	40.011.859	105.831.320	11.117.996
Grimbergen	1.068.173	2.042.593	1.681.949
Antwerpen	2.111.564	30.966.299	1.184.857
Gent	929.863	3.816.417	807.941
Oostende	1.290.536	1.204.092	667.599
Het Zoute	782.177	317.568	297.100
Bierset	1.111.196	40.719	572.987
Spa	641.229(1)	449.834	236.438
St-Hubert	632.322(1)	975.765	270.218
Gosselies	345.644	10.254.337	266.340
Totaal ...	48.924.563	155.898.944	17.103.425

De Verslaggever.

Georges LOOS.

(1) Deze cijfers bevatten de wedden van het personeel van de stations voor meteorologie en goniometrie.

ment spécial et d'un pylône métallique pour l'antenne. Ces deux points ont été réalisés en 1951.

L'alimentation de ce bâtiment a nécessité l'installation de cellules supplémentaires de départ dans la cabine Nossegem, qui a dû être agrandie pour ce faire.

D'autre part, l'appareil ne pouvant supporter des variations de tension, une cabine Haute Tension a dû être réalisée dans le bâtiment du radar. Cette cabine est en cours de réalisation en 1952. Les câbles de jonction vers le bâtiment du « Flying control » sont en cours de pose. Dès ces travaux terminés, les ingénieurs américains seront convoqués pour commencer les travaux de montage.

Il est à prévoir que l'installation du radar sera achevée en juillet 1952.

2°) Réalisation des Airways au dessus de la Belgique.

Des émetteurs permettant le fonctionnement en radio-phare ont été acquis. Ces appareils devront toutefois encore être complétés : 1°) d'une alimentation spéciale de secours qui pourra les alimenter en cas de coupure du courant, et 2°) d'un transfert automatique de l'émetteur normal à l'émetteur de réserve en cas de défaillance du premier.

C. — Radio — Emission — Réception.

Installation du centre d'Emission à Haren.

1°) Ce travail comporte l'installation d'une cabine de transformation, mise en adjudication par l'Administration de l'Electricité du Ministère des Travaux Publics.

L'installation des antennes fait l'objet d'une étude actuellement en cours. Le travail se fera en juillet 1952.

Les émetteurs du centre d'Emission de Zaventem et du bâtiment 105 à Nossegem, seront ramenés au Centre d'Emissions définitif par le personnel du service Radio.

D'autre part, une entreprise pour transformation d'émetteurs est en cours. Ce travail permettra d'augmenter considérablement la capacité et les possibilités de nos émetteurs.

2°) Centre de Réception.

L'étude des antennes est en cours au service Radio.

Les récepteurs à utiliser ont été commandés à deux firmes belges. La première a déjà livré ses appareils. La seconde fournira fin 1952.

Répartition des dépenses 1951 par aéroport.

Aéroports	Dépenses de personnel	Travaux de premier établissement	Travaux d'entretien
Melsbroeck	40.011.859	105.831.320	11.117.996
Grimbergen	1.068.173	2.042.593	1.681.949
Anvers	2.111.564	30.966.299	1.184.857
Gand	929.863	3.816.417	807.941
Oostende	1.290.536	1.204.092	667.599
Le Zoute	782.177	317.568	297.100
Bierset	1.111.196	40.719	572.987
Spa	641.229(1)	449.834	236.438
St-Hubert	632.322(1)	975.765	270.218
Gosselies	345.644	10.254.337	266.340
Total ...	48.924.563	155.898.944	17.103.425

Le Rapporteur.

Georges LOOS.

(1) Ces chiffres englobent les traitements du personnel des stations de météorologie et goniométrie.

VIJFDE DEEL.

BELGISCHE NATIONALE RADIO OMROEP.

Gezien de aanhoudende kritiek die van verschillende zijden uitgebracht wordt op het financieel beheer en de hoge uitgaven van ons national Radio-instituut, komt het verslaggever als nuttig voor een ernstige ontleding te doen van de cijfers der uitgaven voorzien in de ons voorgelegde budgetaire voorzieningen voor het lopend dienstjaar. De voorziene kredieten kunnen als volgt worden onderverdeeld :

a) Kwade Posten en Terugbetalingen.....	fr. 195.800.000
b) Financiële lasten	22.303.000
c) Werelduitzendingen	24.600.000 (1)

In vergelijking met de uitgaven voor het vorig dienstjaar is er een verhoging van uitgaven ten bedrage van 12,5 miljoen frank, zegge 5,5 %

Niemand zal het nut van de werelduitzendingen willen betwisten : zij zijn in hoofdzaak bestemd voor de Belgen in het buitenland, voornamelijk in Congo, doch ook voor de luisteraars op de andere continenten. Het doel dat men zich ermee stelt kan als volgt worden samengevat : aan het buitenland onze culturele, artistieke en toeristische rijkdomme, doen kennen alsmede onze economische mogelijkheden. Het is dus in feite « het » propaganda-orgaan van gans ons Vaderland ten gerieve van het buitenland. Daardoor juist zijn deze uitgaven wat men zou kunnen als « overheidsuitgave » betitelen. Dat is ook de reden waarom deze uitgaven afzonderlijk voorkomen op het budget van het N. I. R., omdat zij geen rechtstreeks verband houden met de uitzendingen bestemd voor het binnenland.

De financiële lasten spruiten voort uit de gebiedende noodzakelijkheid tot vernieuwen en versterken onzer uitzendingen, met het oog ons land op radiogebied een bevredigende plaats in de ether te verzekeren. De zenders van Velthem (20 kW) zijn ontoereikend om op nuttige wijze de uithoeken van ons land te bestrijken (Kuststreek en Luxemburg). Thans worden te Waver-Tombeek op een terrein van nagenoeg 100 ha. nieuwe zendstations zowel voor de Vlaamse als de Franse en de werelduitzendingen opgericht met een zendkracht van 150 kW. Om de oprichting van dit machtig doch noodzakelijk complex te financieren heeft het N. I. R. reeds 150 miljoen geleend en zal voor het voleinden der werken nog 65 miljoen moeten lenen. Het zijn de delgings- en rentelasten van deze sommen die voorkomen op het budget van verkeerswezen, gevoegd bij deze voor de amortisatie van een vooroorlogse lening ter betaling van de gebouwen en installaties van het Flageyplein, te Brussel.

De redenen van de gestadige toename der uitgaven van het N. I. R. zelf zijn drieërlei :

1) sedert het einde van de oorlog werd het N. I. R. gelast met de regionale uitzendingen wier inrichting en werkmiddelen onvoldoende en verouderd waren. Voor 1951 bedragen deze uitgaven 33 miljoen. Voor deze som worden vier volledige programma's verzorgd in twee talen zonder rekening te houden met de beperkte uitzendingen in de Duitse taal ten gerieve van de Oostkantons. Wellicht ware het mogelijk deze uitzendingen te financieren, bij het tot stand komen van een nieuw radiostatuu, door hen toe

(1) Waarvan 10 miljoen ingeschreven zijn op de begroting van het departement van Verkeerswezen en het saldo ten laste valt van de Kolonie en het departement van Buitenlandse Zaken.

CINQUIEME PARTIE.

RADIODIFFUSION NATIONALE BELGE.

En raison des critiques continuelles qui s'élèvent de différents côtés contre la gestion financière ainsi que les dépenses élevées de notre Institut National de Radiodiffusion, votre rapporteur a estimé utile de procéder à une analyse minutieuse des chiffres des dépenses figurant dans les prévisions budgétaires qui nous sont soumises pour l'exercice en cours. Les crédits prévus peuvent se subdiviser comme suit :

a) Non-valeurs et remboursements.....	fr. 195.800.000
b) Charges financières	22.303.000
c) Emissions mondiales	24.600.000 (1)

En comparaison des dépenses afférentes à l'exercice précédent, il y a une augmentation des dépenses de l'ordre de 12,5 millions de francs, soit 5,5 %.

Personne ne contestera l'utilité des émissions mondiales : elles s'adressent essentiellement aux Belges à l'étranger, principalement au Congo, mais également aux auditeurs établis en d'autres continents. Le but proposé peut se résumer de la façon suivante : faire connaître à l'étranger nos richesses culturelles, artistiques et touristiques, ainsi que nos possibilités économiques. Il s'agit donc effectivement du « seul » organe de propagande pour l'ensemble du Pays, à destination de l'étranger. C'est pourquoi ces dépenses ont les caractères de ce que l'on pourrait appeler une « dépense d'autorité ». C'est d'ailleurs le motif pour lequel ces dépenses figurent séparément au budget de l'I. N. R., car elles ne concernent pas directement les émissions s'adressant à l'intérieur du pays.

Les charges financières résultent de l'impérieuse nécessité de renouveler et de renforcer nos émissions pour assurer à notre pays une place honorable dans l'éther. Les émetteurs de Velthem (20 Kw) sont insuffisants pour couvrir les extrémités du pays (Littoral et Luxembourg). Actuellement, on érige à Wavre-Tombeek, sur un terrain d'environ 100 Ha, de nouveaux centres, tant pour les émissions flamandes que françaises et mondiales, avec une puissance d'émission de 150 Kw. En vue d'assurer le financement de ce complexe imposant et indispensable, l'I. N. R. a déjà emprunté 150 millions et devra encore emprunter 15 millions pour l'achèvement des travaux. Ce sont les charges d'amortissement et d'intérêts qui figurent au budget des Communications en même temps que celles provenant de l'amortissement d'un emprunt émis avant la guerre en vue du paiement des bâtiments ainsi que des installations de la Place Flagey à Bruxelles.

Les motifs de l'accroissement progressif des dépenses de l'I. N. R. sont de triple nature :

1) Depuis la fin de la guerre, l'I. N. R. a été chargé des émissions régionales dont l'équipement ainsi que les moyens d'action étaient devenus désuets. Pour 1951, ces dépenses atteignent 33 millions. Cette somme permet de donner quatre programmes complets dans les deux langues, sans compter des émissions de durée limitée à destination des cantons de l'Est. Sans doute serait-il possible de financer ces émissions, en leur permettant, lors de l'instauration du nouveau statut, d'assurer des émissions publicitaires. Sur

(1) Dont 10 millions inscrits au budget du département des Communications et le solde tombant à charge de la Colonie et du département des Affaires Etrangères.

te laten publicitaire uitzendingen te verzorgen. Hiervan bestaan nagenoeg zoveel voor- als tegenstanders die elk op hun beurt gezonde argumenten pro- en contra kunnen doen gelden.

2) De uitgaven voor wedden, lonen en sociale lasten ondergaan regelmatig verhogingen. Enerzijds vinden zij hun oorsprong in het feit dat het kader van het N. I. R. betrekkelijk jong is, wat de toepassing van vastgestelde baremische loonschalen met zich sleept daar de grote meerderheid der agenten het maximum van deze loonschalen nog niet bereiken. Zulks veroorzaakt van jaar tot jaar een gemiddelde meer-uitgave van anderhalf miljoen, zonder dat ook maar een loonsverhoging toegestaan wordt. Verder was een beperkte verhoging van het personeelskader noodzakelijk tengevolge van de toepassing van de internationale conventie van Kopenhagen, van de verhoging der zenduren, en de toename van het technisch kader gelast met de studie en de oprichting van het centrum van Waver Tombeek. Aangezien het N. I. R. de Staatsbarema's toepast op zijn personeel, komt de loonsverhoging van 5 % in 1951 voor het Instituut neer op een bijkomend bedrag van 3.359.000 frank.

Tenslotte worde er op gewezen dat het N. I. R. onderworpen is aan de wetgeving op de Sociale Zekerheid; de verhoging van het belastbaar plafond der wedden en lonen veroorzaakte een bijkomende uitgave van 1 miljoen 758.000 frank.

3) De uitbatingskosten nemen steeds in omvang toe. Zulks tengevolge van de vermeerdering der zenduren op nationale en regionale golflengten, van de tariefverhogingen van water, gas en electriciteit, van de prijsstijging der brandstoffen en materialen en tenslotte van de opslag van telegraaf en telefoontarieven. Hierdoor wordt verklaard dat de uitbatingskosten voor 1952 ongeveer 10 miljoen hoger zullen zijn dan in 1951, zonder dat er sprake is voor het N. I. R. van nieuwe prestaties of uitgaven.

Tegenover het argument dat radiouitzendingen duur kosten, wat in zekere zin met de waarheid strookt, mogen men vooropstellen dat deze uitgaven integraal door de luisteraars via de radiotaks betaald worden. De Staat komt dus financieel niet tussen, doch vindt er integendeel baat bij, daar de saldi hem regelmatig ten goede komen (ieder jaar, behalve in 1947, was er een batig overchot dat aan de Schatkist werd overgedragen).

In vergelijking met de buitenlandse zendposten kan eenieder, aan de hand van de uitbatingskosten en uitgaven van de vreemde zenders, vaststellen dat, zo radio-uitzendingen kostelijk zijn, België met zijn tweetalenregime; zijn regionale zenders en zijn werelduitzendingen relatief goedkoop werkt.

Zo ook voor het gebezigd personeel; volgende cijfers zullen zulks klaar doen uitschijnen :

Dienstjaar 1952.

Land	Aantal inwoners	Radiobudget in Belgische franken	Agenten
Frankrijk	40,5 miljoen	1.225.000.000	—
Denemarken... ..	4 miljoen	128.500.000	—
		1 programma)	
Zweden	7 miljoen	139.500.000	—
Nederland	10 miljoen	234.500.000	1300
		(2 programma's)	
België	8,5 miljoen	195.800.000	1050(*)
		(4 programma's)	

(*) Waarvan : 889 vaste agenten — 67 tijdelijke — 94 buiten kader.

ce point, il y a autant de partisans que d'adversaires qui tous peuvent faire valoir de solides arguments pour ou contre celles-ci.

2) Les dépenses de traitements, salaires et charges sociales augmentent régulièrement. Elles trouvent, d'une part, leur origine dans le fait que les cadres de l'I. N. R. sont relativement jeunes, ce qui entraîne l'application de barèmes établis, la très grande majorité de ces agents n'ayant pas encore atteint le maximum de ces barèmes. Ceci occasionne en moyenne, d'année en année, une dépense supplémentaire d'un million et demi, sans aucune augmentation de salaires. En outre, une extension limitée des cadres du personnel a été nécessaire par suite de l'application de la convention internationale de Copenhague, de la prolongation de la durée des émissions ainsi que de l'accroissement du cadre technique chargé de l'étude et de l'organisation du centre de Wavre-Tombeek. Comme l'I. N. R. applique à son personnel le barème de l'Etat, la majoration de 5 % des traitements et salaires en 1951 se traduit, pour l'Institut, par une dépense supplémentaire de 3.359.000 francs.

Enfin, il est souligné que l'I. N. R. est assujéti à la législation sur la sécurité sociale; le relèvement du plafond imposable des traitements et salaires a nécessité à l'origine une dépense supplémentaire de 1.758.000 francs.

3) Les frais d'exploitation s'amplifient sans cesse par suite de la prolongation de la durée des émissions sur les longueurs d'ondes nationales et régionales, de l'augmentation des tarifs de l'eau, du gaz et de l'électricité, de l'augmentation du prix des combustibles et des matériaux et enfin de la majoration des tarifs télégraphiques et téléphoniques. Ceci explique pourquoi les frais d'exploitation de 1952 seront supérieurs de 10 millions à ceux de 1951, sans qu'il s'agisse pour l'I. N. R. de prestations ou de dépenses nouvelles.

A l'argument que les émissions radiophoniques sont d'un coût élevé, ce qui est vrai dans une certaine mesure, il peut être répondu que ces dépenses sont entièrement couvertes par les auditeurs au moyen de la redevance radiophonique. L'Etat n'intervient donc pas financièrement, il y trouve avantage, au contraire, les reliquats lui étant attribués régulièrement (chaque année, sauf 1947, s'étant clôturée en boni).

Comparativement aux postes d'émission étrangers, chacun peut constater, se basant sur les frais d'exploitation et les dépenses des émetteurs étrangers, que s'il est vrai que les émissions radiophoniques sont coûteuses, la Belgique, avec son régime bilingue, ses émetteurs régionaux et ses émissions mondiales, travaille relativement à bon compte.

Il en est ainsi également du personnel occupé; les chiffres suivants le démontrent clairement :

Exercice 1952.

Pays	Nombre d'habitants	Budget de la radiodiffusion (en francs belges)	Agents
France	40,5 millions	1.225.000.000	—
Danemark	4 millions	128.500.000	—
		(1 programme)	
Suède	7 millions	139.500.000	—
Pays-Bas	10 millions	234.500.000	1300
		(2 programmes)	
Belgique... ..	8,5 millions	195.800.000	1050(*)
		(4 programmes)	

(*) Dont 889 agents permanents, 67 temporaires, 94 hors-cadre.

HET ZENDCENTRUM TE WAYER-OVERIJSE.

Reeds geruime tijd heeft het N. I. R. het bouwen van een nationaal zendcentrum voor grote zenders onder ogen genomen. Onmiddellijk na de voltooiing van het gebouw van het N. I. R. op het Flageyplein, moest met de werken van het zendcentrum een aanvang genomen worden. In 1938 werd inderdaad te Waver-Overijse, ongeveer 20 km. ten Z. O. van Brussel, een terrein van 57 hectare aangekocht.

Deze plannen werden echter door de oorlog onderbroken. Wegens de algemene economische toestand en de noodzakelijkheid zo spoedig mogelijk eerst een voorlopig net van zenders, ter vervanging van de tijdens de vijandelijkheden vernielde zenders op te richten, konden deze plannen na de oorlog niet onmiddellijk hervat worden.

Wanneer in 1947 het vraagstuk weder opgenomen werd, stond het N. I. R. eveneens voor het vraagstuk der uitzendingen op korte golf, dat, door de oprichting van een 50 kW. zender te Leopoldstad en de organisatie van een dienst op korte golf te Londen door de B. N. R. O., vaste vorm had gekregen.

Na rijp overleg werd op 2 Februari 1948 besloten aan beide vraagstukken een gemeenschappelijke oplossing te geven en een zendcentrum voor grote zenders op midden- en korte golven op te richten. Deze oplossing, die voor het aanleggen van het antenneveld voorzorgsmaatregelen vereiste, werd tenslotte verkozen, daar zij zowel in de exploitatie als in de investering besparingen mogelijk maakt.

De oppervlakte van het terrein dat vóór de oorlog aangekocht werd, was echter voor dit dubbel zendcentrum ontoereikend. Er werden in de loop van het jaar 1949 nog 42 bijkomende hectare aangekocht, waardoor de totale oppervlakte op ongeveer 100 hectare gebracht werd.

De zenders.

Wat de zenders betreft, voorzag een eerste ontwerp op 13 Juni 1946, voor elke golflengte, het gebruik van gekoppelde middengolfzenders, die gelijktijdig in werking zijn en die dezelfde antenne voeden. Daar een der zenders alleen blijft functionneren, wanneer de andere uitgeschakeld is, wordt het percentage der defecten verminderd.

Dit ontwerp werd nochtans opgegeven en vervangen door een ander, dat voor iedere golflengte een zender met het volledig vermogen voorzag, waarbij een reservezender met beperkt vermogen werd gevoegd, die in geval van defect automatisch in werking zou treden.

Een aanzienlijk percentage van de defecten aan onze zenders is inderdaad te wijten aan het wegvallen van de voeding van elektrische energie. Met gekoppelde zenders zouden wij slechts tegen deze verzwakkingen beveiligd zijn door de oprichting van een hulpcentrale van groot vermogen. Door het gebruik van reservezenders met beperkt vermogen kan de hulpcentrale gereduceerd worden tot een of twee kleinere Dieselmotor-generatoren, die minder duur zijn, minder plaats vergen en waarvan de exploitatie gemakkelijk is. In geval van plotselinge daling der spanning komen deze hulpgroepen automatisch in werking.

De installatie te Waver-Overijse omvat dus:

één 150 kW zender voor middengolven, en
één 20 kW reserve-zender voor middengolven, bestemd om te werken, op de frequentie 620 Kc/s (golflengte : 483,9 m.).

LE CENTRE D'EMISSION DE WAVRE-OVERIJSE.

Il y a longtemps que l'I. N. R. a prévu la construction d'un Centre national d'émission à grande puissance. C'est immédiatement après l'achèvement de la Maison de l'I. N. R., Place Flagey, que devaient commencer les travaux du Centre d'émission et, en fait, un terrain de 57 hectares avait été acheté en 1938 à Wavre-Overijse, à environ 20 km. au S.-E. de Bruxelles.

Ces projets ont été arrêtés par la guerre et n'ont pu être repris immédiatement après la guerre à cause de la situation économique générale et en raison aussi de la nécessité de reconstruire d'abord rapidement un réseau provisoire d'émetteurs en remplacement des émetteurs détruits au cours des hostilités.

Lorsque le problème fut repris en 1947, l'I. N. R. se trouvait également confronté avec le problème des émissions à ondes courtes, qui avait pris corps pendant la guerre par la création de l'émetteur de 50 kW de Léopoldville et l'organisation d'un service à ondes courtes par la Radio-diffusion Nationale Belge à Londres.

Après mûre réflexion, il fut décidé le 2 février 1948 de donner une solution commune aux deux problèmes en créant un centre d'émission de grande puissance à ondes moyennes et à ondes courtes. Cette solution, qui demande des précautions dans la disposition du champ d'antennes, fut choisie finalement en raison des économies qu'elle permettait en exploitation comme en investissement.

Le terrain acheté avant guerre était de dimensions insuffisantes pour ce double centre d'émission et 42 hectares supplémentaires furent acquis dans le courant de l'année 1949 portant la superficie totale à 100 hectares environ.

Les émetteurs.

En ce qui concerne les émetteurs mêmes, le 13 juin 1946 un premier projet prévoyait, pour chaque onde, l'utilisation d'émetteurs de demi-puissance jumelés, fonctionnant simultanément et débitant dans la même antenne, de façon à réduire le pourcentage de pannes, un des émetteurs jumelés continuant à fonctionner seul lors d'interruptions de l'autre émetteur.

Ce projet fut cependant abandonné et remplacé par un projet comportant pour chaque onde un émetteur simple de la puissance totale auquel est adjoint un émetteur de réserve, de puissance réduite, enclenché automatiquement en cas de panne.

Un pourcentage important de pannes de nos émetteurs provient, en effet, de défaillances de l'alimentation en énergie électrique. Avec les émetteurs jumelés on n'aurait été à l'abri de ces défaillances qu'en construisant une centrale de secours d'une certaine importance, tandis qu'avec les émetteurs de réserve de puissance réduite, la centrale de secours peut se ramener à un ou deux petits groupes électrogènes au mazout, de prix et d'encombrement faibles et d'exploitation facile. Ces groupes de secours démarrent automatiquement en cas de chute de tension du réseau d'alimentation.

L'installation de Wavre-Overijse comprend donc :

1 émetteur à ondes moyennes de 150 kW., et
1 émetteur à ondes moyennes, de réserve, de 20 kW. destinés à fonctionner sur la fréquence de 620 Kc/s (longueur d'onde de 483,9 m.).

één 150 kW zender voor middengolven, en
één 20 kW reserve-zender voor middengolven, bestemd om te werken op de frequentie, 926 Kc/s (golflengte : 324 m.).

twee 100 kW zenders voor korte golven,
één 20 kW reserve-zender voor korte golven.

Voor deze verschillende zenders werd zoveel mogelijk de standardisatie der elementen aangenomen; er wordt bv. één enkel type van watergekoelde lamp gebruikt; de voeding in hoogspanning van de hoofdzenders voor midden- en korte golven geschiedt door onafhankelijke kwikdamp-gelijkrichters, die omschakelbaar zijn van de ene zender op de andere.

De antennes.

Het antenne-net omvat :

— voor de uitzendingen op midden golven :

2 anti-fading straalmasten, voor de 620 Kc/s en 926 K/s, met een respectievelijke hoogte van 245 m. en 165 m.;

1 reservemast van 90 m., die het mogelijk moet maken dat aan de twee hoofdmasten kan gewerkt worden in geval van beschadiging of voor onderhoud.

— voor de uitzendingen op korte golven :

2 gordijnantennes, gericht naar Belgisch Congo;
2 ruitantennes, gericht naar Belgisch Congo;
1 ruitantenne gericht naar Noord-Amerika;
1 ruitantenne gericht naar Zuid-Amerika;
1 ruitantenne gericht naar het Verre Oosten;
1 ruitantenne gericht naar Scandinavië (kan tevens naar het Iberisch Schiereiland gericht worden).

De zenders op korte golven hebben elk een « feeder » naar een omschakelaar, die geplaatst is in de zaal der zenders, van waaruit de feeders naar de verschillende antennes uitgaan. Deze omschakelaar wordt bediend bij middel van geperste lucht.

Het gebouw.

Het gebouw waar deze verschillende installaties moeten ondergebracht worden, heeft een totale omvang van 54.000 m²; het omvat drie aan elkaar palende gedeelten, die goed afgescheiden zijn, in het ene zijn de zenders en hulptoestellen (auxiliaires) ondergebracht, het onderstation werd in het tweede gedeelte geplaatst, en het derde omvat de werkhuizen, de magazijnen, kantoren en bijlokalen.

Dit algemeen plan komt tot uiting in het buitenaspect van het gebouw, vooreerst door de omvang en vervolgens door de keuze van het materiaal. Over het algemeen heeft men getracht het materiaal van de ruwbouw onbedekt te laten en werd zo weinig mogelijk gebruik gemaakt van bepleisteringen, stuc en dergelijke, hetgeen aan de eisen van een functionele esthetica voldoet en tevens besparingen mogelijk maakt. De betonvlakken werden bijvoorbeeld onbedekt gelaten en slechts gekorrelt.

Voor de verwarming der gebouwen recupereert men de calorïen waarvan de verwijdering noodzakelijk is. Aldus worden de calorïen van het water dat in de lampen circuleert en deze van de lucht die in de lampen geblazen wordt, gerecupereerd.

Voor de koudste periodes van het jaar en tijdens de stilstand der zenders, is echter een hulpverwarming nood-

1 émetteur à ondes moyennes de 150 kW., et
1 émetteur à ondes moyennes, de réserve, de 20 kW. destinés à fonctionner sur la fréquence de 926 Kc/c (longueur d'onde de 324 m.).

2 émetteurs à ondes courtes de 100 kW.

1 émetteur à ondes courtes, de réserve, de 20 kW.

Pour ces divers émetteurs, la standardisation des éléments a été adoptée dans la plus large mesure possible; par exemple, un seul type de lampes de sortie avec refroidissement à eau est utilisé; l'alimentation en haute tension des émetteurs principaux à ondes moyennes et à ondes courtes se fait par des redresseurs à vapeur de mercure commandés indépendamment et commutables.

Les antennes.

Le réseau d'antennes comprend :

— pour les émissions en ondes moyennes :

2 pylônes rayonnants anti-fading, pour les fréquences de 620 Kc/s et 926 Kc/s, dont les hauteurs respectives sont de 245 m. et 165 m.;

1 pylône de réserve de 90 m. qui doit permettre les travaux aux deux pylônes principaux en cas d'avarie ou pour l'entretien.

— pour les émissions en ondes courtes :

2 antennes en rideau vers le Congo Belge;
2 antennes rhombiques vers le Congo Belge;
1 antenne rhombique vers l'Amérique du Nord;
1 antenne rhombique vers l'Amérique du Sud;
1 antenne rhombique vers l'Extrême Orient;
1 antenne rhombique vers la Scandinavie (réversible vers la péninsule ibérique).

Les émetteurs à ondes courtes ont chacun une ligne de transmission vers un commutateur placé dans la salle des émetteurs d'où partent les lignes de transmission vers les diverses antennes. La manœuvre de ce commutateur est faite à l'air comprimé.

Le bâtiment.

Le bâtiment destiné à loger ces diverses installations a un volume total de 54.000 m³; il comporte trois corps de bâtiments contigus nettement différenciés, comprenant l'un les émetteurs et auxiliaires, le second la sous-station, le troisième les ateliers, magasins, bureaux et locaux annexes.

L'aspect extérieur rappelle ce plan d'ensemble, par le volume d'abord et par le choix des matériaux ensuite. D'une façon générale, on s'est efforcé de laisser apparaître les matériaux du gros œuvre en recourant pour un minimum aux enduits, plafonnages, etc., ce qui répond à une esthétique fonctionnelle et permet des économies. Par exemple, les surfaces de béton sont laissées apparentes et ont été simplement bouchardées.

Pour le chauffage des bâtiments, on récupère les calories des émetteurs, dont l'élimination est obligatoire. Cette récupération porte sur les calories de l'eau de circulation des lampes ainsi que sur les calories de l'air soufflé sur les lampes.

Un chauffage d'appoint est cependant nécessaire pour les périodes les plus froides de l'année ainsi que pendant

zakelijk. Deze verwarming wordt door mazoutketels gevoed en geschiedt in de zaal der zenders door uitstraling langs de grond en in de magazijnen, werkhuizen en gangen door uitstraling langs panelen, die op zichtbare wijze aan de zoldering bevestigd zijn.

* * *

De werken waren op het einde van 1951 ver gevorderd. Het gebouw, waarvan de oprichting in October 1950 begon, was einde 1951 voor het gedeelte der zenders zo goed als voltooid.

Met de installatie van de zenders zelf, die op 25 April 1949 besteld werden, is voor de middengolven een aanvang gemaakt. Deze voor de korte golven zullen bij het begin van 1952 geïnstalleerd worden. De bestelling betreffende de masten had plaats op 25 Februari 1950. De oprichting der straalmasten werd in Juli 1951 beëindigd.

De inwerkingtreding van de zenders voor midden- en korte golven werd voor 1952 voorzien.

De zenders voor middengolven zullen het de luisteraars gemakkelijk maken, zowel bij dag als 's nachts, de uitzending op te vangen, die voor hen bestemd is. Door de zenders voor korte golven kan de stem van België in de meest gunstige voorwaarden die de moderne techniek biedt, de Kolonie en de verschillende continenten, tot wie zij zich wenst te richten, bereiken.

In totaal worden de uitgaven in verband met de hoger vervulde verwezenlijkingen geraamd op 225 miljoen frank, alles medegerekend: terreinen, gebouwen, drijfkrachtsbevoorrading, zendstations, bestuurs- en proefkosten, meubelen, enz.

De Belgische deelneming voor het geheel der werken kan iets hoger worden geraamd dan 75 % van het bedrag der uitgaven.

VERSLAG OVER DE MANIER WAAROP IN DE PRAKTIJK DE PROGRAMMA'S WORDEN OPGEMAAKT.

Vlaamse uitzendingen — Voorbereiding der programma's.

De algemene richtlijnen worden vastgelegd door de directeur-generaal in verstandhouding met de directeurs van de twee diensten: Muziekuitzendingen en Gesproken Uitzendingen, en rekening houdend met de wensen uitgedrukt door de Raad van Beheer, en waar zulks mogelijk is, met de voorkeur uitgedrukt door de luisteraars in hun briefwisseling met het departement.

Hierbij komen twee overwegingen in aanmerking:

- 1) het cultureel niveau dat de uitzendingen dienen te behouden;
- 2) de budgetaire mogelijkheden.

De twee directies zorgen verder voor de gedetailleerde samenstelling van de programma's waarvoor zij verantwoordelijk zijn. De voornaamste onderdelen van de programma's worden na beraadslaging met de verantwoordelijke diensthoofden volgens een vast schema opgesteld (symfonieconcerten, sommige lichte muziekprogramma's, dramatische uitzendingen, enz...).

De volledige ontwerpen van programma's worden tijdig aan de Directeur-generaal voorgelegd die ze goedkeurt of er de passende wijzigingen aan toebrengt.

les arrêts des émetteurs. Ce chauffage est alimenté par des chaudières au mazout et est effectué notamment par rayonnement par le sol dans la salle des émetteurs, et par panneaux rayonnants apparents suspendus au plafond dans les magasins, ateliers et dégagements.

* * *

Les travaux, à la fin de 1951, sont fort avancés. Le bâtiment, commencé en octobre 1950, est quasi achevé pour la partie des émetteurs.

Les émetteurs mêmes, commandés le 25 avril 1949, commencent à être installés pour les ondes moyennes et seront installés au début 1952 pour les ondes courtes. La commande relative aux pylônes a été passée le 25 février 1950. L'érection des pylônes rayonnants a été terminée en juillet 1951.

La mise en route des émetteurs à ondes moyennes et à ondes courtes est prévue dans le courant de 1952.

Les émetteurs à ondes moyennes permettront la réception aisée, de jour comme de nuit, des programmes nationaux par l'entière de l'auditoire auquel ils sont destinés, tandis que les émetteurs à ondes courtes permettront enfin, dans les meilleures conditions que fournit la technique moderne, à la voix de la Belgique d'atteindre la Colonie et les divers continents auxquels elle désire transmettre son message.

L'ensemble des dépenses des réalisations reprises ci-dessus, est estimé à 225 millions de francs tout compris: terrains, bâtiments, alimentation en force motrice, stations d'émission, frais d'administration et d'essais, mobilier, etc.

La participation belge dans l'ensemble des travaux peut être estimée légèrement supérieure à 75 % du montant des dépenses.

RAPPORT CONCERNANT LE MODE D'ELABORATION DES PROGRAMMES.

Emissions néerlandaises — Préparation des programmes.

Les lignes générales sont arrêtées par le directeur-général, d'accord avec les directeurs des deux services: celui des Emissions musicales et celui des Emissions parlées, et compte tenu des vœux émis par le Conseil de gestion et, pour autant que possible, de la préférence exprimée par les auditeurs dans leur correspondance avec le département.

Il y a lieu de tenir compte, à cet égard, de deux considérations:

- 1) le niveau culturel qui doit être assuré aux émissions;
- 2) les possibilités budgétaires.

Ensuite, les deux directions se chargent de l'élaboration détaillée des programmes dont elles portent la responsabilité. Les principales parties des programmes sont établies, après consultation des chefs de service responsables, suivant un schéma établi (concerts symphoniques, certains programmes de musique légère, émissions dramatiques, etc.).

Les projets de programme complets sont soumis en temps utile au Directeur général, qui les approuve ou y apporte les modifications opportunes.

Fransc uitzendingen — Voorbereiding der programma's.

De programma's worden op de volgende wijze voorbereid :

Ter voorbereiding van de programma's van het radio-seizoen, dat in October aanvangt, worden in het begin van het jaar :

1°) door de directeur-generaal aan de Diensten Woord en Muziek algemene richtlijnen in zake de te volgen programmapolitiek gegeven;

2°) De Diensten Woord en Muziek vragen hun medewerkers : redacteurs, commentators, reporters, regisseurs, programma-ontwerpen op te maken, ieder wat zijn activiteit betreft, en hierbij rekening te houden met de algemene politiek vastgesteld door de directeur-generaal, de wensen van de Raad van Beheer en de wensen door de luisteraars uitgedrukt in pers en per correspondentie;

3°) Wanneer deze ontwerpen klaar zijn, doen de Directeurs van de Diensten Woord en Muziek een keuze, ieder wat zijn dienst betreft, en maken een voorlopig plan op. Na een grondige bespreking van de voorgestelde ontwerpen maken zij een ontwerp van programma voor hun diensten op;

4°) De twee betrokken Directeurs vergelijken hun respectievelijke programma's, verdelen de zendtijd, ordenen de programma's Woord en Muziek en maken een programma-plan op voor het Departement;

5°) Te zamen met zijn medewerkers bestudeert de Directeur-Generaal de bijzonderheden van het ontwerp dat door de Diensten Woord en Muziek voorgesteld werd. De Directeur van de Dienst Pers en Luisteraars woont deze bespreking bij, teneinde het standpunt van de luisteraars te doen gelden;

6°) Het ontwerp, na deze besprekingen opgesteld, dient als basis voor het opmaken van de culturele begroting.

Wanneer de begroting van het Instituut door het Parlement en de Raad van Beheer vastgesteld wordt, kan het gebeuren, en gebeurt het vaak, dat de programma-ontwerpen, wegens financiële redenen, belangrijke wijzigingen ondergaan.

De Verslaggever,

G. LOOS.

STEMMINGEN.

Amendementen.

Door verschillende leden werd een amendement ingediend bij artikel 24 van Hoofdstuk II der begroting (Diverse toelagen, bijdragen en deelnemingen) en dat luidt als volgt : « Toevoegen : Tussenkoms van de Staat in de lonen verschuldigd voor de maand Augustus en de eerste dagen van September 1944 aan de arbeiders-niet agenten van de N. M. B. S., in verplichte arbeid gesteld tijdens de bezettingsperiode 1940-1944 door de Duitse Reichsbahn fr. 1.000.000 »

Dit amendement werd verworpen met 9 stemmen tegen 3 en 1 onthouding.

Artikels.

Artikel 8 van het wetsontwerp (voorzieningsrekeningen van de Regie van Telegraaf en Telefoon) werd aangenomen met 8 stemmen voor en 6 stemmen tegen.

Emissions françaises — Préparation des programmes.

Les programmes sont élaborés de la façon suivante :

Au début de l'année et en prévision des programmes de la saison radiophonique qui s'ouvre en octobre :

1°) Le directeur général des Services des émissions parlées et musicales donne des directives générales concernant la politique des programmes à observer;

2°) Les Services des Emissions parlées et musicales demandent à leurs collaborateurs (rédacteurs, commentators, reporters, régisseurs) d'établir, chacun en ce qui concerne son activité, des projets de programmes en tenant compte de la politique générale établie par le directeur général, des vœux émis par le Conseil de gestion et des préférences exprimées par les auditeurs dans la presse et par correspondance;

3°) Lorsque ces projets sont prêts, les Directeurs des Services des Emissions parlées et musicales font un choix, chacun en ce qui concerne son service, et dressent un plan provisoire. Après discussion approfondie des projets proposés, ils établissent un projet de programme pour leurs services;

4°) Les deux directeurs intéressés comparent leurs programmes respectifs, répartissent le temps d'émission, coordonnent les programmes parlés et musicaux et dressent un plan de programme pour le Département;

5°) De concert avec ses collaborateurs, le Directeur général examine les détails du projet proposé par les Services des Emissions parlées et musicales. Le directeur du Service Presse et Auditeurs assiste à ces délibérations, en vue de faire valoir le point de vue des auditeurs;

6°) Le projet établi à la suite de ces délibérations sert de base à l'élaboration du budget culturel.

Après l'établissement du budget de l'Institut par le Parlement et par le Conseil de gestion, il peut arriver, et il arrive fréquemment, que les projets de programmes subissent des modifications importantes pour des raisons d'ordre financier.

Le Rapporteur,

G. LOOS.

VOTES.

Amendements.

Plusieurs membres ont déposé un amendement à l'article 24 du Chapitre II du budget (Subventions diverses, cotisations et participations) libellé comme suit : « Ajouter : Intervention de l'Etat dans les salaires dus, pour le mois d'août et les premiers jours de septembre 1944, aux travailleurs non agents de la S. N. C. B., mis au travail obligatoire par la Deutsche Reichsbahn, au cours de la période d'occupation 1940-1944 fr. 1.000.000 »

Cet amendement est rejeté par 9 voix contre 3 et 1 abstention.

Articles.

L'article 8 du projet (comptes de prévision de la Régie des Télégraphes et Téléphones) est adopté par 8 voix contre 6.

Artikel 9 van het wetsontwerp (begroting der Regie van de Luchtwegen) werd aangenomen met 8 stemmen voor, 5 tegen en 1 onthouding.

Artikel 10 van het wetsontwerp (voorzieningsrekeningen der Noord-Zuid-Verbinding) werd aangenomen met algemene stemmen.

Artikel 1 (begroting van het Ministerie van Verkeerswezen) werd aangenomen met 8 stemmen tegen 6.

De Algemene Verslaggever,

H. MARCK.

De Voorzitter,

F. BRUNFAUT.

L'article 9 du projet de loi (budget de la Régie des Voies Aériennes) est adopté par 8 voix contre 5 et 1 abstention.

L'article 10 du projet de loi (comptes de prévision de la Jonction Nord-Midi) est adopté à l'unanimité.

L'article premier (budget du Ministère des Communication) est adopté par 8 voix contre 6.

Le Rapporteur général,

H. MARCK.

Le Président,

F. BRUNFAUT.

VRAGEN EN ANTWOORDEN.

VRAAG :

N. M. B. S. Aanstelling van de nieuwe Raad van Beheer op 11 November 1951. — Inlichtingen?

ANTWOORD :

Het mandaat van lid van de Raad van Beheer der N. M. B. S. wordt verleend voor een termijn van 6 jaar.

Dat van de beheerders, leden van voormelde Raad, is verstreken op 31 October 1951.

In de wet van 1926, waarbij de benoemingen aan de uitsluitende bevoegdheid van de Minister werden onttrokken, wordt op uitvoerige wijze, de wijze van aanduiding der nieuwe mandatarissen vastgesteld.

De vernieuwing van de Raad van Beheer op 1 November 1951 geschiedde in overeenstemming met die wettelijke bepalingen :

- 1) 10 leden werden benoemd op de voordracht van de vroegere Raad.
- 2) 5 leden werden aangeduid op de voordracht van de Raad van Beheer van het Fonds voor Delging van de Staatschuld.
- 3) 3 leden werden benoemd op de voordracht :

- a) van de Hoge Landbouwwaad;
- b) van de leden arbeiders en bedienden van de Algemene Paritaire Raad (opgericht ter vervanging van de Hoge Arbeidsraad);
- c) van de Hoge Raad voor de Middenstand (opgericht ter vervanging van de Hoge Raad voor de Nijverheid en de Handel en van de Hoge Raad voor Ambachten en Neringen);

- 4) 3 leden werden aangeduid door de organisaties van het personeel.

VRAAG :

Er wordt overgegaan tot afschaffingen van stations, of ten minste van de dienst in sommige stations.

Zo is het in het station te Leuze-Longchamps voorgevallen dat personen met colli zijn gekomen een geen personeel hebben gevonden om ze in ontvangst te nemen.

ANTWOORD :

De maatregelen, die genomen worden met het oog op de vereenvoudiging, of zelfs op de afschaffing van de dienst in sommige stations, vloeien voort uit zeer omzichtige algemene studiën, waarvan het doel is de exploitatie aan de werkelijke behoeften van het verkeer aan te passen in het raam van de bezuinigingspolitiek.

Wat meer bepaaldelijk Leuze-Longchamps betreft, het station is van 6 u. 15 tot 19 u. zonder onderbreking open en bediend door bedienden- of werklidenpersoneel, dat gemachtigd is om de colli in ontvangst te nemen tijdens de normale ontvangsturen. De Maatschappij heeft n'et vernomen dat colli er niet in ontvangst zouden zijn genomen bij gemis aan personeel. Zij zou nadere inlichtingen willen bekomen omtrent de omstandigheden van de tekortkomingen die te Leuze-Longchamps werden vastgesteld, ten einde de geschikte maatregelen te nemen.

VRAAG :

N. M. B. S. — Wordt de afschaffing van de 1^e klasse in overweging genomen?

ANTWOORD :

Ik heb inderdaad de Maatschappij verzocht de coupé's 1^e klasse in binnenlands verkeer af te schaffen. Ik denk dat zulke maatregel verantwoord is : in 1950 bedroeg het bezettingscoëfficiënt in 1^e klasse slechts 6,15 % voor de betalende reizigers; ik ben overigens overtuigd van de wenselijkheid om slechts 2 vagenklassen te behouden in de plaats van 3, als kenmerk van onze maatschappelijke vooruitgang.

VRAAG :

N. M. B. S. — Wordt de vrijkaart verleend aan de leden van het Comité van Advies voor de maatschappelijke werken en aan de gewezen beheerders?

ANTWOORD :

1) Het Comité van Advies voor de maatschappelijke werken dat in 1945 werd opgericht heeft zijn opdracht beëindigd en werd dus onthouden.

QUESTIONS ET REPONSES.

QUESTION :

S. N. C. B. Installation du nouveau Conseil d'Administration au 1^{er} novembre 1951. — Renseignements?

RÉPONSE :

Le mandat de membre du Conseil d'Administration de la S. N. C. B. est conféré pour un terme de 6 ans.

Celui des administrateurs, membres du précédent Conseil, est venu à expiration le 31 octobre 1951.

La loi de 1926, qui a soustrait les nominations au seul pouvoir du Ministre, détermine, de façon détaillée, la manière dont sont désignés les mandataires nouveaux.

Le renouvellement du Conseil d'Administration au 1^{er} novembre 1951 a été effectué conformément à ces dispositions légales, c'est-à-dire que :

- 1) 10 membres ont été nommés sur présentation de l'ancien Conseil.
- 2) 5 membres ont été désignés sur présentation du Conseil d'Administration du Fonds d'Amortissement et de la Dette Publique.
- 3) 3 membres ont été nommés sur présentation :

- a) du Conseil supérieur de l'Agriculture;
- b) des membres ouvriers et employés du Conseil Paritaire Général (créé en remplacement du Conseil Supérieur du Travail);
- c) du Conseil Supérieur des Classes Moyennes (créé en remplacement du Conseil Supérieur de l'Industrie et du Commerce et du Conseil Supérieur des Métiers et Négoces).

- 4) 3 membres ont été désignés par les organisations du personnel.

QUESTION :

On supprime des gares ou tout au moins le service dans certaines gares.

Il est arrivé ainsi qu'à la gare de Leuze-Longchamps des personnes sont arrivées avec des colis et n'ont trouvé aucune agent pour les accepter.

RÉPONSE :

Les mesures de simplification, voire de suppression du service dans certaines gares résultent d'études générales très attentives menées dans le cadre de la politique d'économie et dont le but est d'adapter l'exploitation aux besoins réels du trafic.

En ce qui concerne Leuze-Longchamps en particulier, la gare est ouverte et desservie sans interruption de 6 h. 15 à 19 h. par du personnel employé ou ouvrier habilité à accepter les envois pendant les heures normales d'acceptation. La Société n'a pas connaissance que des colis n'y auraient pas été acceptés à défaut de personnel. Elle aimerait être plus informée sur les circonstances des manquements qui furent constatés à Leuze-Longchamps afin de prendre les mesures qui s'imposent.

QUESTION :

S. N. C. B. — La suppression de la 1^e classe est-elle envisagée?

RÉPONSE :

J'ai, en effet, invité la Société à supprimer les compartiments de 1^e classe, en service intérieur. Je pense que la mesure est justifiée — en 1950, le coefficient d'occupation en 1^e classe était de 6,1 % seulement pour les voyageurs payants — et qu'il est socialement souhaitable de ne maintenir que 2 classes de voitures au lieu de 3, comme consécration de notre progrès social.

QUESTION :

S. N. C. B. — Le libre-parcours est-il accordé aux membres du Comité Consultatif des œuvres sociales et aux anciens administrateurs?

RÉPONSE :

1) Le Comité Consultatif des œuvres sociales, créé en 1945, ayant terminé sa mission, a été dissous.

De personen die daarvan deel uitmaakten beschikken niet meer over de vrijkaart die hun in die hoedanigheid werd verleend.

2) Er wordt geen vrijkaart verleend aan de gewezen beheerders van de N. M. B. S.

VRAAG :

De Technische Dienst is niet voorkomend voor de autocarexploitanten, wanneer zij ontboden worden om hun voertuigen te laten onderzoeken. Er is te veel papierrommel voor de technische controle.

ANTWOORD :

Wegens het openbaar nut en de rol van de Technische Diensten, wordt het grootste belang gehecht aan de voorkomendheid en de beleefdheid van het personeel van die diensten tegenover de klanten.

Niet alleen wordt die beleefdheid geëist ten overstaan van de exploitanten, maar de leden van het personeel moeten zich er van onthouden hun advies te verstrekken over de waarde en de hoedanigheden van de voertuigen.

Te dien einde werden verschillende circulaires, waarin werd herinnerd aan wat voorafgaat, aan het betrokken personeel gestuurd. Iedere fout in dit verband wordt streng bestraft.

Er valt op te merken dat sedert geruime tijd geen enkele gegronde klacht werd aangestipt.

Wat de datum en het uur van de controle betreft, worden faciliteiten verleend aan de autobus- en autocarexploitanten. Zo worden de autobusexploitanten op zulke wijze ontboden dat hun dienst niet onderbroken wordt.

Bovendien mogen de autobusexploitanten de data en de uren kiezen die hun het best bevallen, m.a.w. de autobusexploitanten genieten volstrekte voorrang om de controle te ondergaan.

Wat de technische controle betreft, moeten de autobus- en autocarexploitanten een *onderzoeksattest* kunnen voorleggen waaruit blijkt dat hun voertuig werd gecontroleerd en geschikt bevonden om in het verkeer gebracht te worden.

Daarbij komt nog het *verzekeringsattest*, waaruit blijkt dat de vervoerder de reizigers heeft verzekerd, en de *verkeersvergunning*, waaruit blijkt dat de exploitant er toe gemachtigd is autocar- of autobusdiensten te verzekeren. Ik zie dan ook niet in hoe hier sprake kan zijn van papierrommel.

VRAAG :

Waarom geen strengere controle in zake overlading van de autovoertuigen die bestemd zijn voor het vervoer van hout met schors?

ANTWOORD :

De vaststellingen van het Bestuur voor het Wegvervoer in de loop van controles en onderzoeken alsmede de in omloop zijnde geruchten schijnen er op te wijzen dat de overlading op grote schaal gebeurt in zake vervoer van hout met schors.

Met het oog de controleverrichtingen te ontduiken rijden de vervoerders bij voorkeur 's nachts.

Zulk gedoe maakt niet alleen een oneerlijke mededinging uit ten overstaan van de ernstige ondernemingen en van de spoorweg, maar het is ook van die aard dat de Schatkist er door wordt benadeeld, zodat het de bijzondere aandacht van de controledienst van het Bestuur voor het Wegvervoer gaande houdt.

Bedoelde dienst stoot op de grootste moeilijkheden om de overlading vast te stellen, onder meer omdat de weegbruggen van het Waalse landsgedeelte over het algemeen niet geschikt zijn om dergelijke voertuigen te wegen, en omdat het B.W.V. slechts over een autowagen met weegtoestellen beschikt. Bedoelde toestand zal eerlang worden verholpen.

De controle wordt nog moeilijker omdat het heel lastig is een onderscheid te maken tussen het vervoer voor eigen en voor andermans rekening en omdat de ladingen meestal door geen enkel stuk vergezeld worden. Een bijzondere commissie, bestaande uit ambtenaars van financiën en van mijn departement, onderzocht thans die kwestie, welke een der uitzichten is van het belastingbedrog. Anderzijds, wegens de aard zelf van het vervoer, is het niet mogelijk de overlast ter plaats te lossen zoals dit het geval is voor het gewoon vervoer.

Mijn diensten volgen nochtans dit vervoer met bijzondere aandacht en er wordt proces-verbaal opgemaakt telkens als het mogelijk is overlading vast te stellen.

Les personnalités qui en faisaient partie ne disposent plus du libre-parcours qui leur était remis à ce titre.

2) Il n'est pas accordé de carte de libre-parcours au titre d'ancien administrateur de la S. N. C. B.

QUESTION :

Le Service Technique ne respecte pas les autocaristes quand ils sont convoqués pour présenter leurs véhicules. On exagère les paperasseries pour ce contrôle technique.

RÉPONSE :

Etant donné l'utilité publique et le rôle que revêt la fonction des Services Techniques, on attache une importance capitale à la prévenance et à la politesse du personnel de ces services à l'égard des clients.

La politesse n'est pas seulement exigée vis-à-vis des exploitants, mais il est prescrit que le personnel doit s'abstenir de donner des avis au sujet de la valeur et des qualités des véhicules.

A cet effet, plusieurs circulaires, rappelant ce qui précède, ont été envoyées au personnel en question. Tout manquement sous ce rapport est réprimé sévèrement.

A noter qu'aucune plainte pertinente n'est plus signalée depuis tout un temps.

En ce qui concerne la date et l'heure de contrôle, des facilités sont octroyées aux autobusiers et autocaristes. Ainsi, les autobusiers sont convoqués de telle sorte que leur service n'est pas interrompu.

Pour le surplus, les autobusiers peuvent choisir les dates et heures qui leur conviennent le mieux, ce qui revient à dire que les autobusiers ont la priorité absolue pour passer le contrôle.

En ce qui concerne le contrôle technique, les autobusiers et autocaristes doivent pouvoir présenter un *certificat de visite* prouvant que leur véhicule a été contrôlé et trouvé apte pour être mis en circulation.

Si l'on y ajoute le *certificat d'assurance*, prouvant que le transporteur a assuré les voyageurs et le *permis de circulation* prouvant que l'exploitant est autorisé d'effectuer des services d'autocars ou autobus, je ne vois pas comment on exagère les paperasseries en la matière.

QUESTION :

Quid d'un contrôle plus sévère au sujet des surcharges des véhicules automobiles affectés au transport de bois en grumes?

RÉPONSE :

Les constatations faites par l'Office des Transports par Route au cours de contrôles et d'enquêtes aussi bien que la rumeur publique, tendent à confirmer que la surcharge en ce qui concerne les transports de bois en grumes se pratique sur une grande échelle.

Dans le but de se soustraire aux contrôles, les transporteurs voyagent de préférence la nuit.

Ces agissements, qui non seulement constituent une concurrence déloyale vis-à-vis des entreprises sérieuses et du chemin de fer mais sont également de nature à frustrer le Trésor, retiennent depuis très longtemps l'attention spéciale du service de contrôle de l'Office des Transports par Route.

Ce service éprouve cependant les plus grandes difficultés à constater les surcharges, notamment en raison du fait que les ponts à peser de la région wallonne du pays ne se prêtent pas, en règle générale, à la pesée des véhicules de l'espèce et que l'O.T.R. ne dispose que d'une seule camionnette avec engins de pesage. A cette situation, il sera remédié sous peu.

Le contrôle est encore rendu plus difficile par suite du fait qu'il est très malaisé de faire la distinction entre les transports pour compte propre et les transports pour compte d'autrui et que les chargements ne sont, la plupart du temps, accompagnés d'aucun document. Une commission spéciale composée de fonctionnaires des finances et de mon département, étudie pour le moment cette question, qui est un des aspects de la fraude fiscale. D'autre part, la nature même du transport ne permet pas de faire décharger sur place l'excédent de chargement comme il est de règle pour les transports ordinaires.

Toutefois, mes services suivent le transport en question avec une attention spéciale et procès-verbal est dressé chaque fois qu'il est possible de constater des surcharges.

VRAAG :

De helikoptère kost reeds 4.500.000 frank. Welnu het schijnt dat de Posterijen aan de Sabena een aanvullend krediet van 650.000 frank verlenen. Waarom, en hoe wordt zulks verantwoord?

ANTWOORD :

Voor het dienstjaar 1952 werd een krediet van 4.000.000 frank aangevraagd, op grondslag van een forfaitaire afstand van 128.000 Km. per jaar, te betalen naar rato van fr. 30,10 per Km.

Daar dit laatste bedrag op fr. 33,43 werd gebracht, diende een aanvullend krediet van 500.000 frank aangevraagd, om aan de op deze post voorziene uitgaven het hoofd te kunnen bieden.

Het Bestuur der Posterijen weet niets af van de betaling van een aanvullend bedrag van 650.000 frank aan de Sabena.

VRAAG :

Welk is het totaal aantal Km. afgelegd door de postauto's, en welke zijn de kosten? Zou het niet voordeliger zijn sommige poststukken toe te vertrouwen aan de spoorwegen, o.m. die vervoerd door de particulieren? Er wordt, bij voorbeeld, beweerd dat één daarvan soms slechts twee kleine postzakken vervoert.

ANTWOORD :

De postauto's hebben, in 1951, een totale afstand afgelegd van 4.243.407 Km. De kostprijs verschilt volgens de nuttige last, en schommelt van fr. 4,70 tot fr. 6,80 per Km. De globale uitgave, inbegrepen de afschrijving, het loon van de bestuurders, de garagekosten, de algemene onkosten, enz., beliep 23.338.000 frank.

Het is niet mogelijk sommige poststukken, o.m. die, vervoerd door particulieren, toe te vertrouwen aan de spoorwegen.

Inderdaad, de thans uitgevoerde ritten werden ingericht om de ontoereikendheid te verhelpen van de spoorverbindingen in sommige streken, ofwel omdat de uurregeling van de bestaande verbindingen niet geschikt is voor de post.

VRAAG :

Vervoer van drukwerken per post : kost? Is er een tekort? Voorzienne maatregelen?

ANTWOORD :

Bij het vervoer wordt geen onderscheid gemaakt tussen de briefwisselingen L. C. (brieven, postkaarten) en A. O. (drukwerken, dagbladen). Al de bedoelde zendingen worden in een of meerdere zakken gezet, die de postzak uitmaakt.

In die omstandigheden kan men de kost van het vervoer van de drukwerken niet afleiden, noch vaststellen of die kost op een tekort wijst.

Ter voorlichting, het vervoer van postzakken heeft in 1951 aanleiding gegeven tot een uitgave van 35.267.896 frank, die als volgt verdeeld is :

5.182.640 frank vervoer per private autovoertuigen,
23.338.000 frank vervoer per postautovoertuigen,
6.747.256 frank tractie van de postwagens die in de GV-treinen worden ingevoegd.

VRAAG :

Hoeveel is het vraagstuk van de huisvestingsvergoeding van de ontvangers?

ANTWOORD :

De weddeschalen van de ontvangers brengt de aanneming en de uitoefening met zich mede van alle normale lasten en verplichtingen die met hun ambt gepaard gaan. De huisvestingsvergoeding is dus in de bezoldigingen van bedoelde beambten begrepen.

QUESTION :

L'hélicoptère coûte déjà 4.500.000 francs. Or la Poste verserait à la Sabena un crédit supplémentaire de 650.000 francs. Pourquoi, et comment cela se justifie-t-il?

RÉPONSE :

Pour l'exercice 1952, un crédit de 4.000.000 de francs a été demandé, basé sur un forfait annuel de 128.000 Km. à rétribuer à raison de fr. 30,10 le Km.

Ce dernier taux ayant été porté à fr. 33,43, un crédit supplémentaire de 500.000 francs a été sollicité pour couvrir les dépenses prévues à ce poste.

L'Administration des Postes n'a pas connaissance qu'une somme supplémentaire de 650.000 francs serait versée à la Sabena.

QUESTION :

Quel est le nombre de Km. total effectué par les autos postales ainsi que le coût? N'y aurait-il pas avantage à confier certains courriers aux chemins de fer, notamment ceux transportés par les particuliers? On cite, par exemple, qu'un de ceux-ci ne transporte parfois que deux petites dépêches.

RÉPONSE :

Les autos postales ont effectué, en 1951, un parcours total de 4.243.407 Km. Le prix de revient varie suivant la charge utile et va de fr. 4,70 à fr. 6,80 au Km. La dépense totale, amortissement compris, ainsi que le salaire des chauffeurs, garage, frais généraux, etc., s'est élevée à 23.338.000 francs.

Il n'est pas possible de confier certains courriers, et notamment ceux transportés par des particuliers, aux chemins de fer.

En effet, les circuits effectués actuellement ont été instaurés pour pallier l'insuffisance de relations par fer dans certaines régions ou bien parce que les horaires des relations existantes ne conviennent pas à la poste.

QUESTION :

Transport des imprimés par la Poste : coût? Celui-ci est-il déficitaire? Mesures prévues?

RÉPONSE :

Lors du transport, aucune distinction n'est faite entre les correspondances L. C. (lettres, cartes postales) et A. O. (imprimés, journaux). Tous ces envois sont insérés dans un ou plusieurs sacs composant la dépêche.

Dans ces conditions, on ne pourrait dégager le coût du transport afférent aux imprimés, ni établir si celui-ci est déficitaire.

A titre d'information, le transport des dépêches postales a nécessité en 1951 une dépense de 35.267.896 francs, se décomposant comme suit :

5.182.640 francs transport par autos privées,
23.338.000 francs transport par autos postales,
6.747.256 francs traction des voitures-poste intercalées dans les trains GV.

QUESTION :

Où en est la question de l'indemnité de logement des percepteurs?

RÉPONSE :

Les barèmes des percepteurs comporte l'acceptation et l'exercice de toutes les charges ou sujétions normales inhérentes à leur fonction. L'indemnité de logement est donc comprise dans les rétributions de ces fonctionnaires.